

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
de partage des contributions
recueillies au cours de la concertation
Vervins – 10 mars 2022 à 17h30

Affluence : environ 120 participants

- Dans la salle : environ 85 ; à distance (diffusion en direct sur internet) : 39 participants

Intervenants :

Garants de la concertation (commission nationale du débat public)

- Régis GUYOT
- Jean Raymond WATTIEZ

Représentant de l'État

- Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne

Représentants de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, maître d'ouvrage du projet

- Laurent TAPADINHAS, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France
- Nicolas LENOIR, adjoint au chef de service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France
- Stéphane DEHART, responsable d'opérations, service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France
- Claire CAFFIN, adjointe à la chef de pôle maîtrise d'ouvrage, chef d'unité sud service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Animateur :

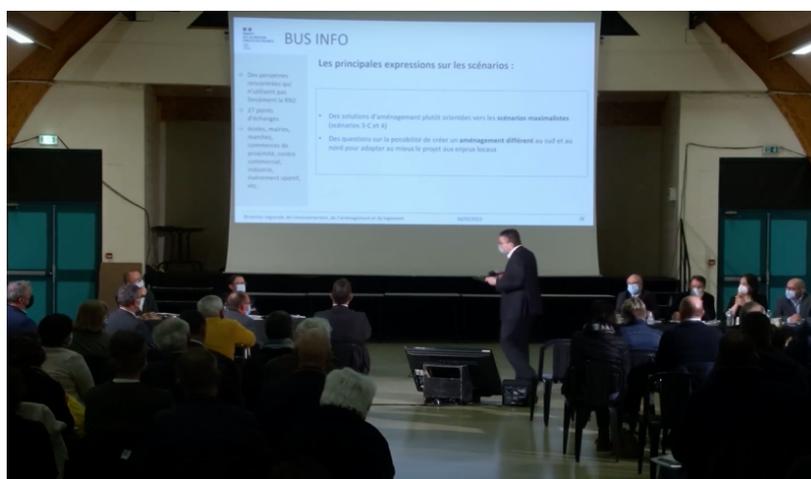
- Nicolas CAMOUS, Algoé
- Co-animatrice : Bertille VALLIER, Algoé

Déroulement (environ 3 h) :

- Introduction (15')
- Présentation des fondamentaux du projet, des scénarios et de la concertation par la DREAL Hauts-de-France (30')
- Échanges avec le public (45')
- Première restitution partielle des contributions par la DREAL Hauts-de-France et échanges avec le public (1h15)
- Conclusion (10')

Sommaire

1. Introduction	4
1.1 Mot d'accueil de Jean-Marc PRINCE, maire de Vervins	4
1.2. Introduction de Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne	4
1.3. Introduction de Jean Raymond WATTIEZ et de Régis GUYOT, garants de la concertation	5
2. Présentation des fondamentaux du projet, des scénarios et de la concertation par la DREAL Hauts-de-France	5
3. Échanges avec le public	6
4. Restitution (partielle) des contributions par la DREAL Hauts-de-France et échanges avec le public	17
4.1. Présentation des chiffres clés de la participation et restitution des expressions pendant les réunions publiques	17
4.2. Échanges avec le public	17
4.3. Présentation des expressions recueillies avec les enveloppes « T »	19
4.4. Échanges avec le public	19
4.5. Présentation des expressions recueillies dans le bus-info RN2	22
4.6. Échanges avec le public	22
4.7. Présentation des expressions recueillies sur internet et conclusions provisoires	24
4.8. Échanges avec le public	24
5. Conclusion	30



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-Marc PRINCE, maire de Vervins

C'est une parole très courte, M. le préfet, M. le sous-préfet, M. le député, M. le président du conseil départemental, M. le vice-président du conseil régional, Mesdames, Messieurs.

Je vous souhaite la bienvenue dans la salle polyvalente. Alors, je fais partie de ceux qui vont assister pour la première fois à un échange. Ce n'est pas que je ne voulais pas assister aux précédents mais professionnellement, j'étais un petit peu coincé. C'est vrai que c'est un sujet d'importance, je ne donnerai évidemment pas mon opinion là-dessus bien qu'elle soit largement publique puisque hier, on a délibéré au niveau du conseil municipal. On sait que c'est un sujet mobilisateur, et donc je vous souhaite de bons débats, de bons échanges ce soir.

Vous m'aviez demandé d'être court, c'est ce que je fais.

1.2. Introduction de Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne

Mesdames et Messieurs, M. le président du conseil départemental, M. le député – on ne se quitte plus aujourd'hui –, M. le vice-président du conseil régional, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Je vais être tout aussi court.

Alors moi j'étais présent à la première réunion, la réunion de lancement, je crois que c'était le 14 janvier, nous l'étions pour bon nombre d'entre nous.

C'est un moment très important parce que la mise à 2 x 2 voies de la RN2, comme je l'ai déjà dit lors de cette première réunion, c'est un peu un serpent de mer, un projet qui a plusieurs décennies, qui a été inscrit aux contrats de plan État-Région successifs, qui est inscrit au pacte SAT, le pacte pour le développement de la Sambre-Avesnois-Thiérache, le pacte 1 et le pacte 2 qui a été signé en novembre dernier avec le président de la République, chacun s'en souvient, la mise à 2 x 2 voies de la RN2, c'est un projet de longue haleine, qui se réalise par étapes.

On peut profiter de ce qu'est une route ainsi calibrée au sud de Laon, quand on vient de Paris jusqu'à Laon et ça ne s'est pas fait en un jour non plus. On a effectivement une route à 2 x 2 voies avec des tronçons de configurations différentes, de vitesses limites différentes, ce n'est pas un seul trajet d'un point A à un point B sans aucune interruption, sans aucune possibilité de sortie, mais ça permet de circuler de Paris au sud de Laon de manière fluide, sécurisée et dans le respect de la qualité de vie des agglomérations traversées.

Et c'est ça finalement les trois objectifs que je vois principalement à la poursuite de ce projet au nord de Laon, c'est à la fois la fluidification des parcours – il ne s'agit pas de faire une course de vitesse et de chercher à gagner le plus de temps possible d'un point A à un point B, en l'occurrence ce serait de Laon à Maubeuge –, mais il s'agit de pouvoir accélérer les déplacements et de contribuer ainsi à la fois à la qualité de déplacement pour les usagers de la route mais aussi au développement, en particulier le développement économique, de tout le territoire traversé, c'est particulièrement important pour la Thiérache.

Le deuxième objectif, c'est la sécurité des trajets, parce que la route telle qu'elle est aujourd'hui avec deux voies en sens contraires, sans créneaux de dépassement, avec le trafic poids lourds que nous constatons tous les jours, c'est une route qui est dangereuse, sur laquelle il peut être risqué de circuler

et il faut le faire avec beaucoup de précautions. La mise à 2 x 2 voies améliorera de manière indéniable la sécurité de l'usage de cette route.

Et puis le troisième objectif, c'est la qualité de vie des habitants des villages qui aujourd'hui sont traversés par cette route nationale. Encore une fois en empruntant cette route pour venir jusqu'ici, pour venir de Hirson à Vervins, pour venir à Fontaine-lès-Vervins où nous étions auparavant au lycée agricole, on mesure à quel point l'existence de cette route, le développement du trafic qui fait qu'elle n'a plus rien à voir avec ce qu'elle était il y a quelques décennies, peut avoir de difficile à vivre pour les habitants des villages traversés. Et donc les contournements qui sont prévus au projet, bien que leur tracé ne soit pas prévu pour le moment, ces contournements sont quelque chose également de très très important.

Voilà pour les trois principaux objectifs bien sûr de ce projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2.

Nous sommes au temps de la concertation publique donc il n'y a pas de tracé arrêté, il n'y a pas de parti pour l'instant arrêté, c'est justement le moment du recueil des observations des uns et des autres. Alors certains ont choisi de le faire de manière plus ou moins légale, en taguant par exemple les panneaux qui justement visaient à informer les populations de l'existence de cette concertation publique, je le déplore, mais après tout chacun a le droit d'avoir ses opinions. Mais la concertation publique est justement dans toutes ses formes, et elles sont variées, il n'y a pas que les réunions publiques, la concertation publique notamment par le passage des garants et leur présence dans le bus qui sillonne le territoire et qui continuera de le faire je crois jusqu'au 25 mars, c'est une autre forme de concertation, c'est de loin préférable à des expressions un peu moins licites mais un peu plus voyantes.

L'état d'esprit dans lequel je viens ici ce n'est évidemment pas d'asséner une vérité, parce que les décisions ne sont pas prises, si ce n'est celle de poursuivre ce projet de la RN2, mais la façon dont on le fera, cette décision n'est pas arrêtée. Les partis ne sont pas arrêtés et l'objet de cette concertation est de recueillir l'avis de la population sous ces différentes formes.

Donc aujourd'hui n'est pas la fin, vous l'avez dit, de la concertation publique mais nous allons assister à la synthèse des expressions qui se sont faites depuis trois mois maintenant, bientôt trois mois, et donc comme tout le monde ici, comme les élus aux noms desquels je me permets de parler, nous avons hâte d'entendre la position des populations. Certains de ces élus ont pris position effectivement, il y a eu des délibérations des collectivités locales, c'est une excellente chose parce que les collectivités territoriales lorsqu'elles sont, dans ce qu'elles représentent, doivent s'exprimer sur un projet tel que celui-ci et à cela s'ajoute bien sûr l'expression directe de la population et donc, nous sommes là pour vous écouter.

