

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

CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE  
DU 10 JANVIER AU 25 MARS 2022

Compte rendu de l'atelier d'usagers « Les besoins  
de déplacements et les scénarios d'aménagement »  
Marle – 24 février 2022 à 18h

## Affluence : environ 80 participants

- Dans la salle : 42 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 39 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
- Anne-Sophie MARÉCHAL, chef de projet, responsable d'Unité mobilités et déplacements, Iris Conseil

### Animateur :

- Cédric VITTOZ, Algoé
- Margot BEISSON, Algoé, co-animatrice

## Déroulement (environ 2 h 30) :

- Introduction (9')
- Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios d'aménagement envisageables (30')
- Séance de travail (ateliers) avec le public autour d'un questionnaire sur les usages et sur les scénarios, restitution et échanges avec le public (1h50)
- Conclusion (3')

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
1.1 Mot d'accueil de Jean-Luc PERTIN, maire de Marle	3
1.2. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ et de Régis GUYOT, garants de la concertation	3
<b>2. Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios d'aménagement envisageables</b>	<b>4</b>
<b>3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour d'un questionnaire Sur les usages et sur les scénarios, restitution et échanges avec le public</b>	<b>4</b>
3.1. Ateliers	4
3.2. Restitution	5
3.3. Photographies des questionnaires renseignés dans chaque atelier	8
3.4. Échanges avec le public	38
<b>4. Conclusion</b>	<b>43</b>



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

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

## 1. Introduction

### 1.1. Mot d'accueil de Jean-Luc PERTIN, maire de Marle

Bonsoir à tout le monde. Je suis content de vous accueillir dans une salle qui, grâce à la DREAL, va revivre un peu ce soir. En plus ça va revivre parce qu'il va y avoir des échanges, de vrais échanges autour d'une table, ensemble, et c manquait depuis un moment et c'est une des premières fois où on occupe la salle pour autre chose que la vaccination.

On m'a dit d'être bref, de ne pas influencer les habitants ni autre, donc je ne dirai pas grand-chose, mais bienvenue à Marle, content de vous recevoir, donc content aussi parce que vous allez avoir des scénarii différents et à vous prononcer dessus. Il faut savoir qu'on nous demande et après on ne tient pas compte, ça ne sera pas vrai, il y a d'ailleurs la DREAL qui est là et nous avons aussi deux garants, M. GUYOT, préfet honoraire, et M. WATTIEZ, ancien maire et qui était juriste sur l'environnement. Donc, il y a deux garants qui regardent que tout se passe de façon démocratique et que chaque avis soit bien pris en compte, quel qu'il soit.

Donc rien n'est fait, là on est dans une période où donner son avis c'est important pour la suite. Et il en sera tenu compte.

Je vous souhaite une bonne soirée, j'ai encore plein de choses mais comme on m'a supprimé la parole un peu, c'est normal, sinon ça va finir encore plus tard.

Merci à vous, merci d'être venus.

### 1.2. 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

*Cf. diaporama*

## 3. Séance de travail (ateliers) avec le public autour d'un questionnaire sur les usages et sur les scénarios, restitution et échanges avec le public

### 3.1. Ateliers

*En 5 tables d'environ 8-10 personnes.*





### 3.2. Restitution

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

Sur les usages, l'usage prioritaire de notre table est la sécurité des automobilistes, qui a reçu le maximum de points, avec derrière le niveau d'échanges avec le territoire et en troisième position l'amélioration de la sécurité pour les autres usagers.

Au niveau des critères : premier critère, celui qui a été mis en avant, c'est la limitation des emprises foncières. Ensuite, à égalité, minimiser les impacts sur l'environnement et améliorer le cadre de vie des habitants. Et en dernier critère les espaces dédiés aux mobilités douces.

Sur le choix des déviations, consensus général sur une 2 x 2 voies pour des raisons de sécurité.

Et au niveau donc de la « *short list* », scénario prioritaire le scénario 1, ensuite le scénario 3-B et enfin le scénario 2, sachant que par contre j'ai trois nouveaux scénarios.

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

Sur l'objectif du projet, sur le plan des usages, les deux premiers objectifs qui sont ressortis de manière équivalente sont l'amélioration de la sécurité des automobilistes et l'amélioration de la sécurité des autres usagers et, en 3, la garantie d'un niveau élevé de points d'échanges sur le territoire.

Sur l'ensemble des critères pour le projet a été plébiscitée l'amélioration du cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain, avec 10 points, et du coup les autres critères sont ressortis avec seulement 1 point pour chacun.

Sur le plan des déviations, il y a deux réponses qui sont ressorties : soit une déviation à 2 x 2 voies car plus sécuritaire, soit une déviation bidirectionnelle car moins coûteuse et avec moins d'emprises foncières, mais [*les participants*] sont vraiment opposés à une déviation à 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement.

Et au global sur le scénario prioritaire, il y en a deux qui ressortent : le 3-B ou le 3-C, sachant que ce qui est ressorti en fait, c'est qu'il pourrait y avoir un mixage de ces deux scénarios entre le nord et le sud.

### **Cédric VITTOZ, animateur**

Donc il y a une cohérence sur l'explication du « top 3 » ou « 2 » avec ce que vous nous avez dit juste avant sur les critères et usages prioritaires ?

### **Anne-Sophie MARÉCHAL**

Oui, c'est ça. Le scénario prioritaire serait le 3-B et ensuite le 3-C, mais avec un mixage entre les deux, sachant que ce qui ressort serait aussi du coup, avec l'amélioration du cadre de vie, la mise en place d'un jalonnement et d'une signalisation spécifiques pour mettre en avant l'attractivité des bourgs qui sont déviés, pour les favoriser pour le développement.

### **Cédric VITTOZ, animateur**

Je reviens vers vous très rapidement Stéphane, pour éclairer le « top 3 » des scénarios par rapport aux critères. Il y a une logique ?

### **Stéphane DEHART**

Il y a une logique sur le scénario 1 effectivement, pour limiter l'impact environnemental et l'impact global sur le foncier et en apportant néanmoins une meilleure qualité de vie aux résidents des bourgs déviés, avec éventuellement une augmentation du nombre de ceux-ci.

Et en deuxième scénario, le 3-B où là c'était plus une volonté notamment de passer à 2 x 2 voies plutôt sur la partie sud, pour vraiment gagner du temps, enfin je mets quand même un bémol, c'est pas forcément à 110 km/h, c'est-à-dire que c'est plutôt effectivement augmenter la sécurité en retirant si possible le trafic agricole, les véhicules lents de la 2 x 2 voies.

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

Dans notre groupe sur le plan des usages, la priorité c'est l'amélioration de la sécurité pour tous les usagers, en priorité les automobilistes mais juste derrière la sécurité des autres usagers, et la garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire, pour bien préserver les territoires et leur attractivité, un peu comme ce que disait Anne-Sophie.

Sur l'ensemble des critères, priorité à la limitation de la consommation d'emprises foncières à égalité avec l'amélioration du cadre de vie pour les riverains et l'impact sur l'environnement humain. Juste derrière : minimiser les impacts sur l'environnement naturel et garantir un niveau élevé de points d'échanges pour le territoire.