Je vous remercie.

1.3. 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, des scénarios et de la concertation par la DREAL Hauts-de-France

Cf. diaporama

3. Échanges avec le public

Michel LOUBERT

Bonjour. Je suis conseiller municipal à Étréaupont. Je voudrais savoir de quelle manière Étréaupont serait-il contourné. Il faut une voie de substitution s'il y a une 2 x 2 voies ou je ne sais pas, mais le contournement, comment cela va se passer ?

Alain CHARBONNIER

Je suis de Fontaine-lès-Vervins. J'ai vu dans votre diapo, vous parlez des émissions de gaz à effet de serre alors que dans le même temps, on ne parle que de moteurs électriques et de la fin du moteur thermique, donc je m'interroge un peu là-dessus.

Le temps de parcours s'il est plus court, ça va faire plus de trafic. Les gens qui prennent l'autoroute, ils n'auront plus aucune raison de prendre l'autoroute.

Dans d'autres pays, on élargit les voies par une sorte de bande d'arrêt d'urgence qui ne s'appelle pas bande d'arrêt d'urgence parce que sinon ça crée une amende, et en fait on met ce qu'on appelle une bande de dépassement, c'est-à-dire que quand les véhicules lents, tracteurs, voitures sans permis, cyclistes, piétons, parce que même les piétons circulent au bord des nationales et ils n'ont rien pour circuler, donc voilà.

Et puis moi je pense que l'axe de la nationale 2, c'est un axe qui a 2 000 ans pratiquement, il ne répond à rien du tout en fait pour moi, parce qu'en fait la principale ville actuellement ce n'est plus Vervins, c'est Hirson et l'hôpital et les services administratifs, ils sont là-bas. Il n'y a pas de tribunal, il n'y a plus aucune raison pratiquement de venir à... après Vervins, le mieux pour moi ce serait de dévier vers Hirson, Fourmies, et rattraper à hauteur d'Avesnes. Les hôpitaux sont tous là-bas.

Nicolas CAMOUS, animateur

Donc plutôt aménager un autre axe ?

Alain CHARBONNIER

C'est un axe parallèle, qui passe plus à droite.

Nicolas CAMOUS

Alors, Étréaupont, pour les reprendre dans l'ordre, M. TAPADINHAS ?

Laurent TAPADINHAS, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France

Étréaupont va être traité, j'allais dire, un peu comme les autres morceaux de l'itinéraire, c'est-à-dire un petit peu en fonction du scénario qui sera retenu, sur tout ou partie de l'itinéraire d'ailleurs, c'est une question de savoir si on retient le même scénario partout, mais donc effectivement, l'idée pour toutes les parties où l'itinéraire traverse des agglomérations, c'est forcément de dévier. Parce qu'il y a un peu deux parties de route, il y a celle où on peut imaginer qu'on va élargir sur place, on peut faire 2 x 2 voies là où est la nationale 2, et puis il y a des parties où on ne peut pas le faire parce qu'effectivement, notamment quand on traverse les agglomérations, ce n'est pas imaginable et ça ne peut être que sous forme de déviations.

Les caractéristiques de la déviation, il y a le panel des solutions qui ont été présentées là et c'est en fonction de ces solutions qu'il faudra voir quels sont aussi les aménagements d'accompagnement de type voies de substitution.

Après l'itinéraire actuel, il demeurera bien sûr, la nationale 2 qui sera déviée elle deviendra un axe local qui sera relié à la nationale 2 par les points d'échanges qui seront aménagés.

Nicolas CAMOUS

Donc ce n'est pas décidé aujourd'hui ?

Laurent TAPADINHAS

Ce qu'il faut bien comprendre, peut-être qu'on ne l'a pas dit de manière assez explicite, c'est qu'aujourd'hui la question c'est de savoir finalement quel type d'aménagement on veut faire et en fonction de ce type d'aménagement, après il y a une deuxième étape qui est de l'étudier précisément, d'en étudier les tracés possibles.

Aujourd'hui on n'a pas dans les tiroirs un plan avec des tracés cachés, ou pas cachés d'ailleurs, de l'aménagement de cette nationale. Ça c'est l'étape suivante, qui va résulter effectivement du choix qu'on fait sur le parti d'aménagement de cette nationale.

Nicolas CAMOUS

Monsieur évoquait les véhicules électriques et thermiques. Est-ce que l'évolution du parc automobile pourrait jouer sur cet aménagement, ou pas ?

Laurent TAPADINHAS

Alors, les émissions de gaz à effet de serre en fait qui sont liées à une infrastructure, il y a une partie qui est liée à la construction, forcément le temps de la construction est producteur d'émissions de gaz à effet de serre, cela j'allais dire un peu quoi qu'il arrive, et après il y a la circulation sur l'infrastructure. Effectivement les émissions de gaz à effet de serre elles sont liées à la nature du parc qui circule. On peut se dire que dans quelques décennies effectivement, on aura peut-être un parc qui sera entièrement passé à l'électrique ou à d'autres modes moins émetteurs de gaz à effet de serre. Donc bien sûr, ça pourra diminuer les impacts de la circulation.

Nicolas CAMOUS

Le risque de transfert du trafic autoroutier, qui du coup avec ces aménagements, c'est ce que vous disiez Monsieur, du coup un certain nombre de personnes seraient amenées à emprunter la RN2 de préférence à l'autoroute.

Laurent TAPADINHAS

Ce n'est pas du tout l'objectif en tout cas. La réflexion qui est menée là, elle ne vise pas à offrir un nouvel axe de transit national ou international au trafic de cette nature, on ne réfléchit pas dans cet esprit-là et vous voyez qu'on n'arrive pas en disant qu'il faut passer à travers la Thiérache une nouvelle autoroute qui va permettre d'aller plus vite je ne sais pas où. Ce n'est pas le but. Là, on travaille sur la nationale existante en se disant comment on peut aménager cet axe pour qu'il réponde finalement aux besoins de ses utilisateurs principaux que sont les habitants du territoire principalement, même s'il y a un petit peu de trafic de transit, mais ce trafic de transit reste minoritaire.

Alors, dire qu'il n'y en aura pas un peu plus si on aménage l'axe de manière attractive, ça serait mentir que de dire cela, il y a toujours un petit effet, un effet induit, un effet report, mais on a quand même des axes aujourd'hui qui sont très performants, qui permettent effectivement d'assurer les circulations Nord-Sud, et donc l'effet report on n'estime pas qu'il sera significatif.

Nicolas CAMOUS

La bande de dépassement, est-ce que le cas échéant aménager avec une bande de dépassement comme l'évoquait Monsieur, ça pourrait être une solution envisageable ?

Laurent TAPADINHAS

Ça se rapproche plus du scénario on va dire entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario « fil de l'eau » aménagé, c'est effectivement une version, là on n'est plus dans la logique de mettre à 2 x 2 voies qui était un peu le parti qu'on étudie et qu'on présente aujourd'hui, ça serait un aménagement beaucoup plus léger.

Mais ce type de bande dérasée effectivement, qu'on peut aménager au niveau des carrefours notamment, qu'on crée la possibilité de dépassement par la droite, c'est des solutions qui existent. Ça dépend aussi un petit peu du niveau de trafic qu'on rencontre sur l'axe, quand il y a un niveau de trafic un petit peu plus important, c'est des solutions qui touchent leurs limites notamment en termes de sécurité.

Nicolas CAMOUS

Merci. Après il y avait votre prise de position, Monsieur, sur Hirson, mais qui n'appelle pas forcément de remarque ni de réponse de la part de la DREAL puisque c'était une prise de position.

Nicolas RICHARD

Je suis habitant du Pays de la Serre. Vous avez indiqué que le projet intégrait l'intermodalité, j'aimerais savoir comment réellement il l'intègre dans un projet aujourd'hui routier, et exclusivement routier, et comment elle le finance dans ce projet.

Jean-Paul BODESON

Je suis de Vervins. Je voudrais faire une remarque tout simplement parce que je m'étonne que l'intérêt économique de cet aménagement, qui me paraît primordial pour les générations à venir, que ce soit nos enfants ou nos petits-enfants, qui dessert notre région pour aller chercher du travail sur Paris, sur Laon, sur Reims et ainsi de suite, je pense que c'est un point que l'on devrait soigner et c'est un point très important qu'il faut bien sûr prendre en compte en priorité. C'est mon avis du moins.

Jacque DE LA HAYE

Bonjour. Je suis d'Étréaupont. Avez-vous considéré les consommations de carburant dans l'accélération et les ralentissements aux carrefours aménagés, l'usure des pneumatiques, des freins et l'impact sanitaire, surtout dans les scénarios 1, 2 et 3-A ? Et puis, a-t-on réfléchi à la récupération de l'énergie suivant le revêtement prévu, surtout dans les scénarios 3-C et 4 ?

Nicolas CAMOUS

L'intermodalité, comment est-elle prise en compte en fait dans ces scénarios puisqu'elle était effectivement mentionnée dans les objectifs du projet ?

Laurent TAPADINHAS

Il y a plusieurs volets à ça. Il y a la complémentarité et l'articulation entre les différents modes. Comme je l'ai évoqué tout à l'heure, il existe des infrastructures ferroviaires mais qui ne font pas les mêmes dessertes, les mêmes itinéraires. En revanche, ce qui est important c'est qu'on étudie dans les étapes ultérieures la façon de les articuler, notamment peut-être au travers de parkings-relais, de points d'échanges, de faciliter effectivement l'échange entre ces différents modes de transport là où on a proximité entre les infrastructures.

Il y a aussi la question de comment l'infrastructure telle qu'on va l'étudier plus en détail prendra en compte les modes doux, alors ce n'est pas forcément ce que vous aviez en tête, je ne sais pas ce que vous aviez en tête d'ailleurs, en matière d'intermodalité mais c'est aussi un paramètre qu'on prendra en

compte dans les études ultérieures, c'est comment effectivement cet aménagement facilite aussi des continuités d'aménagements de type cyclables. Voilà ce que je peux dire à ce stade.

Nicolas CAMOUS

Après la question de Madame, que je vais essayer de traduire, Madame, mais tout en restant aussi fidèle que possible à ce que vous avez dit, est-ce qu'il y a un certain nombre de critères qui peuvent être pris en compte dans l'impact de cet aménagement, la consommation de carburant, l'usure des pneumatiques, la nature des revêtements, tout cela, est-ce que ça c'est pris en compte, j'ai envie de dire peut-être à quel moment ça va être pris en compte ?

Laurent TAPADINHAS

C'est vrai que c'est très difficile à ce stade pour avoir des études suffisamment poussées pour avoir des modèles qui vont caractériser les effets, en fonction d'hypothèses de trafics, des ralentissements, des redémarrages à chacun des types de carrefours. Cela va dépendre aussi énormément de la fluidité parce qu'on voit bien, en pratiquant ce type de points d'échanges, vous avez vu on a dans beaucoup de scénarios, et je pense que c'est ça que vous avez en tête, on a des carrefours de type giratoires.

Effectivement, l'idée c'est que ça crée des points sécurisés d'échanges avec les infrastructures locales parce qu'on est obligés de ralentir à l'approche de ces giratoires, donc effectivement on ralentit, on ne s'arrête pas forcément et ce n'est pas nécessairement le grand coup de frein qui va effectivement mettre des particules en suspension. Donc, je dirais que c'est un petit peu les études plus fines de trafic qui permettront de caractériser ça, mais là on est dans des niveaux d'étude d'impact auquel on n'est aujourd'hui pas encore, qui arriveront après.

Nicolas CAMOUS

Juste en complément de la question de Madame, est-ce qu'on peut avoir un petit éclairage général, elle parlait des types de revêtements, est-ce qu'on peut juste dire aujourd'hui il y a des revêtements qui permettent peut-être un certain nombre de choses, qui sont plus favorables sur le plan environnemental ou pas ? Voilà, où en est la technique en matière de revêtements ?

Laurent TAPADINHAS

Il y a différents revêtements. Très honnêtement, c'est très intéressant votre question mais la récupération d'énergie par le revêtement, là c'est quand même des technologies assez avancées et qu'on n'imagine pas forcément à les déployer facilement sur ce type d'infrastructure.

En revanche après, il y a différentes natures de revêtement, je dirais que ce qui les caractérise aussi c'est les impacts qu'ils peuvent avoir en matière d'écoulement de l'eau, en matière aussi d'impact sonore parce que, effectivement plus le revêtement a de trous si j'ose dire, plus il va faciliter l'écoulement de l'eau, plus il va aussi absorber les bruits, donc c'est pour ça d'ailleurs qu'on utilise ce genre de revêtements beaucoup en milieu urbain aussi, dans les traversées d'agglomération.

La question devra se poser du type de revêtement qu'on mettra là mais là aussi dans des phases d'études quand même un petit peu devant nous, et ce n'est pas très discriminant finalement entre les différents scénarios cette question du revêtement à ce stade.

Alain PRÉVOT

De Burelles, je suis responsable syndical agricole également. Déjà pour vous dire qu'heureusement que l'Aisne il y a quelques années a pris la décision de prendre le virage de la fibre et je pense que la mise à 2 x 2 voies de la nationale 2, c'est également un projet de développement qui est vraiment important et indispensable.

En tant que responsable agricole, je voudrais quand même attirer votre attention même si vous le savez, que la circulation des tracteurs est importante. Si on est sur une route nationale, l'été c'est quasiment une autoroute de la paille direction le Nord ou la Belgique, donc très fréquentée. Les tracteurs, il y a 25

ans ça roulait à 25 km/h, aujourd'hui ça roule à 50, c'est aussi une donne qu'on peut prendre en compte également.

En tant que citoyen proche de Vervins, je trouve que Vervins il faut absolument que ça soit dévié, on avait déjà une déviation qui a été faite, avec une école qui traverse la route nationale, c'est un vrai... un de ces jours il y aura un accident quoi.

Et également je dois dire aussi que depuis le temps que l'autoroute de Laon a été créée, la circulation sur la nationale 2 a aussi profondément changé. Avant, on avait de la circulation par exemple qui allait sur Reims, qui aujourd'hui est quasiment inexistante sur cette route, Vervins-Reims aujourd'hui...

Nicolas CAMOUS

Elle a diminué pour vous Monsieur ?

Alain PRÉVOT

Elle a diminué sur Vervins-Reims et elle a considérablement augmenté sur La Capelle-Laon pour aller rejoindre l'autoroute, notamment tous les vacanciers qui viennent de Belgique et de Hollande.

Nicolas CAMOUS

Et si vous deviez, j'ai noté votre avis, là encore je n'ai pas noté forcément de question, mais en tant que responsable agricole puisque vous avez dit que vous l'étiez, entre les différents scénarios qui sont présentés, est-ce qu'à ce stade vous pouvez dire que vous privilégieriez des scénarios avec des itinéraires de substitution ou plutôt sans itinéraires de substitution ?

Alain PRÉVOT

Écoutez, je pense que dans toute chose il faut être raisonnable. On est dans une zone où le peuplement, on l'a dit, n'était pas très important. Ça circule plutôt pas mal, sauf qu'il y a des points noirs et il serait bon quand même d'avoir des moments où on peut dépasser, des aires de dépassement pour dépasser des véhicules lents, ça ne serait quand même pas de trop.

Il y a des points noirs, est-ce qu'on est obligés de faire une autoroute, je ne pense pas, il faut que ça soit à la mesure de notre pays, quelque chose de pratique.

Moi je sais que de temps en temps pour se rendre à Paris, entre Soissons par exemple et la forêt de Retz, Saint-Pierre-Aigle, il y a toute une partie qui est en 2 x 2 voies avec des aires de dépassement et je trouve que c'est finalement assez judicieux, ça paraît très fluide.

Et puis après, il faut quand même faire attention, c'est les véhicules qui tournent à gauche, par exemple j'ai déjà vu des véhicules sur l'axe par exemple Marle-Laon, il y a des villages sur le côté, il suffit qu'il y ait un véhicule qui veuille tourner à gauche, c'est très très dangereux.

Nicolas CAMOUS

Merci, donc pas de question particulière. Mais j'ai deux questions par internet qui sont arrivées. Une première de M. Jean V. : « Vous dites sur internet que la nouvelle RN2 ne va pas devenir la nouvelle autoroute A1-A2. Mais comment comptez-vous empêcher les poids lourds de passer par la RN2 à l'avenir, ils sont déjà nombreux à éviter l'autoroute ? » C'est un peu la suite de la question précédente « OK pour limiter le report de trafic mais comment allez-vous faire ? »

Et une question de Vincent : « Bonjour. Est-ce vrai que le contournement d'Étréaupont-Vervins ne verra le jour que dans 30-40 ans ? »

Laurent TAPADINHAS

Sur la première question, l'idée n'est pas d'interdire des poids lourds, après on peut toujours imaginer qu'on interdise du transit mais c'est quand même assez compliqué, c'est peut-être plutôt, on peut raisonner et se disant que le choix de scénario va quand même induire une attractivité plus ou moins

forte pour des poids lourds qui seraient en transit. Certes les GPS peuvent les amener malgré tout à faire le choix de cet itinéraire mais vous vous souvenez les scénarios 1, 2, 3, 4, c'est sûr que je pense que si on retient le scénario 4, il y aura certainement une attraction plus forte pour des poids lourds, quelques poids lourds supplémentaires en transit, que si on retient un scénario de type 2 ou 3.

Mais effectivement aujourd'hui on n'est pas dans une logique d'imaginer qu'on va interdire du trafic sur cet axe. Encore une fois, il faut relativiser le trafic de transit qui existe, comme je disais il y en aura nécessairement un petit peu plus, ça va s'équilibrer peut-être entre différents axes. Mais l'objectif par rapport à cette question du transit, il y a aussi qu'est-ce qu'il se passe derrière. Il y a l'aménagement qui est fait en France et puis aussi il y a la continuité en Belgique. Nous on raisonne par rapport à des enjeux qui sont ceux de ce territoire, encore une fois pas par rapport à un axe international et force est de constater aujourd'hui que, du côté belge, il n'y a pas aujourd'hui une volonté nécessairement d'aménager l'axe qui est en continuité de l'autre côté de la frontière.

Nicolas CAMOUS

Et Étréaupont-Vervins alors, 30-40 ans ?

Laurent TAPADINHAS

Alors, je n'ai pas la date d'inauguration de la déviation d'Étréaupont ni de Vervins mais par rapport à l'intervention de Monsieur, je pense que ce qui est important, là ce qu'on veut se fixer c'est un parti d'aménagement et avancer sur cette mise à 2 x 2 voies, mais avancer et engager rapidement des opérations. On ne va pas vous dire que dans 5 ans on aura mis à 2 x 2 voies dans aucun des scénarios l'itinéraire complet, mais par contre cet itinéraire il nous donne la possibilité aussi de faire des choses, un peu comme on a fait aussi au sud de Laon, mais ça peut être un rythme qui dépendra ensuite des décisions en matière de financement de cet itinéraire, mais on peut faire des choses successives.