Pour les déviations, la volonté c'est les déviations où tous les véhicules peuvent circuler, plutôt des déviations en bidirectionnel avec pourquoi pas quelques créneaux de dépassement. L'objectif, et c'est ce qu'on retrouvera pour le choix du scénario, c'est à la fois de limiter les emprises foncières, de limiter les problématiques de bruit à proximité des villages, d'avoir quelque chose qui ne permette pas forcément de gagner beaucoup de temps pour limiter le report de trafic et puis des vitesses qui ne soient pas trop importantes, les vitesses de circulation, pour pas qu'on ait un trop grand sentiment de confort et qu'on n'ait pas trop d'accidents sur la RN.

Donc les 3 scénarios qui ressortent, ce sont à égalité le scénario 1 et le scénario 3-A, donc avec des déviations pour les communes soit à 2 x 2 voies soit à 2 voies, mais il y a juste derrière un scénario qu'on a appelé 1 bis, qui consisterait en la déviation de toutes les communes, à 2 voies, comme dans le scénario 3-A, mais pas d'aménagement à 2 x 2 voies entre les déviations d'agglomérations : on ne traiterai que les déviations d'agglomérations à 2 voies. Sur les déviations, il y avait vraiment un partage entre limiter la consommation d'emprises, permettre un peu de dépassements garder tous les usages,

pas de voies de substitution, aucun scénario n'est ressorti avec les voies de substitution, vraiment une volonté de garder quelque chose qui minimise l'emprise sur le territoire.

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

Sur le plan des usages, l'amélioration de la sécurité des automobilistes a recueilli 6 points, tout comme la garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire et en 3, avec 3 points, l'amélioration du confort de conduite.

Sur l'ensemble des critères, l'objectif principal c'est limiter la consommation des emprises foncières avec 8 points, puis minimiser les impacts sur l'environnement naturel avec 4 points, améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain 2 points, et garantir un niveau élevé de points d'échanges sur le territoire. On a quand même aussi signalé l'importance de créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces, ça a été exprimé.

Pour les déviations, unanimement à 2 x 2 voies avec quand même une inquiétude sur le risque de désertification de la commune et de perte de clients pour les commerçants et donc l'envie peut-être de consulter davantage, par un référendum communal, les habitants pour savoir s'ils souhaitent ou pas une déviation.

Le scénario qui ressort de manière manifeste c'est le 3-B, puis le 4 et le 1, avec des expressions complémentaires que je partage avec vous : le 3-B qui serait volontiers mixé avec le 4, c'est-à-dire des carrefours dénivelés mais sans statut de route express et surtout sans itinéraire de substitution parce que ça consomme énormément de foncier. Des carrefours dénivelés, pourquoi ? Parce que le constat qui est fait à cette table, c'est que les carrefours giratoires, les ronds-points rapprochés finalement, en accélérant-décélérant constamment, ont probablement un impact négatif sur la pollution et ne permettent pas nécessairement un gain de temps vraiment évident.

Pas d'itinéraires de substitution, parce qu'il y a la question de leur entretien, l'entretien de ces futures routes qui seront déclassées. Également aussi, le fait que la réduction du temps de parcours, ce n'est pas un facteur discriminant parce qu'en fait on voit qu'à peu près tous les scénarios permettent déjà un premier gain de temps et qu'ensuite, selon que les carrefours sont dénivelés ou non, ça peut se discuter.

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

À cette table, dans ce groupe, ce qui est ressorti clairement à la première séquence sur les critères d'usages, les objectifs prioritaires c'est l'amélioration de la sécurité des automobilistes, et très clairement d'ailleurs une volonté collective de donner au moins la moitié des points à ce critère très prioritaire. Et dans un deuxième rang, en donnant donc 7 points au premier, 3 points à la réduction la plus importante des temps de parcours, puis ensuite les points qui restent aux autres items. Donc, en résumé, deux priorités essentielles : la sécurité et le temps de parcours.

Par rapport à l'ensemble des critères, c'est un peu plus disséminé l'affectation et la cotation des points, mais ce qui ressort en premier lieu c'est, et de manière très unanime d'ailleurs, améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain et puis on retrouve aussitôt, en deuxième rang, les temps de parcours à réduire le plus possible, et puis en troisième rang les espaces sécurisés pour les mobilités douces.

Pour le parti d'aménagement des déviations, ce qui va se trouver cohérent d'ailleurs avec la conclusion du groupe, un souhait là encore très partagé que ces déviations soient à 2 x 2 voies, considérant que ce sera beaucoup plus sécurisant et on retrouve ce qui vient d'être dit par le groupe précédent, par Virginie, sur les giratoires et le fait de freiner, ré-accélérer dans les ronds-points.

Et donc en conclusion, de manière très très nette, la priorité pour le groupe c'est le scénario 4, en cohérence avec les critères prioritaires d'usages et autres critères d'ailleurs de la séquence 2, à savoir un scénario le plus sécurisé possible, le plus rapide et avec le confort de circulation le plus important et puis éventuellement un scénario classé en 2, le 3-C. Et les autres scénarios n'ont pas eu de vote, il n'y a pas eu de troisième scénario.

### 3.3. Photographies des questionnaires renseignés dans chaque atelier

#### ATELIER 1

ATELIER N° 1

AT1 - 1

#### Questionnaire Atelier Usages

##### Séquence 1 – 15 minutes

Vous disposez d'un capital de **15 points**, qu'il vous est demandé d'affecter collectivement (une réponse pour l'ensemble de la table) en fonction des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN2, **SUR LE PLAN DES USAGES** :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
7	L'amélioration de la sécurité des automobilistes.
1	L'amélioration de la sécurité des autres usagers (engins agricoles, voitures sans permis, deux-roues motorisés, vélos...) par la mise en place d'itinéraires de substitution
1	L'accès à de nouveaux services (covoiturage, autopartage...)
1	La garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
3	La réduction la plus importante possible des temps de parcours
2	L'amélioration du confort de conduite (régularité de la vitesse, peu de changements de rythme, facilités à dépasser d'autres véhicules, échangeurs dénivelés...)

Zone de commentaire

→ habitant à route  
↳ utilisé log la RN2

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 2 – 15 minutes

Il vous est maintenant demandé de procéder au même exercice (toujours avec un capital de **15 points** pour l'ensemble de la table) mais en l'élargissant à **L'ENSEMBLE DES CRITERES** évoqués dans la présentation (donc en prenant en compte, notamment, les effets et impacts du projet), à savoir :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
0	Limiter la consommation des emprises foncières
4	Réduire les temps de parcours
1	Garantir un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
2	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel
5	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain
3	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces ?

#### Zone de commentaire

- important des zones de captage d'eau  
 - en Thiérache / le captage est ≠ sur la France et l'est ⇒ limite ci Versois

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 3 – 10 minutes

Selon vous, quel est le parti d'aménagement à privilégier pour les **déviations des communes et pourquoi** ? (Une réponse par table) :

- Des déviations bidirectionnelles (cf. scénario 3a) ?
- Des déviations à 2X1 voies avec créneaux de dépassement ?
- Des déviations à 2X2 voies ?

Zone de réponse / liste des arguments

- idées de déviations de Marle par l'est.
- ~~sur~~ le contour de Marle et de "farsé" selon le parti d'angle
- 2x2 voies : sécurité pas de freinage avec les ronds points
- des cloisons le + possible : si

## Questionnaire Atelier Usages

Au regard des résultats des séquences précédentes, comment qualifieriez-vous chacun des scénarios présentés ? Pour cela, il vous est demandé de **compléter, collectivement, le tableau suivant**, avec une des appréciations suivantes (- / - / + / ++):

**Séquence 4 – 25 minutes**  
Premier temps – 15 minutes

(1) → (2) → (3) → (4) → (5)

	limiter la consommation foncière	Réduire les temps de parcours	Garantir un niveau élevé de points d'échanges	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces
Scénario 0	+	-	+	+	-	-
Scénario 1		+			+	
Scénario 2		+			+	
Scénario 3a		+			+	
Scénario 3b		+			+	
Scénario 3c		+			+	
Scénario 4		+			+	(vélo) +

→ (niveau sonore et - km 54)

AT1 - 5

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Second temps – 5 minutes

Vous disposez maintenant de **3 gommettes** chacun(e), qu'il vous est demandé d'affecter, individuellement, aux scénarios (1 à 3 gommettes par scénario) sur la feuille à votre disposition en expliquant votre choix.

	Nombre de gommettes
Scénario 0	
Scénario 1	
Scénario 2	
Scénario 3a	
Scénario 3b	
Scénario 3c	
Scénario 4	
Zone de commentaires	

A+1 - 6

## Questionnaire Atelier Usages

**Séquence 4 – 25 minutes**  
**Troisième temps – 5 minutes**

En conclusion, quelles seraient, au regard des résultats de ces deux tableaux, **les 3 scénarios prioritaires** à mettre en œuvre (numérotés de 1 à 3 – Une réponse par table) :

Scénario prioritaire 1	Scénario prioritaire 2	Scénario prioritaire 3
4	3 C	

Zone de commentaire

S4  
 → plus sécurisant  
 → plus rapide  
 → plus confort

ATELIER 2

ATELIER N°2

AT2 - 1

Questionnaire Atelier Usages

**Séquence 1 – 15 minutes**

Vous disposez d'un capital de **15 points**, qu'il vous est demandé d'affecter collectivement (une réponse pour l'ensemble de la table) en fonction des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN2, **SUR LE PLAN DES USAGES** :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
④	1 L'amélioration de la sécurité des automobilistes
④	2 L'amélioration de la sécurité des autres usagers (engins agricoles, voitures sans permis, deux-roues motorisés, vélos...) par la mise en place d'itinéraires de substitution
①	5 L'accès à de nouveaux services (covoiturage, autopartage...)
③	3 La garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
①	6 La réduction la plus importante possible des temps de parcours
②	4 L'amélioration du confort de conduite (régularité de la vitesse, peu de changements de rythme, facilités à dépasser d'autres véhicules, échangeurs dénivelés...)

Zone de commentaire

→ ⑤ → Zone pour le stationnement PL.  
 → Hygiène / Toilettes / douches pour les PL.  
 → café / bar pour les routiers.

Fixage des scénarios

8 personnes - AT2-2

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 2 – 15 minutes

Il vous est maintenant demandé de procéder au même exercice (toujours avec un capital de **15 points** pour l'ensemble de la table) mais en l'élargissant à **L'ENSEMBLE DES CRITERES** évoqués dans la présentation (donc en prenant en compte, notamment, les effets et impacts du projet), à savoir :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
(1) 2	Limiter la consommation des emprises foncières
(1) 6	Réduire les temps de parcours
(1) 4	Garantir un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
(1) 3	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel
(1) 1	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain
(1) 5	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces ?

Zone de commentaire

AT2 - 3

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 3 - 10 minutes

Selon vous, quel est le parti d'aménagement à privilégier pour les **déviations des communes et pourquoi** ? (Une réponse par table) :

- Des déviations bidirectionnelles (cf. scénario 3a) ?
- Des déviations à 2X1 voies avec créneaux de dépassement ?
- Des déviations à 2X2 voies ?

Zone de réponse / liste des arguments

Des déviations à 2x2 voies car ⊕ sécuritaire.

ou

Déviations bidirectionnelles car ⊖ carrosses  
⊖ emprise foncière.

Pas favorable du tout aux déviations à 2x1  
voies car trop accidentogène.

Questionnaire  
Atelier Usages

Au regard des résultats des séquences précédentes, comment qualifieriez-vous chacun des scénarios présentés ? Pour cela, il vous est demandé de compléter, collectivement, le tableau suivant, avec une des appréciations suivantes (- / - / + / ++):

Séquence 4 – 25 minutes  
Premier temps – 15 minutes

	limiter la consommation foncière	Réduire les temps de parcours	Garantir un niveau élevé de points d'échanges	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces
Scénario 0	+	-	+	+	-	-
Scénario 1	+	-	+	+	-	-
Scénario 2	-	+	+	-	+	+
Scénario 3a	-	-	+	+	+	-
Scénario 3b	-	-	+	+	+	-
Scénario 3c	-	+	+	-	+	+
Scénario 4	-	+	-	-	+	+

AT2-4

AT2-5

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Second temps – 5 minutes

Vous disposez maintenant de **3 gommettes chacun(e)**, qu'il vous est demandé d'affecter, individuellement, aux scénarios (1 à 3 gommettes par scénario) sur la feuille à votre disposition en expliquant votre choix.

	Nombre de gommettes
Scénario 0	
Scénario 1	
Scénario 2	 ②
Scénario 3a	 ①
Scénario 3b	 ⑫
Scénario 3c	 ⑨
Scénario 4	

#### Zone de commentaire

Il pourrait y avoir un mixage entre les différents scénarios notamment entre les 3 B et 3 C.

M

AT2 - 6

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Troisième temps – 5 minutes

En conclusion, quelles seraient, au regard des résultats de ces deux tableaux, les **3 scénarios prioritaires** à mettre en œuvre (numérotés de 1 à 3 – Une réponse par table) :

Scénario prioritaire 1	Scénario prioritaire 2	Scénario prioritaire 3
3b	3c	

#### Zone de commentaire

3c - Laon - Marle  
 3b pour le reste de l'itinéraire ) Mixage de scénarios  
 Jalonnement / signalisation pour mettre en avant l'attractivité des bourgs traversés. "tourisme"

ATELIER 3

ATELIER N°3

AT3 - 1

Questionnaire Atelier Usages

Séquence 1 – 15 minutes

Vous disposez d'un capital de **15 points**, qu'il vous est demandé d'affecter collectivement (une réponse pour l'ensemble de la table) en fonction des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN2, **SUR LE PLAN DES USAGES** :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
5	L'amélioration de la sécurité des automobilistes
	L'amélioration de la sécurité des autres usagers (engins agricoles, voitures sans permis, deux-roues motorisés, vélos...) par la mise en place d'itinéraires de substitution
	L'accès à de nouveaux services (covoiturage, autopartage...)
5	La garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
	La réduction la plus importante possible des temps de parcours
3	L'amélioration du confort de conduite (régularité de la vitesse, peu de changements de rythme, facilités à dépasser d'autres véhicules, échangeurs dénivelés...)