C'est déjà un petit peu le parti qui a été pris dans le cadre du pacte [*pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache*], dans le cadre du pacte on nous a dit il faut étudier cette mise à 2 x 2 voies et il faut tout de suite avoir des opérations qui peuvent démarrer vite d'une part et être inscrites au prochain contrat de plan.

Alors vite, on a choisi avec les élus du territoire de démarrer, on va le faire ce mois-ci d'ailleurs, l'aménagement d'un créneau supplémentaire de dépassement au sud de Voyenne, qui va offrir des possibilités de dépassement meilleures sur cette partie-là où il y a un peu plus de trafic.

Et puis, pour améliorer aussi l'itinéraire déjà de manière concrète, deux opérations qu'on a essayé de choisir un petit peu en avance de phase par rapport à la décision d'ensemble, je les ai citées tout à l'heure, La Capelle, Froidmont-Cohartille, et donc on a commencé à les étudier, elles feront l'objet d'une concertation plus avancée à l'automne sur cette fois-ci les choix de tracé.

Donc l'idée voilà, c'est de choisir les opérations, alors après, dans quel ordre on fera les différentes autres opérations, ça va dépendre déjà du parti qu'on va retenir et puis ça va dépendre après de la discussion qu'on va avoir entre les financeurs, donc principalement l'État et la Région, sur les moyens qui seront mis pour réaliser l'ensemble de l'opération.

Nicolas CAMOUS

Merci. Je vais encore prendre deux ou trois questions, Mesdames et Messieurs, parce qu'on a encore des choses à vous présenter après mais il y aura bien, je le redis, un temps d'échange également après la deuxième partie et vous pourrez revenir évidemment sur les sujets qui n'auraient pas pu être abordés au cours de cette première séance.

Damien COMPAIN

Bonjour à tous. Moi je vais plutôt faire un constat ce soir. Je me présente, j'ai 29 ans, je suis agriculteur à Froidestrées, à la tête d'une exploitation d'élevage qui subit chaque jour un peu plus, qui subit chaque jour un peu plus, des prix de vente sous le coût de production, des intrants onéreux et des pressions administratives. Chaque jour le monde agricole se lève soucieux mais travaille puisqu'il le faut. À cela,

maintenant on rajoute un projet routier qui menace l'équilibre déjà très fragile de nombreuses fermes du territoire, nos parcelles pourraient être éventrées.

Aujourd'hui, nous sommes les premiers acteurs économiques et les gardiens du patrimoine bocager. Nous produisons des produits de qualité mais pourtant, un constat à faire, c'est que 70 % de l'alimentation servie dans les cantines vient de l'étranger, des cantines gérées par des collectivités locales, dirigées elles par des élus locaux, ces mêmes élus locaux qui n'hésitent pas, on l'a vu dans la presse locale, à dénigrer leur territoire et leurs habitants. Ils parlent souvent d'alcoolisme, illettrisme, chômage, alors qu'on entend quand même que beaucoup d'entreprises peinent à recruter. Mais la solution pour arranger ça, ça va être la création d'une 2 x 2 voies. Donc il est temps que Messieurs-Dames ouvrent les yeux et fassent tomber la cravate, et cessent de claquer les chaussures à pointe sur le macadam et chaussent aujourd'hui les bottes pour apprendre à connaître leur territoire.

Il ne suffit pas de venir accompagné d'un photographe le dimanche matin pour réaliser une belle photo d'affiche électorale avec le bocage en arrière-plan, il s'agit aussi de le défendre, le préserver et non le détruire juste pour avoir son nom apposé à ce projet. Il faut être réaliste, ce projet ne passionne pas plus que cela, il n'y a qu'à voir le nombre de participants aux réunions publiques.

Cela vaut-il le coup de détruire des centaines d'hectares de terre nourricière accompagnée d'une biodiversité unique ? Pour rappel, 1 hectare c'est 10 000 mètres carrés, ça permet la production de 8 000 litres de lait par an, ça permet aussi 8 à 9 tonnes de blé et j'en passe. Être partisan d'un tel projet, c'est participer directement à la faim dans le monde, surtout quand nous connaissons la situation actuelle.

Il est vrai que la RN2 actuelle doit subir des aménagements. Elle est dangereuse et mal entretenue. Aujourd'hui, malgré que j'ai entendu tout à l'heure, pourtant j'habite le long de la nationale et je sais ce que je vois, les deux tiers du trafic poids lourds sont des trafics internationaux, aucune utilité pour notre petite région. Que ces transports prennent déjà les autoroutes adaptées à leurs convois.

Néanmoins la construction de tronçons de voies de doublement est largement envisageable sur la RN2 existante, ça permettrait déjà d'améliorer la sécurité des usagers, beaucoup moins coûteux en études, en maîtrise d'ouvrage, plus rapide en exécution de travaux et des répercussions plus rapides au niveau de la sécurité routière. Donc moins d'accidents, moins de face-à-face.

Aujourd'hui nous avons obligé l'agriculture à s'adapter aux caractéristiques environnementales du territoire. Il est interdit d'arracher une haie, retourner une prairie, sous peine de sanctions judiciaires. Cela devrait être valable pour tous les autres secteurs économiques. Je trouve légitime que si le dédoublement délocalisé de la RN2 aussi destructeur de l'environnement voit le jour, on devrait rendre à l'agriculture sa liberté d'orienter ses façons de produire. Peut-être en arrachant nos belles haies de charme, retourner nos belles prairies pour y faire de la grande culture. Cela serait plus équitable et tous ensemble nous détruirons notre Thiérache. Je pense qu'il ne faut pas en arriver là, laissons nos vaches pâturer sereinement. Je vous remercie.

[Applaudissements].

Nicolas CAMOUS

Merci Monsieur, je laisserai, s'ils le souhaitent évidemment, les élus réagir à vos propos, s'ils le demandent évidemment. J'avais une deuxième question, Monsieur ?

Didier HALLEUX

Je suis producteur de lait à Haution près de Vervins et responsable syndical.

Effectivement, ce projet de nationale 2 interroge et ça fait jamais plaisir de voir partir des terres agricoles en espaces urbanisés ou artificialisés, cela dit ça reste un projet je pense tout à fait cohérent pour le développement de la Thiérache et puisque cette Thiérache est belle, ça vient d'être dit, ça facilitera aussi la venue des gens chez nous, et ça je pense que c'est important.

Moi j'avais une question de compréhension : dans plusieurs scénarios, il y en a 3 qui font appel à une route express, est-ce à dire que c'est la nationale 2 qui devient route express et on refait des routes à côté parce qu'il y a un besoin de refaire des routes de dégagement à côté pour les véhicules lents ou est-

ce que c'est la nationale 2 aujourd'hui qui devient une route secondaire et on refait une voie express à côté ? Une question de compréhension.

Là on parle d'investissement, c'est aussi intéressant de se projeter en termes de coût de fonctionnement demain, et si c'est la nationale 2 aujourd'hui qui est aménagée en 2 x 2 voies qui reste propriété de l'État, voilà, est-ce que ces incidences-là, entre le choix de l'un ou de l'autre, peut avoir des incidences en termes de coût de fonctionnement derrière pour les collectivités locales ?

Et puis, ça a été dit, effectivement l'agriculture va être le contributeur net d'une telle installation, parce qu'on sait bien que c'est sur ces terrains-là qu'on va aller faire de l'aménagement, qu'est-ce qui est prévu pour qu'effectivement les agriculteurs qui vont être directement concernés par ces aménagements soient le moins pénalisés possible en termes d'aménagement foncier ? Est-ce qu'il est prévu du réaménagement foncier au niveau des territoires pour qu'effectivement on puisse permettre à des exploitations de continuer de se développer et de travailler, voilà, de manière intelligente comme on sait le faire ? Et y compris en termes de bocage, on sait aussi refaire du bocage, là-dessus il n'y a pas à s'inquiéter.

Et puis une dernière question : il a été évoqué la mise aux normes environnementales de la RN2 et ça ça m'interpelle un petit peu parce qu'on va déjà prélever du foncier pour l'aménagement. Est-ce que la mise aux normes environnementales ça veut dire qu'on va encore reprendre des hectares pour faire des compensations écologiques ou environnementales ? Donc, je pense que ça par contre, il faut être très prudent là-dessus, si on est capables de donner du foncier au niveau de l'agriculture, sachons trouver des compensations environnementales intelligentes en termes j'allais dire d'élévation et pas de surfacique pour encore ne pas prendre de trop de surfaces.

Et puis j'ai encore une idée qui me vient, je suis désolé. On aime beaucoup les giratoires en France, c'est très consommateur de terrains. J'ai eu l'occasion d'aller dans un pays nordique où on a des intersections avec des voies d'accélération et des voies de décélération sur le côté, qui sont beaucoup moins consommatrices de terrains. Est-ce qu'il n'y a pas à s'inspirer un petit peu de choses nouvelles dans ce sens-là ?

Nicolas CAMOUS

Intersections croisées, carrefours classiques ?

Didier HALLEUX

Carrefours classiques, avec éventuellement un pont quand c'est la route, mais on a beaucoup moins de consommation de terrains que pour les giratoires.