Zone de commentaire

- création (future) de routes et itinéraires de substitution = problème.  
 - réduction des temps de parcours ≠ désenclavement. = coût ++  
 Contre quoi  
 Contre les itinéraires de substitution

AJ3 - 2

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 2 – 15 minutes

Il vous est maintenant demandé de procéder au même exercice (toujours avec un capital de **15 points** pour l'ensemble de la table) mais en l'élargissant à **L'ENSEMBLE DES CRITERES** évoqués dans la présentation (donc en prenant en compte, notamment, les effets et impacts du projet), à savoir :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
8	limiter la consommation des emprises foncières
	Réduire les temps de parcours
1	Garantir un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
4	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel
2	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain
	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces ?

#### Zone de commentaire

# créer espaces sécurisés mob. douces.  
 = gain temps  
 D accélérer (docteva tous les 3 km ou moins = palliati (PLTT)  
 itinéraire de substitution = ~~absent~~ => de nivelier les  
 (agriculteurs) environnement canifans ~~scans~~  
 (Mista 3B/4) = statut espace  
 l'aménagement de la RN2 ne doit pas que passer les PL (bypas distance)  
 +7 republiant des trafic  
 RÉUNION PUBLIQUE – MARLE 24 FEVRIER 2022  
 2  
 moins consommation de foncier que 4 (it. substitution)

AT3 - 3

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 3 – 10 minutes

Selon vous, quel est le parti d'aménagement à privilégier pour les déviations des communes et pourquoi ? (Une réponse par table) :

- Des déviations bidirectionnelles (cf. scénario 3a) ?
- Des déviations à 2X1 voies avec créneaux de dépassement ?
- Des déviations à 2X2 voies ?

Zone de réponse / liste des arguments

cf. page 2 =

rien fait en coté opposé → peu fréquente

mais de faire en coté 2x2 -voies

référéndum communal à réaliser pour savoir si les habitants veulent (ou pas) une déviation, (part des communes), et des communes.

AT3 - 4



**Questionnaire  
Atelier Usages**

Au regard des résultats des séquences précédentes, comment qualifieriez-vous chacun des scénarios présentés ? Pour cela, il vous est demandé de **compléter, collectivement, le tableau suivant**, avec une des appréciations suivantes (- / - / + / ++):

**Séquence 4 – 25 minutes**  
Premier temps – 15 minutes

	Limiter la consommation foncière	Réduire les temps de parcours	Garantir un niveau élevé de points d'échanges	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces
Scénario 0				++		
Scénario 1	+			+		
Scénario 2	-			-		
Scénario 3a	-			-		
Scénario 3b	-			-		
Scénario 3c	-			-		
Scénario 4	-			-		

Pas en culture  
 Pour la forêt  
 Car plus de largeur de route  
 Les axes sont très bien  
 = inconnu +  
 - des garanties plus de sécurité  
 - des points de vue

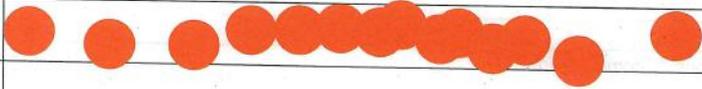
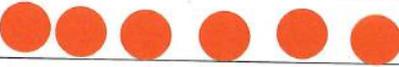
AT3 - 5

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Second temps – 5 minutes

Vous disposez maintenant de **3 gommettes chacun(e)**, qu'il vous est demandé d'affecter, individuellement, aux scénarios (1 à 3 gommettes par scénario) sur la feuille à votre disposition en expliquant votre choix.

	Nombre de gommettes
Scénario 0	
Scénario 1	
Scénario 2	
Scénario 3a	
Scénario 3b	
Scénario 3c	
Scénario 4	

Zone de commentaire

AT3 - 6

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Troisième temps – 5 minutes

En conclusion, quelles seraient, au regard des résultats de ces deux tableaux, les **3 scénarios prioritaires** à mettre en œuvre (numérotés de 1 à 3 – Une réponse par table) :

Scénario prioritaire 1	Scénario prioritaire 2	Scénario prioritaire 3
3 b	4	1

Zone de commentaire

ATELIER 4

ATELIER N°4

AT4 - 1

Questionnaire Atelier Usages

Séquence 1 – 15 minutes

Vous disposez d'un capital de **15 points**, qu'il vous est demandé d'affecter collectivement (une réponse pour l'ensemble de la table) en fonction des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN2, **SUR LE PLAN DES USAGES** :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
86	L'amélioration de la sécurité des automobilistes
43	L'amélioration de la sécurité des autres usagers (engins agricoles, voitures sans permis, deux-roues motorisés, vélos...) par la mise en place d'itinéraires de substitution
10	L'accès à de nouveaux services (covoiturage, autopartage...)
4	La garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
0	La réduction la plus importante possible des temps de parcours
1	L'amélioration du confort de conduite (régularité de la vitesse, peu de changements de rythme, facilités à dépasser d'autres véhicules, échangeurs dénivelés...)

Zone de commentaire

- priorité sécurité tous usagers.
- voies parallèles de substitution à la charge de la commune. => à entre.
- attention à ne pas accroître le trafic poids lourds.

Art 4 - 2

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 2 – 15 minutes

Il vous est maintenant demandé de procéder au même exercice (toujours avec un capital de **15 points** pour l'ensemble de la table) mais en l'élargissant à **L'ENSEMBLE DES CRITERES** évoqués dans la présentation (donc en prenant en compte, notamment, les effets et impacts du projet), à savoir :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
5	Limiter la consommation des emprises foncières
	Réduire les temps de parcours
2	Garantir un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
3	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel
5	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain
0	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces ?

#### Zone de commentaire

- développer des dynamiques avec les autres agglomérations (Avesnes / Vervins - Avesnes / La Capelle) pour développer le territoire.

AT4 - 3

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 3 – 10 minutes

Selon vous, quel est le parti d'aménagement à privilégier pour les **déviations des communes et pourquoi** ? (Une réponse par table) :

- Des déviations bidirectionnelles (cf. scénario 3a) ?
- Des déviations à 2X1 voies avec créneaux de dépassement ?
- Des déviations à 2X2 voies ?

Zone de réponse / liste des arguments

- des déviations où les tracteurs peuvent circuler.
- plutôt des déviations bidirectionnelles (avec éventuellement des créneaux de dépassement) -
  - pour limiter les empiétements fonciers
  - pour limiter le bruit à proximité des villages.
  - pour ne pas avoir trop de report de trafic
  - pour ne pas avoir de vitesses trop importantes pratiquées en raison d'un sentiment de confort.



**Questionnaire**  
**Atelier Usages**

Au regard des résultats des séquences précédentes, comment qualifieriez-vous chacun des scénarios présentés ? Pour cela, il vous est demandé de **compléter, collectivement, le tableau suivant**, avec une des appréciations suivantes (- / - / + / ++):

**Séquence 4 – 25 minutes**  
**Premier temps – 15 minutes**

	limiter la consommation foncière	Réduire les temps de parcours	Garantir un niveau élevé de points d'échanges	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces
Scénario 0	++	-	+	+	-	-
Scénario 1	-					
Scénario 2	-					
Scénario 3a						
Scénario 3b						
Scénario 3c						
Scénario 4						

AT4 - 4

AT4-5

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Second temps – 5 minutes

Vous disposez maintenant de **3 gommettes chacun(e)**, qu'il vous est demandé d'affecter, individuellement, aux scénarios (1 à 3 gommettes par scénario) sur la feuille à votre disposition en expliquant votre choix.

	Nombre de gommettes
Scénario 0	
Scénario 1	
Scénario 2	
Scénario 3a	
Scénario 3b	
Scénario 3c	
Scénario 4	
<i>route de viales à 2 voies</i> Scénario 1 bis	
Zone de commentaires	

ATS - 6

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Troisième temps – 5 minutes

En conclusion, quelles seraient, au regard des résultats de ces deux tableaux, **les 3 scénarios prioritaires** à mettre en œuvre (numérotés de 1 à 3 – Une réponse par table) :

Scénario prioritaire 1	Scénario prioritaire 2	Scénario prioritaire 3
1 - déviation 7 communes à 2x2	3e déviation des communes 2x2 + 2x2 voies	1 bis déviation toutes communes route à 2x2 voies.

Zone de commentaire

## ATELIER 5

ATELIER N° 5

AT5 - 1

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 1 – 15 minutes

Vous disposez d'un capital de **15 points**, qu'il vous est demandé d'affecter collectivement (une réponse pour l'ensemble de la table) en fonction des objectifs prioritaires de l'aménagement de la RN2, **SUR LE PLAN DES USAGES** :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
7	L'amélioration de la sécurité des automobilistes
3	L'amélioration de la sécurité des autres usagers (engins agricoles, voitures sans permis, deux-roues motorisés, vélos...) par la mise en place d'itinéraires de substitution
	L'accès à de nouveaux services (covoiturage, autopartage...)
5	La garantie d'un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
	La réduction la plus importante possible des temps de parcours
	L'amélioration du confort de conduite (régularité de la vitesse, peu de changements de rythme, facilités à dépasser d'autres véhicules, échangeurs dénivelés...)

Zone de commentaire

AT5-2

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 2 – 15 minutes

Il vous est maintenant demandé de procéder au même exercice (toujours avec un capital de **15 points** pour l'ensemble de la table) mais en l'élargissant à **L'ENSEMBLE DES CRITERES** évoqués dans la présentation (donc en prenant en compte, notamment, les effets et impacts du projet), à savoir :

Nombre de points	Objectifs du projet sur le plan des usages
7	Limiter la consommation des emprises foncières
	Réduire les temps de parcours
	Garantir un niveau élevé de points d'échanges avec le territoire
3	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel
3	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain
2	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces ?

Zone de commentaire

ATS -3

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 3 – 10 minutes

Selon vous, quel est le parti d'aménagement à privilégier pour les **déviations des communes** et **pourquoi** ? (Une réponse par table) :

- Des déviations bidirectionnelles (cf. scénario 3a) ?
- Des déviations à 2X1 voies avec créneaux de dépassement ?
- Des déviations à 2X2 voies ?

Zone de réponse / liste des arguments

*Pleur pour la sécurité*



**Questionnaire  
Atelier Usages**

Au regard des résultats des séquences précédentes, comment qualifieriez-vous chacun des scénarios présentés ? Pour cela, il vous est demandé de **compléter, collectivement, le tableau suivant**, avec une des appréciations suivantes (- / - / + / ++):

**Séquence 4 – 25 minutes**  
**Premier temps – 15 minutes**

AT5 -4

	limiter la consommation foncière	Réduire les temps de parcours	Garantir un niveau élevé de points d'échanges	Minimiser les impacts sur l'environnement naturel	Améliorer le cadre de vie et les impacts sur l'environnement humain	Créer des espaces sécurisés pour les mobilités douces
Scénario 0	+					
Scénario 1	+	-	+	+	+	-
Scénario 2	-	+	+	-	+	+
Scénario 3a	-	+	-	-	+	-
Scénario 3b	-	+	-	-	+	-
Scénario 3c	-	+	-	-	+	+
Scénario 4	-	+	-	-	+	+

ATS - 5

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Second temps – 5 minutes

Vous disposez maintenant de **3 gommettes chacun(e)**, qu'il vous est demandé d'affecter, individuellement, aux scénarios (1 à 3 gommettes par scénario) sur la feuille à votre disposition en expliquant votre choix.

	Nombre de gommettes
Scénario 0	
Scénario 1	
Scénario 2	
Scénario 3a	
Scénario 3b	
Scénario 3c	
Scénario 4	

Zone de commentaire

ATS - 6

## Questionnaire Atelier Usages

### Séquence 4 – 25 minutes

#### Troisième temps – 5 minutes

En conclusion, quelles seraient, au regard des résultats de ces deux tableaux, **les 3 scénarios prioritaires** à mettre en œuvre (numérotés de 1 à 3 – Une réponse par table) :

Scénario prioritaire 1	Scénario prioritaire 2	Scénario prioritaire 3
1	3B	<del>3A</del> 2

Zone de commentaire 3 Nouveaux Scénario

2x2 voies total avec IT avec bep clouanges  
50k/h

- \$5 : 2x2 FC → LAON  
110k/h + IT

- \$6 : 3B + IT

### 3.4. Échanges avec le public

#### Vincent PEROMET

Je suis jeune agriculteur. J'aimerais avoir une réponse, comment vous expliquez gagner 20 à 30 minutes sur le trajet en mettant des ronds-points tous les 3 kilomètres ?

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

Déjà, avec l'aménagement il y a forcément une amélioration de la chaussée avec une 2 x 2 voies, même si je ne prends que le scénario 1 par exemple, avec les 2 x 2 voies uniquement dans les déviations, vous gagnez du temps parce que forcément vous avez plus de possibilités de doubler facilement, notamment les véhicules qui vous ralentissent, les véhicules agricoles et les poids lourds.

Ensuite, le temps de passage sur un carrefour giratoire, il a été modélisé en fonction des scénarios et *grosso modo* effectivement, c'est quelques secondes. Mais, pour aller dans votre sens, effectivement lorsque vous avez un carrefour giratoire, vous êtes obligé de ralentir pour après ré-accélérer mais, au global, vous gagnez toutefois du temps par rapport à une chaussée qui n'aurait pas été réaménagée.

#### François BRAILLON

Je suis ancien maire-adjoint de Marle, ancien maire de Marcy-sous-Marle et membre de la CDPENAF [commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers], commission départementale qui prend position sur les problèmes de protection du milieu agricole, du milieu rural.

Je vous souhaite bon courage, parce qu'apparemment les solutions plutôt autoroutières ou à 2 x 2 voies sont majoritaires et on a par ailleurs une volonté assez générale de préserver les terres agricoles, donc bon courage.

#### Cédric VITTOZ, animateur

Monsieur pose la question de concilier en fait l'occupation des emprises avec le critère de faire une route à 2 x 2 voies qui répond à une amélioration des temps de parcours notamment, mais voilà, comment on arrive à trouver l'équilibre. J'interprète votre question, en souhaitant bon courage vous pensez que c'est difficilement faisable. On verra si la DREAL veut ajouter quelque chose là-dessus.