Sophie TABARY

Je suis agriculture à Lerzy. Du coup, je voudrais juste répondre parce que je suis choquée en fait là. Il y a un paysan de 29 ans qui parle, il parle pour dire que sa ferme est menacée, qu'il se lève tous les matins, et ce que je vois dans la salle, c'est des gens qui hochent la tête, qui sont méprisants et franchement, si ça c'est pas un territoire qui marche sur la tête je ne comprends pas, vous devriez avoir honte. Je suis sidérée de ce qui vient de se passer franchement, vous écoutez un témoignage d'une personne qui va directement payer de sa ferme ce qui va se passer sur cette 2 x 2 voies et vous en riez limite. Vous le trouvez non légitime à s'exprimer ?

Nicolas CAMOUS

Monsieur a toute sa légitimité à s'exprimer, la preuve il l'a fait.

Sophie TABARY

Mais la salle n'a pas non plus à faire ce genre de grimaces parce que c'est vraiment scandaleux, première chose.

Deuxième chose, Didier, pour la question des compensations c'est très simple, de toutes façons les agriculteurs qui voudront seront rémunérés voilà, il y aura forcément des compensations, on ne va pas non plus spolier les gens c'est normal, on est dans un état de droit, tant mieux, à nos frontières c'est moins le cas mais voilà.

Le problème là, c'est ce qui s'est passé du côté de l'Avesnois, on a tellement un territoire riche au niveau de la Thiérache, notamment sur l'axe entre Vervins et La Capelle, que les compensations sont quasiment impossibles à trouver. Et à côté d'Avesnes, ils ont absolument galéré pour réussir à ce que les compensations se fassent et elles ne sont pas terminées et c'est très compliqué.

Voilà, ça c'est à prendre en compte et je suis désolée mais l'environnement c'est quelque chose qui est quand même un peu primordial, alors peut-être pas pour ceux qui vont mourir dans 10 ans, mais pour les autres oui. Et encore une fois, vous ne le prenez pas assez en compte et ce n'est pas la peine de rigoler. Vous ne le prenez pas du tout assez en compte. J'espère que la crise qu'on vit là au niveau de l'approvisionnement alimentaire avec le prix du gazoil, etc., va pouvoir aussi justifier une telle dépense, pour de la route en plus, bien sûr on ne le savait pas mais on pouvait quand même s'en douter, que ça allait être compliqué, alors j'espère que les centrales nucléaires suffiront à changer la donne mais ce n'est pas sûr non plus.

Alors pour nous traiter d'utopistes ou de gens qui ne voient pas l'avenir, vous n'êtes pas non plus, pour tous ceux qui sont absolument sûrs de la 2 x 2 voies, vous n'êtes pas non plus tout à fait non plus visionnaires et vous ne pouvez pas non plus savoir comment ça va se passer et en fait, ce facteur de doutes vous vous ne le prenez pas en compte. C'est très beau d'avoir des certitudes, mais on n'est pas dans un monde où la certitude fait loi en ce moment.

Nicolas CAMOUS

Vous affirmez vos certitudes, Madame.

Sophie TABARY

Non, je n'affirme pas des certitudes, je dis qu'on doit faire attention à ce qu'on fait. Il y a une dimension hyper importante c'est l'alimentation par chez nous en ce moment, c'est l'autonomie alimentaire, c'est comment est-ce qu'on fait face au réchauffement climatique pour réussir à nourrir les populations. C'est pas ça qui est crucial en ce moment ?

Nicolas CAMOUS

C'est votre avis en tout cas.

Sophie TABARY

C'est peut-être mon avis et j'espère qu'il est partagé, et il est souvent partagé par des gens plus jeunes que ceux qui sont absolument contre ce que je dis.

Nicolas CAMOUS

Donc il y a les élus, et les gens qui vont mourir dans 10 ans qui peuvent réagir évidemment puisqu'ils ont été cités. Merci.

Alors, il y a des prises de position là encore, elles seront retranscrites dans le compte rendu mais il y avait les questions notamment de Monsieur. Alors, est-ce que la RN2 actuelle sera réaménagée et on fera un itinéraire de substitution à côté ou est-ce que ce sera l'inverse, Monsieur TAPADINHAS ?

Laurent TAPADINHAS

Alors, un peu comme je le disais tout à l'heure, on voit que ça dépend des sections, c'est-à-dire qu'il y a des endroits, plus dans la partie sud on va dire de l'itinéraire, dans laquelle on a des sections

importantes dans lesquelles on a la possibilité d'aménager la route sur place comme on dit, donc de ne pas aller chercher un tracé nouveau mais d'élargir l'infrastructure d'un côté ou de l'autre.

Alors il y aura forcément des impacts fonciers, et il peut y avoir des acquisitions y compris d'une maison par-ci par-là bien sûr. Mais on a dans ce cas-là effectivement, dans ces tronçons-là, c'est la nationale actuelle qui reste la nationale actuelle et selon les scénarios, si on est en statut de voie express comme ça a été indiqué, sur cette route aménagée on ne pourra plus faire circuler les véhicules lents et donc là les véhicules lents il faut qu'ils aient d'autres voies de circulation, soit qu'elles existent déjà juste à côté soit qu'on soit amenés à réaliser ces infrastructures complémentaires de part et d'autre de la nationale.

Quand on arrive dans les agglomérations, là, comme je le disais tout à l'heure, toutes les agglomérations on imagine qu'elles vont être déviées, là la nationale 2 actuelle deviendra j'allais dire la rue qui traverse le village ou la ville, et la nationale trouvera un tracé nouveau et donc l'ancienne nationale changera de statut. Pour les questions de circulation locale, tout est possible aussi, et évidemment la voie qu'on délaissera, donc l'infrastructure actuelle, pourra servir bien sûr aussi à assurer les circulations locales.

Nicolas CAMOUS

Aussi, birèvement, le coût de fonctionnement, en reformulant la question, est-ce que le coût de fonctionnement de l'infrastructure sera différent en fonction de l'aménagement qui sera choisi ?

Laurent TAPADINHAS

On va dire, plus la surface à entretenir sera importante, on peut imaginer que le coût effectivement sera important, ça sera évidemment nécessaire au moment où on aménagera l'infrastructure qu'on prenne en compte les enjeux de son exploitation, de son entretien pour faciliter l'action de nos collègues qui sont en charge de cet entretien, aujourd'hui des services de l'État comme je le disais tout à l'heure, la direction interdépartementale des routes.

Donc aujourd'hui on est dans la logique que cette route reste une route nationale, sauf à ce que les collectivités locales souhaitent récupérer, lèvent le doigt en disant on veut récupérer cette route, mais aujourd'hui...

Nicolas CAMOUS

Non, le président a l'air de dire non...

Laurent TAPADINHAS

Le président dit non. Donc, c'est l'État qui continuera d'entretenir avec ses services cette route et d'en supporter, c'est le contribuable national qui en supportera les frais.

Nicolas CAMOUS

Les aménagements fonciers, est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être mise en œuvre même si les compensations sont, selon Madame, impossibles ?

Laurent TAPADINHAS

Il a différents sujets effectivement là. Sur les aménagements fonciers, c'est effectivement une possibilité qui est toujours offerte, présente et discutable pour gérer les impacts de prélèvement des surfaces agricoles notamment de ces projets. Et donc là, effectivement ça se fait à Avesnes sur la déviation dont on va là aussi lancer les travaux dans les prochaines semaines. Ça se fait sur bien d'autres projets donc là, c'est en fonction du projet plus en détail que la discussion devra avoir lieu sur chacun des territoires pour savoir si oui ou non on met en œuvre un tel aménagement foncier, qui permet effectivement j'allais dire de mutualiser un peu plus l'impact du prélèvement foncier pour qu'il ne soit pas supporté juste par ceux qui sont situés sur la bande du tracé.

Ça c'est une possibilité qui est toujours effectivement permise et dont les conséquences sont effectivement prises en charge dans le coût d'aménagement de l'opération.

Sur les questions de mise aux normes environnementales...

Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'elle consomme du foncier ou pas la mise aux normes environnementales ?

Laurent TAPADINHAS

Ce qu'on présente dans le scénario 1 comme il a été présenté tout à l'heure, ce qu'on dit c'est que même si on ne fait pas la mise à 2 x 2 voies, ça ne veut pas dire qu'on ne fera rien sur cette route et qu'il y a de toutes façons à la mettre aux normes environnementales.

Alors la mettre aux normes environnementales, ça veut dire notamment qu'on aille s'assurer que toutes les eaux sont correctement traitées, recueillies, etc., en fait ce n'est pas des gros aménagements qui vont prendre de l'espace, c'est d'aller mettre ici ou là éventuellement un bassin, de travailler l'assainissement des chaussées, c'est des choses comme ça et donc qui visent à mettre aux normes effectivement l'infrastructure.

Nicolas CAMOUS

Et des intersections croisées classiques, ai-je envie de dire, *modulo* les tourne-à-gauche, c'est quelque chose qui peut s'envisager ou c'est forcément du giratoire, c'est vrai que sur le tableau on voyait que les carrefours à niveau étaient représentés sous forme de giratoires ?

Laurent TAPADINHAS

Je suis preneur si Monsieur peut nous dessiner ce qu'il a vu. Après il y a effectivement une réglementation aussi sur ce qu'on peut faire en termes d'aménagement routier et puis, ce qui est important aussi, c'est j'allais dire la lisibilité. C'est-à-dire qu'il faut que les usagers ils ne soient pas surpris par les aménagements qu'ils rencontrent sur l'itinéraire et donc, je ne vais pas dire qu'on a tellement de giratoires qu'on est habitués mais c'est vrai que c'est un type d'aménagement dont sont familiers les usagers de la route. Ce n'est pas la seule raison, mais en tout cas c'est un aménagement qui est bien approuvé, si j'ose dire.