#### Gérard GUIBON

Je suis marlois, j'étais enseignant au collège de Marle pendant 33 ans et maintenant je suis en retraite. Moi ce qui me surprend, c'est que c'est vrai, chaque table a travaillé je pense dans le meilleur esprit et finalement c'est très différent d'une table à l'autre les réflexions. Moi je vous souhaite bon courage pour faire une synthèse de tout ce qui a été dit ce soir. Ici, ce qui a prévalu dans notre groupe, c'est surtout la sécurité et aussi qu'il y ait le moins d'emprise sur les terres agricoles. Moi franchement, ça m'a surpris qu'il y ait autant de différences d'une table à l'autre.

#### Cédric VITTOZ

On pourra peut-être dire en effet quelques mots sur la méthode de synthèse et de la suite des études mais effectivement. On va regarder à tête reposée évidemment, mais je trouve qu'il y a aussi des dénominateurs communs, notamment sur la sécurité.

#### Nicolas RICHARD

J'habite du côté de Crécy-sur-Serre, dans le Pays de la Serre, je suis par ailleurs conseiller régional mais ce n'est pas à ce titre-là que je suis là.

J'avoue que je ne comprends pas toujours comment on peut à la fois souhaiter une 2 x 2 voies qui est la plus gourmande en terres et mettre en priorité la non-consommation des terres agricoles, donc là c'est une contradiction que j'ai du mal à m'expliquer.

Et par ailleurs, j'ai voté pour les questions de sécurité mais il me semble que la sécurité, ce n'est pas forcément plus de vitesse et plus de passivité. Il me semble qu'on n'est pas forcément plus attentifs sur une route toute droite dans laquelle on croit qu'il n'y a aucun danger que sur une route de montagne dans laquelle on est obligé d'être très attentifs. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas des aménagements de sécurité, mais il me semble que la passivité n'est pas le propre du conducteur, en tout cas ça ne me semble pas être la bonne méthode pour être dans des conditions de moindre danger.

Il me semble qu'un conducteur il doit être attentif et un conducteur qui ne veut pas regarder à quelle vitesse il doit rouler comme je l'ai entendu dans cette réunion, mais je l'ai déjà entendu dans les autres réunions, ça me semble plutôt inquiétant, parce que si réellement on veut pouvoir regarder son feuilleton en même temps qu'on roule, il faut prendre le train ou il faut prendre le bus, mais il ne faut pas vouloir rouler en voiture. Rouler en voiture, c'est être attentif en permanence à ce qu'il y a devant, derrière, à ce que disent les panneaux. Je pense qu'on a des voitures aujourd'hui qui sont capables de vous dire les limitations de vitesse dans lesquelles vous êtes, vous n'avez même plus besoin de voir les panneaux où ils sont et je trouve que c'est un petit peu dangereux de vouloir cette sécurité passive. La sécurité routière, elle vient d'abord de l'attention des conducteurs, et vouloir s'en décharger sur une route qui ferait le travail à notre place, je pense que ce n'est pas forcément une bonne solution. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas certains aménagements, je le redis.

### **Margot BEISSON, co-animatrice**

Donc pour vous les scénarios 4, 3-C, 3-B ne sont pas forcément les scénarios les plus sécurisants ?

### **Nicolas RICHARD**

Je trouve que le rapport du coût et des impacts négatifs par rapport à celui de la sécurité n'est effectivement pas un bon ratio.

### **Thomas MOREAU**

Je suis jeune agriculteur.

Je suis assez surpris de l'unanimité des choses, c'est-à-dire qu'on veut interdire les véhicules légers sur une potentielle future 4 voies alors qu'aujourd'hui ça fait je ne sais combien d'années que la portion de Voyenne existe, je l'emprunte toutes les semaines en tracteur et je n'ai pas l'impression que ce soit accidentogène sur cette portion-là par rapport à certaines portions à voie simple. Et je me pose la question aussi, est-ce qu'un tracteur est plus dangereux qu'un camion aujourd'hui, je ne suis pas sûr.

Et demain, si on fait des voies parallèles un petit peu partout, qui va les entretenir ? Je pense que vous êtes tous habitants de petites communes ou quoi que ce soit, je vous invite à aller dans vos conseils municipaux et à étudier le budget un petit peu d'une commune et de voir l'entretien à venir des futures petites routes. On a déjà du mal à entretenir nos petits chemins actuellement, j'ai du mal à comprendre comment on va faire économiquement dans vingt ans pour entretenir le reste.

### **Cédric VITTOZ**

Donc plutôt un avis qu'une question, en tout cas sur les itinéraires de substitution et leur entretien. Je passe la parole à la DREAL, est-ce qu'on a des données sur l'accidentologie en lien avec les véhicules agricoles ou pas ou c'est des choses qui sont à creuser pour voir comme disait Monsieur, qu'il n'est pas sûr qu'un tracteur est plus dangereux qu'un camion sur la RN2 aujourd'hui ?

### **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**

La question, je l'ai posée aujourd'hui même, est-ce qu'on a plus d'accidents avec des véhicules agricoles qu'avec d'autres types de véhicules, je l'ai posée aux collègues de la DDT [*direction des territoires*] tout à l'heure, et j'attends les réponses.

Alors je sais qu'il y a eu 26 accidents avec des véhicules agricoles pour tout le département de l'Aisne sur 5 ans, sur les 5 dernières années, et pour moi il n'y en a qu'un seul sur la RN2, c'est au niveau de Soissons. Ce que je cherchais, c'est le nombre d'accidents par rapport à l'ensemble des accidents, parce que 26 accidents, finalement combien ça représente par rapport à tous les accidents dans le département de l'Aisne ? Si vous me laissez 3 minutes, je regarde et je complète éventuellement ma réponse.

### **Cédric VITTOZ**

Quoi qu'il ne soit, on a noté la question et on y répondra plus tard si on ne peut pas le faire tout de suite. Peut-être une question de méthode : je résume un petit peu les interventions, quand on nous souhaite bon courage, on souhaite bon courage à la DREAL sur finalement comment concilier des intérêts ou des critères qui semblent contradictoires, entre d'une part la mise à 2 x 2 voies et la moindre consommation foncière et plus généralement effectivement, on voit qu'on a des dénominateurs communs dans les résultats des groupes, mais pas toujours.

Donc, est-ce qu'on peut peut-être éclairer tout le monde sur comment on va procéder ensuite, avec les résultats de cette concertation pour continuer dans les études ?

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

On peut répondre précisément, parfaitement, peut-être pas à la question mais c'est justement tout l'objet de la concertation et du débat autour de ces scénarios que de voir lequel est le plus équilibré pour rendre conciliable la perspective de l'aménagement qui se veut, on va dire, à 2 x 2 voies mais tout dépend des scénarios, et d'autres enjeux par exemple la consommation foncière.

L'idée c'est bien, cette palette de scénarios qui permet de voir, au vu des priorités qui ressortent de la concertation si dans la manière de mettre à 2 x 2 voies, l'enjeu préservation foncière apparaît très nettement tout en haut des critères ou pas.

Une fois qu'on a dit ça, il faut aussi avoir conscience qu'évidemment, quel que le scénario, enfin dans une mesure plus ou moins grande, en réalisant un aménagement routier, il y a inévitablement de la consommation foncière. Donc ce n'est pas qu'on va chercher à rendre réconciliables deux paramètres qui sont antagonistes, ils le sont par nature, donc on ne pourra pas parfaitement traiter l'un et l'autre en même temps.