Nicolas CAMOUS

Merci.

Et donc j'ai une question écrite, qui est plutôt une prise de position qui m'a été transmise et ensuite on passe au deuxième temps : « Nous sommes dans une région avec un patrimoine formidable, c'est M. LAGNEAU Patrick, d'Aulnois-sous-Laon, beaucoup de tourisme, Belgique, Hollande, Allemagne, Laon ancienne capitale de France, nous devons attirer les investisseurs pour le développement économique. » Voilà, je verse si je puis dire au dossier.

4. Restitution (partielle) des contributions par la DREAL Hauts-de-France et échanges avec le public

4.1. Présentation de chiffres clés de la participation et restitution des expressions pendant les réunions publiques

Cf. diaporama

4.2. Échanges avec le public

Dilan PAGES-CHEVALOT

Moi ce que j'aimerais, c'est avoir des chiffres concrets du nombre de personnes qui se sont positionnées parce que là vous nous dites « quelques personnes », mais pour moi ça ne représente rien « quelques personnes », ça peut être 20, ça peut être 2, ça peut être 8. Est-ce qu'on peut avoir des chiffres réels, puisque le nombre de personnes consultées vous l'avez, donc normalement le nombre de réponses vous devez l'avoir ?

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

Petite précision déjà, qu'on n'a peut-être pas apportée, c'est que, comme je l'ai dit, les compteurs qu'on avait dans la diapo tout à l'heure s'arrêtaient au 3 mars. De la même manière, les restitutions j'allais dire qualitatives des expressions ne sont que partielles, c'est-à-dire, par exemple on va le voir tout à l'heure sur les lettres T, ce ne sont que quelques premières centaines sur le millier qu'on a reçues.

Sur les réunions publiques, c'est un traitement assez en effet systématique et linéaire de ce qui a pu être dit et qui d'ailleurs est relaté dans les comptes rendus des réunions, qui sont tous faits de manière détaillée et exhaustifs, et mis en ligne sur internet, tout ça est bien tracé, et donc ce n'est qu'un aperçu et ce n'est pas complet. Donc déjà on n'a pas de compteur qui répond au fait que précisément tant de personnes se sont positionnées sur tel scénario, et d'ailleurs ce comptage, on ne le fait pas non plus numériquement. On le fait globalement pour dégager des tendances. On n'a pas de chiffres précis. C'était pas un vote ou un référendum sur les scénarios en fait.

Nicolas CAMOUS, animateur

Je me permets pour préciser, la méthodologie qui a été utilisée pour vous présenter les *slides* [écrans] qui sont là, ça consiste, je le dis parce que ce sont les personnes qui travaillent avec moi qui le font, ça consiste effectivement à reprendre toutes les expressions une à une et à les rentrer dans un fichier d'analyse en l'occurrence.

Donc oui on pourrait donner des chiffres, on ne les pas là parce que c'est un tableur avec des dizaines et des dizaines de chiffres, oui il y a des chiffres mais comme M. LENOIR l'a dit, les réunions publiques tout comme les autres moyens d'expression ne sont pas ni un vote ni un référendum. C'est pour ça qu'on se contente ici de donner les expressions saillantes qui certes sont basées effectivement sur un nombre d'expressions plus important sur un certain nombre de choses, significativement plus important le cas échéant, mais ce n'est pas parce qu'on a 20 expressions d'un côté et 5 de l'autre qu'on va forcément avoir un rapport de 1 à 4 qui va servir de clé de lecture, voilà. Par contre il y aura des éléments plus précis qui seront donnés dans le bilan de la concertation, une fois qu'il sera établi. Et c'est pareil pour les autres canaux d'expression.

Yves-Marie SZYMUSIAK

Je suis président du conseil de développement, conseil de développement de Thiérache, je n'aime pas l'expression, c'est plus un conseil de citoyens, conseil de développement c'est une appellation institutionnelle. Mais conseil de citoyens reflète mieux ce qu'on y fait.

C'est la première fois que je viens ici et d'abord je remercie l'État de faire ce formidable effort de concertation et de consultation, ensuite je glane un peu toutes ces informations et le conseil de développement donnera un avis très bientôt, en particulier sur les scénarios. Je ne sais pas si vous avez prévu ça mais, peut-être dans la salle ce soir on pourrait faire un petit sondage en demandant quels sont les scénarios qui ont le plus de faveur des membres de la réunion.

Nicolas CAMOUS

Alors, les garants nous diront ce qu'ils en pensent...

Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

En fait, je ne veux pas répondre directement à cette question mais à la question précédente. C'est-à-dire que nous, en tant que garants, on ne va pas évidemment anticiper sur la rédaction de notre bilan, on a bien entendu la position de la DREAL pour bien rappeler que, à aucun moment dans cette concertation, on était en situation d'un référendum, de poser une question au public afin d'obtenir un positionnement et des chiffres et des pourcentages sur tel ou tel scénario.

Par contre, on voit déjà apparaître quand même de façon très limpide, très claire, toute une série de thèmes sur lesquels le public, durant le temps de la concertation, a tenu à s'exprimer. Et donc peut-être on y reviendra un petit peu plus tard mais on a 6 ou 7 thèmes dominants qui apparaissent mais on ne veut pas s'étendre plus pour le moment, on le fera peut-être avant la conclusion de la réunion.

Nicolas CAMOUS

Je vais me permettre de compléter là encore parce qu'il se trouve que le bilan, nous considérons que ça n'aurait pas beaucoup de sens ce soir de faire un vote à main levée parce que quand on fait un vote ou un sondage, on le fait avec un échantillon représentatif, etc., enfin voilà, donc l'avis qui pourrait s'exprimer ce soir sur les différents scénarios n'aurait pas beaucoup de valeur si vous voulez, donc c'est pour ça qu'on ne se prête pas à ce type d'exercice, ni à cette réunion-ci ni aux autres réunions publiques d'ailleurs.

Jean Raymond WATTIEZ

Juste quand même pour rassurer le président du conseil de développement, on a à travers les questionnaires et les expressions durant les réunions publiques, on a quand même une espèce de photo qui apparaît assez nette sur ce que souhaite la population par rapport à ce projet. Donc je pense que questionner la salle ce soir, ça n'aurait pas de signification par rapport à la masse des avis qui ont déjà été exprimés et qui donnent effectivement des tendances, sur lesquelles nous nous exprimerons le moment venu.

Sophie TABARY

Première chose, j'ai aussi fait des études de littérature et quand on dit partisan, ce n'est pas la même chose que personne. Quand on dit personne on prend la personne pour ce qu'elle est de façon neutre, quand on dit partisan, on dit qu'elle a un parti pris, c'est un petit peu compliqué du coup, c'est pas tout à fait neutre comme façon de présenter les choses.

Par ailleurs, pour avoir fait deux des trois réunions sans compter celle-ci, le scénario 4 il a surtout été défendu par une personne. Et j'ai suivi beaucoup aussi les débats sur Facebook puisque la vie démocratique elle est aussi sur les réseaux sociaux, et suite aux articles qui ont été faits par la presse, et d'une façon neutre par contre, ça c'est important, je voudrais le signaler parce qu'effectivement j'ai un avis mais j'ai aussi la prise en compte de ce que pensent les gens, il y a vraiment une dichotomie

entre la possibilité d'améliorer le quotidien des gens sur le temps court, sur la pratique du territoire, et en même temps l'enjeu fondamental plus long de est-ce que ce projet-là peut encore s'inscrire dans une modernité à l'heure qu'il est, et on voit bien cette tension-là entre les deux et c'est assez intéressant.

Pour en revenir du coup à la polémique sur Facebook, parce que c'est important d'en parler, tout le monde n'a pas forcément Facebook ou n'a pas pris le temps d'aller voir les commentaires sur les journaux mais globalement, cette personne qui était très très en mode il faut privatiser la 2 x 2 voies, etc. elle a aussi répondu que si les haies étaient arrachées en Sambre-Avesnois, c'était de la faute des paysans qui étaient des culs-terreux, qui ne prenaient pas soin de l'environnement et que si les coulées de boues existaient, c'était à cause d'elles.

C'est un petit peu particulier quand même de dire que à la fois on veut une 2 x 2 voies et qu'on s'en fiche des conséquences environnementales parce qu'on choisit le scénario le plus destructeur en termes de biodiversité, puis après taper sur le dos du paysan qui arrache ses haies pour des raisons économiques.

Et cette dichotomie-là, cette opposition-là, elle est quand même à l'œuvre dans notre société au niveau national, elle est très compliquée pour les paysans qui s'investissent, et pour les jeunes paysans qui reviennent et qui espèrent avoir une meilleure prise en compte de leur travail par la société, et on se rend compte en fait que quoi qu'on fasse, ça ne va pas. Et du coup, cette schizophrénie un peu des gens qui consomment nos produits, j'aimerais bien qu'on ne l'oublie pas. Et c'était aussi pour ça que j'étais fâchée tout à l'heure, et émue, parce que c'est pas des choses qui sont faciles d'être agriculteur aujourd'hui et ça demande, de la part des gens qui achètent nos produits, un peu de respect quand même, c'est le minimum.