Ça ne répond peut-être pas complètement à la question mais c'est bien l'objet de la concertation d'essayer de faire émerger un scénario le plus équilibré, comme on l'a dit dans la partie de présentation initiale, pour tenir compte justement de ces différents critères et qu'on puisse le poursuivre par la suite.

### **Un participant**

Bonsoir, je voudrais juste poser une question c'est qui habite en bordure de la route nationale 2 ?

Parce que j'entends les gens qui se plaignent qu'on va exproprier les agriculteurs, je suis tout à fait d'accord, mais est-ce que vous pensez aux gens qui habitent en bordure de la nationale 2, l'enfer qu'on vit ? Est-ce que vous y pensez ? Moi j'habite en bordure de nationale 2, je peux vous dire que c'est un enfer tous les jours. Le matin je pars travailler, à 7 h 15 du matin, je suis obligé d'attendre 5-10 minutes avant de pouvoir partir de chez moi, le soir c'est pareil. Les camions roulent comme des tarés, excusez-moi l'expression mais c'est exactement ça, ou alors pour que ça puisse respecter, il faut que la gendarmerie soit là. Là, ma foi, c'est pas trop mal. Mais quand je passe à la mairie de Lugny, je leur ai dit écoutez je suis bien content de vous voir, aujourd'hui ça ralentit.

Voyez, dernièrement ils ont fait le revêtement de chaussée, les camions prenaient la route en sens interdit, on s'occupe de rien, on y va, on fonce...

Donc là je me dis que, imaginez que vous preniez le scénario 1, très bien, sauf que vous allez dévier les 7 premières communes et puis toutes les petites communes, ça va être le goulot d'étranglement. Parce qu'il ne faut pas se leurrer, le trafic va aller de plus en plus en s'intensifiant, donc on va forcément se récupérer tous les camions étrangers, et les français, tout ce qu'on veut, ça va rouler, ça va rouler et puis toutes les petites communes, ça va être encore pire que maintenant.

J'habite Lugny depuis 1997, je vous assure que c'est de pire en pire. Au départ, quand on a acheté la maison, on s'est dit ça va être sympa parce qu'à l'hiver, quand il y aura la neige, ça sera déblayé en premier, on n'aura pas de problème pour aller travailler, eh bien je vous prie de croire que ce n'est pas possible. Quand il y a de la neige, on ne peut pas sortir de chez nous, tous les camions sont stationnés devant chez nous.

### **Cédric VITTOZ**

Donc, à priori Monsieur, aucun des scénarios...

### **Le même participant**

Alors, c'est à titre personnel, pour moi je pense que le meilleur scénario, c'est je dirais le 3-B parce que ça permettrait de limiter l'impact environnemental, limiter aussi la vitesse et que tout le monde pourrait rouler sur la 2 x 2 voies. Bien sûr, ce serait 90, ça serait pas 110, c'est sûr, mais je pense que ça pourrait être peut-être la meilleure solution.

Après il y a sûrement d'autres personnes qui ont une autre vision. Mais bon, moi je veux bien que quelqu'un aille donner son avis, qui n'habite pas au bord de la nationale 2, oui c'est très bien, toutes les idées sont bonnes, mais pensez quand même aux gens qui habitent en bordure de la nationale 2.

### **Cédric VITTOZ**

Merci, le message est très clair.

### **Un participant**

Moi j'avais une question sur les mobilités douces. Vous nous indiquez qu'il y aura des améliorations en termes de mobilités douces, qu'est-ce que vous mettez derrière mobilités douces et quelles sont ces améliorations que vous imaginez ?

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

Les mobilités douces, la question a été posée aussi à cette table, on les appelle aussi les mobilités actives, c'est tout bêtement la marche à pied et le vélo, voilà c'est le terme qu'on emploie dans notre jargon administratif. Effectivement, le Gouvernement a l'ambition de tripler la part modale du vélo, c'est-à-dire l'usage du vélo, d'ici à, de mémoire, 2024, oui c'est ça. Tripler la part modale du vélo, ça veut dire très concrètement c'est 3 fois plus d'aménagements cyclables, ce qui permettra d'atteindre cet objectif et actuellement on est quand même très loin derrière nos voisins européens.

Et puis, je ne vais pas vous faire l'article mais évidemment que le vélo et la marche à pied, ça a énormément d'intérêts. On sait qu'une grande part des déplacements qui sont faits actuellement en voiture font moins de 5 kilomètres, ils pourraient largement être effectués à vélo pour beaucoup d'entre nous, que ce soit en ville ou dans les territoires plus ruraux.

Donc, tout ça pour dire que c'est une ambition forte et que ça peut être examiné en parallèle ou en même temps que notre projet de mise à 2 x 2 voies. Sur les scénarios avec itinéraires de substitution, c'est assez simple, là où on aura les véhicules lents, on peut assez facilement aménager des pistes cyclables, même pas : les vélos peuvent emprunter ces routes où il n'y aura pas de trafic principal, il y aura beaucoup moins de monde, beaucoup moins de poids lourds en l'occurrence, donc ce sera assez facilement utilisable par les vélos.

Sur la 2 x 2 sans itinéraires de substitution, peut-être que Claire peut compléter, on a des obligations effectivement d'aménagement.

### Claire CAFFIN

La loi d'orientation des mobilités aujourd'hui nous impose de faire des études sur les usages de la route pour le vélo et nous impose de prendre en compte, lorsqu'il y a des déplacements envisageables par le vélo, de créer des itinéraires qui vont bien.

Donc, il y aura forcément une réflexion, quel que soit le scénario, pour trouver quelle est la bonne solution, quels sont les itinéraires évidemment. On imagine bien que le vélo il ne fera pas forcément Laon-Avesnes jusqu'au bout mais il y aura peut-être des tronçons, il faudra qu'on travaille ensemble sur les besoins en termes de circulation pour les vélos.

### Le même participant

Du coup, si c'est effectivement le vélo auquel vous pensez, ça me semble assez compliqué d'imaginer, dans le scénario 4 par exemple, qui a envie de faire du vélo en bordure d'une autoroute. Je pense qu'il n'y a pas grand-monde qui aurait envie.

Par ailleurs, vous le disiez vous-même ce sont des trajets courts, s'il faut prendre un itinéraire qui demande de faire 3 kilomètres qui permet de rejoindre un pont, qui permet de faire 3 kilomètres de l'autre côté pour aller reprendre l'itinéraire qu'on a envie de prendre si on a besoin de le couper, je ne vois pas non plus. Je pense que là on est dans du fantasme, je ne dis pas qu'il n'y aura pas une voie verte, qu'il n'y aura pas une voie pour les cyclistes, mais qui aurait envie d'emprunter cette voie dans ces conditions ? Moi je n'y crois absolument pas.

Par ailleurs, de la même manière, s'il faut prendre un carrefour, un giratoire en vélo, en lien avec les autres scénarios en itinéraire de substitution, de la même manière moi je ne vais pas risquer ma vie sur un carrefour avec des camions, entre deux bouts de 2 x 2 voies. Enfin, je pense que là, c'est joli sur le papier mais c'est absolument pas réaliste.