Moi quand je parle je n'agresse pas les gens pour ce qu'ils sont...

Nicolas CAMOUS

Un peu quand même...

Sophie TABARY

Non, j'ai des avis mais je n'agresse pas les gens pour ce qu'ils sont, pas pour leur fonction en tout cas. Quand on a parlé politique avec le département, je suis restée tout à fait cordiale et je sais qu'un politique c'est quelque chose de très important et qu'ils ont beaucoup de responsabilités.

4.3. Présentation des expressions recueillies avec les enveloppes « T »

Cf. diaporama

4.4. Échanges avec le public

Laurent MARLOT, maire de Fontaine-les-Vervins

En tant qu'élu, les retours qu'on a pu avoir c'est qu'il y a eu beaucoup de défection dans la distribution de ces enveloppes et au niveau du territoire, et franchement, il n'y a pas eu grand-monde qui les a eues. Moi je sais que sur mon conseil municipal, sur 15 personnes je crois qu'il y a dû y avoir 3 personnes qui les ont reçues. Donc là je pense qu'il y a eu des petits soucis, et je ne sais pas s'il est encore temps de refaire une distribution, de refaire un envoi, je ne sais pas.

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

Non effectivement, à l'heure d'aujourd'hui effectivement on ne peut pas refaire un envoi. Alors pour être clair avec tout le monde on a envoyé 50 000 enveloppes « T » aux 192 communes des 4 communautés de communes sur la totalité de l'axe. Cet envoi a été réalisé début janvier par la Poste, que j'ai missionnée pour faire cette mission. Le retour que j'en ai eu, c'est que malheureusement l'intermédiaire de la Poste qui a procédé à cette distribution a dû faire partiellement parfois la distribution de cette enveloppe « T » avec des publicités. Je pense que c'est ce qui a certainement occasionné le fait que bon nombre de personnes n'ait pas vu cette enveloppe ou n'ait pas fait attention, alors pourtant elle est visible, je n'en n'ai pas une sous la main mais c'était bien caractéristique, mais je pense que bon nombre de personnes malheureusement l'ont jetée avec les prospectus qu'ils ont dû recevoir chez eux.

Nicolas CAMOUS, animateur

Elle était sur la table à l'entrée également.

Stéphane DEHART

Voilà. Pour être clair avec vous je suis aussi en contentieux avec la Poste par rapport à ce point-là mais malheureusement la Poste *grosso modo* me dit, par rapport à cette non-distribution, il faut me donner le numéro de rue et le numéro de maison pour que nous on puisse vérifier si ça a bien été distribué ou pas. Vous voyez, sur 50 000 enveloppes, c'est ingérable.

Ce que moi j'ai dit généralement à toutes les personnes que j'ai pu rencontrer lors de notre tournée sur le bus RN2 et on a essayé de diffuser l'information, tous les gens qu'on rencontrait on leur posait cette question est-ce que vous avez bien reçu cette enveloppe, si vous ne l'avez pas eue moi je peux vous en redonner, j'en ai redistribué par exemple à la communauté de communes de la Serre où effectivement j'avais été alerté, à la commune de Toulis-et-Attencourt où j'ai redistribué des enveloppes, à Chambry également, enfin voilà. Lorsque j'ai été alerté, on a fait cette démarche. Par rapport à votre cas, pour info, j'en ai dans le bus au cas où, je peux en redistribuer.

Nicolas CAMOUS

Repartez avec un paquet, Monsieur le maire.

Stéphane DEHART

Il n'y a pas de problème, on en a encore en stock, je fais l'annonce aussi à tout le monde dans la salle, si effectivement il y a des communes qui ont été mal distribuées, il n'est pas trop tard effectivement pour nous renvoyer ces enveloppes « T ». Il n'y a pas de problème, mais malheureusement je ne peux pas relancer une distribution.

Nicolas CAMOUS

Mais par contre on a jusqu'au 25 pour les renvoyer, on est le 10, il reste encore 15 jours.

Stéphane DEHART

Sachant également que l'enveloppe « T » est l'un des vecteurs qui nous permet de récupérer l'information de la part des habitants, éventuellement on peut aussi utiliser rn2.fr où vous pouvez répondre en ligne, donner votre avis et poser vos questions.

Julia JOVENIAUX

Je suis de la commune de Thenailles. En fait je voulais rejoindre M. MARLOT sur le fait qu'effectivement sur notre commune, on n'a pas reçu non plus les enveloppes, et ça a été évoqué au conseil municipal.

Nicolas CAMOUS

Vous voulez repartir avec un paquet d'enveloppes aussi ? C'est possible.

Julia JOVENIAUX

S'il y a possibilité, après tout.

Stéphane DEHART

Venez me voir à la fin de la réunion, on procédera à de la distribution.

Jean FOURDRIGNIER, maire de La Flamengrie

Bonsoir Messieurs-Dames. Itinéraires de substitution, seront traités également toujours par l'État ? Parce qu'on a déjà du mal aujourd'hui à voir comment la 2 est entretenue, si demain on a une nouvelle nationale 2 qui éventuellement a doublé de surface, puisqu'elle serait doublée, plus les itinéraires de substitution, est-ce que ça reviendrait au département, un jour à la commune ? J'en ai déjà 52 kilomètres, ça me suffit. Merci de votre réponse.

Nicolas CAMOUS

J'ai une question sur internet, je vous la cite également, de Vincent, c'est un peu ironique, je vous préviens : « C'est très intéressant le retour sur l'état de la route, vous n'arrivez pas actuellement à entretenir la route mais vous voulez en faire une nouvelle ? »

Laurent TAPADINHAS

Alors Vincent...

Nicolas CAMOUS

Il vous entend.

Laurent TAPADINHAS, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France

Bonjour Vincent. Alors ce n'est pas qu'on veut en faire une nouvelle, on propose ou en tout cas on met à la discussion et c'est le sens des engagements qui ont été pris, un aménagement de cet axe et bien sûr dans l'aménagement, ça comportera sur toutes les sections réaménagées ou neuves une mise à niveau des chaussées si c'est ça qui est visée. On ne cherche pas à faire une nouvelle infrastructure mais à améliorer celle-ci.

Sur les itinéraires de substitution alors non, ça ne sera pas dans la partie gérée par l'État, ça sera nécessairement effectivement les collectivités qui devront prendre ces itinéraires de substitution dans leur patrimoine. Après ça dépendra des discussions locales, mais c'est du rétablissement de continuité d'itinéraire pour assurer la circulation locale.

Nicolas CAMOUS

On peut penser M. le maire que du coup vous souhaiteriez privilégier des scénarios sans itinéraires de substitution ?

[Intervention hors micro].

Nicolas CAMOUS

Oui c'est ça, je ne voudrais pas trahir votre pensée...

Jean FOURDRIGNIER

... je verrai le président du département et je donnerai ma réponse en suite.

Laurent MARLOT

Sur les itinéraires de substitution, pareil, ce qu'il ne faudrait pas non plus, c'est que ça soit l'ancienne nationale 2 qui devienne l'itinéraire de substitution, parce qu'à ce moment pour les riverains qui ont les nuisances, se retrouveraient toujours avec une partie des nuisances. Personnellement, pour les scénarios qui étaient plutôt retenus, c'était ceux justement où il n'y avait pas d'itinéraires de substitution.

Laurent TAPADINHAS

En fait, c'est à voir au cas par cas en fonction de qu'est-ce qu'on a à desservir. De toutes façons l'ancien itinéraire, l'actuelle RN2, là où elle sera déviée, il faudra bien que quelqu'un la récupère, l'entretienne et elle desservira toujours des habitants. Est-ce qu'elle pourra servir à elle seule d'itinéraire de substitution pour desservir telle ou telle parcelle agricole qui ne serait plus accessible depuis la route nationale, c'est à voir au cas par cas en fait ça, on ne peut pas répondre de manière générale.

Laurent MARLOT

Comme disait tout à l'heure Alain, c'est que l'été, au moment de la paille par exemple, c'est des convois de paille à n'en plus finir et c'est vrai que si l'accès de la nationale 2 est interdit aux véhicules agricoles, on va les retrouver sur les itinéraires de substitution et donc ça sera le souci, et on retrouvera les mêmes contraintes qu'on peut connaître aujourd'hui.

4.5. Présentation des expressions recueillies dans le bus-info RN2

Cf. diaporama

4.6. Échanges avec le public

Paul BRAIDY

Je suis de Landouzy-la-Cour. Je vois encore une fois qu'il y a des questions sur la possibilité de créer des aménagements différents entre le nord et le sud de l'axe. C'est vrai que depuis le début on parle de la RN2 dans sa globalité, est-ce que c'est quelque chose qui est en tête de différencier la partie sud, on va dire peut-être Marle-Laon, et la partie nord Marle-Avesnes ou pour vous le projet c'est de Laon à Avesnes et point barre ?

Nicolas CAMOUS, animateur

M. TAPADINHAS, est-ce qu'on peut mixer si je puis dire, avoir deux partis d'aménagement différents en fonction du nord et du sud, la limite nord-sud restant elle aussi à définir ?

Laurent TAPADINHAS, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France

J'allais dire pourquoi pas. On arrive avec effectivement des idées de scénarios. Là aussi il y a des enjeux de visibilité, c'est-à-dire qu'évidemment on ne va pas changer de parti tous les 5 kilomètres, il faudra que ça soit compréhensible par les usagers de la route que vous serez, que nous serons tous,

mais s'il y a des caractéristiques et des enjeux qui sont différents sur des sections relativement importantes de ce linéaire, je veux dire pourquoi pas ?