### Cédric VITTOZ

Est-ce que vous voulez re-réagir ? En tout cas cette question sur la faisabilité des pistes cyclables dans certains scénarios, on l'a bien notée, et on pourra éventuellement y répondre plus précisément...

### Nicolas LENOIR

On peut peut-être préciser, nous on l'a évoqué dans la table d'ailleurs, c'est que pourquoi dans certains scénarios, et plus ou moins d'ailleurs, on considère que l'aménagement de ces scénarios crée des opportunités pour les mobilités douces ? Ça a déjà été un peu dit, d'une part parce que les itinéraires de substitution, justement, permettent de ne pas avoir à circuler sur la 2 x 2 voies, ce n'est clairement pas à l'ordre du jour évidemment, c'est parce qu'il y aurait une 2 x 2 voies qu'il y aurait des itinéraires de substitution le cas échéant, qu'il y aurait des opportunités pour que les vélos y circulent. Donc ça crée quand même des opportunités d'itinéraires pour les vélos, qui n'existent pas aujourd'hui, et qui du coup ne seraient pas avec les poids lourds tel que vous l'évoquez.

Et la deuxième opportunité, c'est qu'en réalisant les déviations des communes, ça a été dit dans la table, la circulation à l'intérieur des communes aujourd'hui sera beaucoup plus apaisée pour les piétons et les cyclistes. C'est juste ça.

Après, précisément où est-ce qu'il y aura des itinéraires, ça ça sera pour plus tard quand la réflexion aura lieu, mais en termes d'opportunité de par les scénarios, c'est ça que ça voulait dire en fait.

### Le même participant

Est-ce que ces aménagements intérieurs aux communes sont dans le budget que vous imaginez aujourd'hui dans le projet ? Ou ce sont des budgets, puisque ça ne se passe pas sur la RN2 mais que ça se passera sur les communes qui éventuellement seraient contournées, est-ce que ça rentre dans le budget de ce que vous imaginez ?

### Nicolas LENOIR

Le projet c'est d'aménager la RN2. Après, ce que les communes ont comme projets d'aménagement de leur commune, tout comme c'est le cas aujourd'hui si on n'avait pas de projet d'aménagement de la RN2, c'est de leur ressort par nature, c'est de leur compétence, elles ou d'autres collectivités par rapport à des itinéraires vélo par exemple.

### M. LECLERE

Bonjour. Avec ma femme, nous tenons la friterie à Marle. Moi je pense à tous les commerçants qui sont au bord de la RN2, comme nous, je parle au nom de tous les commerçants.

Si Marle c'est dévié, si les communes après, les petits villages, sont déviés – excusez-moi Monsieur, je comprends votre considération, c'est vrai que ça roule beaucoup sur la RN2, les camions roulent comme des fous, je suis d'accord avec vous –, mais nous, c'est notre gagne-pain. Et donc, si on est déviés, je parle pour nous, je parle pour le café de Lugny, je parle pour ceux qui sont sur La Capelle, la station Total juste à côté de nous, les petits commerçants comme nous, on n'a plus qu'à mettre la clé sous la porte. Voilà.

### Cédric VITTOZ

On peut peut-être conclure sur comment concilier les déviations avec la vie économique en particulier pour les commerces des communes qui seront contournées ?

### Virginie MAIREY-POTIER

Ce qu'on peut dire surtout, c'est qu'aujourd'hui on a travaillé sur le grand parti d'aménagement, sur 70 kilomètres de l'itinéraire, mais qu'ensuite, quand on découpera cet itinéraire en opérations, bien sûr qu'il y aura de nouveau une concertation, d'ailleurs la concertation elle va se poursuivre, elle ne s'arrête pas fin mars, elle va se poursuivre tout au long de la vie de ce projet.

Donc, tout au long de la vie de ce projet, on interrogera les habitants, les commerçants, les gens qui vivent le long de cet itinéraire, qui sont concernés par son aménagement, et plus on travaillera plus finement sur les opérations elles-mêmes, et à ce moment-là la manière dont on a travaillé aujourd'hui, on le reproduira à une échelle beaucoup plus petite pour essayer justement de concilier, alors parfois des enjeux qui sont tout à fait opposés, mais on travaillera ensemble à construire quelque chose qui soit le plus satisfaisant possible pour tout le monde.

## 4. Conclusion

### Régis GUYOT, garant de la concertation

Ce qui a été vécu ce soir est à la fois peu surprenant et plus positif que certains pourraient le penser ou le regretter. Parce que vous avez vu que la confrontation de besoins et d'idées légitimes amène à se dire qu'il faut trouver le chemin de crête et qu'en tout état de cause, ça n'est pas facile, et donc cela a besoin d'être affiné comme ça a été dit.

J'adresserais volontiers une demande, ou une proposition, à tous ceux qui ont participé comme des citoyens à part entière à cet exercice ce soir.

Ce que vous avez entendu et vécu les uns et les autres va cheminer un peu dans vos esprits et sans doute que vous allez affiner encore un peu plus vos opinions en ayant entendu celles des autres, par rapport aux vôtres. Si vous aviez la gentillesse de faire encore un effort supplémentaire, et de répondre si vous le pouvez à la lettre T en remplissant individuellement toutes les questions qui étaient posées dans ce cadre, je pense que vous apporteriez un plus supplémentaire à la réflexion sur la façon de faire concorder vos besoins d'usagers, les critères qui vous paraissent importants et les scénarios auxquels ça correspond.

D'ailleurs, j'ai trouvé très révélateur et je ne suis pas surpris, pour avoir vécu d'autres expériences de ce type, j'observe qu'on a commencé à mixer les scénarios, ce qui est une façon de dire qu'ils ont besoin d'être parfois assouplis ou mixés. Et on voit bien que, chose pas surprenante, il paraît plus facile de faire certaines choses au sud qu'au nord de cette route et que cela pose la question de savoir quel est le scénario le mieux adapté à tel ou tel terrain.

Donc si vous pouviez faire cet effort supplémentaire, ça serait bien, parce que nous avons déjà avec mon collègue M. WATTIEZ, nous avons déjà pour notre part regardé 300 maintenant, 300 lettres T et on est un peu restés sur notre faim parce qu'on voit apparaître tel scénario et que les raisonnements intermédiaires, qui expliquent le pourquoi de la position de la personne, ont bien souvent été sautés, ce qui évidemment appauvrit beaucoup les observations qu'on peut faire au maître d'ouvrage.

Voilà. En tous les cas moi, en tant que garant, je ne peux que vous remercier d'avoir pris le temps de participer à cet exercice. Je suis persuadé que vous avez apporté au collectif et je suis persuadé qu'en retour, cette séance collective vous aura apporté, à chacune et à chacun. Merci à vous.

### **Cédric VITTOZ, animateur**

Merci, M. GUYOT. Je vous remercie aussi à mon tour. La 7<sup>ème</sup> réunion publique, c'est à Vervins, on le disait en introduction de la soirée, le 10 mars, une réunion qui sera une réunion de partage, de synthèse de toutes ces contributions, donc vous êtes évidemment les bienvenus. Merci pour tout ce travail et bonne soirée à tous.