On peut très bien effectivement ressortir de cette concertation avec des idées sur le sujet-là et creuser cette perspective. Alors une fois qu'on a dit ça, il faut aller un cran plus loin en se disant quels sont ces deux scénarios différenciés qu'on imagine au sud et au nord et en quoi ils se différencient ? Mais sur le principe pourquoi pas.

Nicolas CAMOUS

Je reviens vers vous, Monsieur. Est-ce que vous par rapport au nord-sud, vous auriez une position, au-delà du principe d'aménager différemment au nord et au sud, vous auriez vous un souhait particulier ?

Paul BRAIDY

C'est un souhait, enfin c'est pas vraiment un souhait, mais à mon sens il y a deux secteurs qui se différencient, il y a justement le secteur entre Marle et Laon, où après Froidmont jusque Laon il n'y a pas grand-chose à traverser : ici une voie type express ou du scénario 3-C peut être facilement aménageable, par contre une fois qu'on passe Marle, tout de suite après Marle vous avez les trois communes Marle, Thiernu, Lugny qui se suivent, ici faire une voie express ça veut dire un grand contournement. Après vous arrivez vite sur Gercy, vite sur Vervins, on se retrouve dans une succession de villes peu éloignées et en plus on est justement dans un secteur très bocager avec pas mal de caractéristiques, pas mal de vallons, donc ça veut dire aussi beaucoup d'infrastructures qui devraient être construites dans ce secteur-là, que à mon sens entre Marle et Laon l'aménagement peut être plus simple et plus rapide.

Nicolas CAMOUS

Très bien, merci beaucoup Monsieur.

Vincent *[en ligne]* a un propos qui à mon sens est un peu en dehors du champ de la DREAL, moi je n'aurais pas mis un point d'interrogation à la fin mais vous en jugerez, Vincent : « Énormément de retours sur les poids lourds, pourtant au début de la réunion la DREAL a précisé qu'il était local – donc le trafic poids lourds –, si c'est le cas avec tous ces camions, c'est que l'économie tourne bien ? ».

Laurent TAPADINHAS

Vincent est très facétieux mais je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure sur les poids lourds, malgré tout on a un trafic de poids lourds qui est lié à l'économie de ce territoire même si, encore une fois, il y a une partie de trafic, c'est peut-être celui qu'on observe le plus, qui passe par là et qui traverse le territoire.

Mais il y a quand même aussi une grosse activité qui est liée au fait qu'il faut apporter des produits dans ce territoire et puis il faut aussi aller les sortir de ce territoire vers l'extérieur, ou assurer des mouvements à l'intérieur même du territoire, donc tant mieux oui s'il y a de l'activité.

Yves-Marie SZYMUSIAK

Je voulais l'évoquer mais ça m'a peut-être échappé, c'est l'intermodalité. Il y a quand même quelques points importants comme la gare de Vervins ou la gare de Laon, ou la gare d'Avesnes-sur-Helpe, et donc si on refait bien la route avec des gains de temps, je pense qu'il faut soigner les accès à ces gares pour y accéder très rapidement, faute d'aller à Aulnoyes *[Aulnoyes-Aymeries]* qui est une gare plus importante mais au moins ces trois gares-là pourraient être davantage soignées.

Nicolas RICHARD

Je voudrais revenir sur le côté développement économique, attractivité, arrivée d'entreprises avec cette 2 x 2 voies.

Je m'interroge beaucoup parce que nous avons déjà au niveau de Laon la ZAC du Griffon qui est à Laon, donc un des pôles d'attractivité du territoire tel qu'il nous a été présenté, qui est sur la RN2 dans la zone où elle est encore accessible depuis Paris à 2 x 2 voies aujourd'hui, qui est en lien direct avec la sortie de l'A29 et pour autant cette zone d'activités, je n'en fais pas grief à ceux qui l'ont conçue, au bout de 15 ans à peu près d'existence, elle n'est toujours pas saturée. Ce qui tend à me faire penser que ce modèle du développement économique à travers un gros tuyau qui va faire venir des entreprises de l'extérieur, s'il a fonctionné un jour, aujourd'hui il ne fonctionne plus et je ne suis pas du tout certain que si ça ne fonctionne pas à Laon, ça fonctionnera mieux à Vervins ou à La Capelle.

Je pense que ce qui fait venir les entreprises et ce qui fait venir les cadres, ce n'est pas seulement le tuyau, c'est la qualité de vie, c'est les services qu'on y trouve. Alors, est-ce que nos hôpitaux sont de très grande qualité ? Les gens ont besoin d'avoir ça. Est-ce que quand on vient avec sa femme s'installer, on veut une maternité à proximité, on veut ses écoles de qualité pour avoir ses enfants, on veut de la culture éventuellement.

Je ne suis pas certain que tous ces éléments, on est peut-être loin d'une route hein, mais ce qui fait l'attractivité d'un territoire c'est pas qu'une route. Et je pense que ce qui nous manque, c'est tout le reste, et pas la route.

[Applaudissements].

Jacque DE LA HAYE

Un peu dans la suite de ce que vient de dire le monsieur, récemment dans une réunion des TPE et PME, il semblerait qu'il y a une augmentation de 24 % d'industriels qui s'intéressent à l'installation en Thiérache.

D'où l'intérêt pour moi d'un accès facile permettant le développement de l'hôtellerie, de la restauration, sans oublier notre patrimoine historique, architectural, comme le familistère à Guise, artistique, parce que je trouve, je ne suis pas forcément de cette région parce que j'ai beaucoup voyagé, mais j'ai trouvé dans cette région beaucoup de musiciens, beaucoup de peintres, beaucoup de sculpteurs qui ne sont pas assez connus, donc le plan artistique est développé. Nous aurons donc besoin aussi de nos agriculteurs, agricultrices, nos maraîchers pour ce développement agro-alimentaire diversifié, ne pas oublier que nos étudiants, universitaires et jeunes diplômés sont obligés de s'éloigner et de partir. Bien souvent ce qu'on remarque, c'est que les parents les suivent. D'où dépeuplement des zones rurales. Notre axe peut repeupler nos zones rurales.

4.7. Présentation des expressions recueillies sur internet et conclusions provisoires

Cf. diaporama

4.8. Échanges avec le public

Sophie TABARY

Je voulais parler de l'intermodalité. Je note que là on dit que la 2 x 2 voies, ça fait 50 ans qu'on en parle, eh bien j'ai l'honneur de vous annoncer qu'on a parlé de l'intermodalité aujourd'hui, donc dans 40 ans au pacte 40, je ne serai pas combien ce sera, mais je serai là aussi pour voir si on a réussi à avancer sur ce projet d'intermodalité, si ça existe encore en fait, donc voilà. C'était la première chose.

La deuxième chose, c'est dommage quand même, je rejoins le monsieur qui a parlé tout à l'heure, sur le fait que finalement on n'a pas, j'aime bien moi quand on fait une restitution avoir un visuel, donc un graphique, avec des moyennes d'âge, qui a voté quoi, quels avis ont été donnés par quels types de population, de quel âge, habitant quel territoire, parce qu'en fait c'est ça qui est important pour moi, c'est de pouvoir vraiment synthétiser comment est-ce que la voix se répartit, ça n'a pas été fait, je pense que ça c'est dommage parce qu'on aurait vraiment eu une vision beaucoup plus claire et du coup aussi

beaucoup plus neutre de l'état des restitutions. Et je pense que partout quand on fait une restitution, en règle générale quand on a travaillé pendant 6 mois, on apporte des données chiffrées, c'est le minimum en fait pour que chacun adhère à ce qui est fait, même si elles sont partielles, mais c'est pas grave, des grosses tendances, combien de jeunes ont participé, combien de jeunes étaient par exemple plus intégrés sur les dimensions développement durable.

D'ailleurs ça se voit, on pourrait juste avoir un indicateur, c'est le nombre de voix par internet qui se sont préoccupées du développement durable. On peut estimer que si les jeunes utilisent davantage internet, c'est pas innocent que cette voix-là ait été plus précisée sur internet que sur par exemple sur l'enveloppe « T » qui correspond je pense plutôt à une catégorie de population plus ancienne.

Et je garde en tête que cette 2 x 2 voies elle ne verra le jour que quand certains seront certainement morts...

Nicolas CAMOUS, animateur

Oui ça on a bien noté effectivement...

Sophie TABARY

... ce qui n'est pas très très drôle, mais du coup, pour qui on fait ce projet et est-ce qu'il sera encore valable ?

Je reviens, je l'ai déjà dit beaucoup parce que j'ai déjà participé à beaucoup de réunions publiques et du coup, c'est sûr que j'assène peut-être un peu pour les gens qui m'écoutent souvent, mais n'empêche, il y en a qui ne m'ont pas encore écoutée et il faut quand même qu'on le dise, c'est que la tranche d'âge qui a aujourd'hui entre 35 et 18 ans veut habiter ailleurs qu'à Paris mais dans des villes qui sont reliées par le train, ne pas utiliser la voiture et ne pas avoir d'impact écologique trop important, ils sont souvent végétariens, c'est des choses qu'on doit prendre en compte. C'est des choses qu'il faut prendre en compte. Je trouve que... on pourrait discuter à la fin du débat tous les deux ?

Nicolas CAMOUS

Si vous voulez, on pourra discuter si vous voulez après. Je précise juste, par rapport aux informations que vous donniez, l'âge, etc., on n'a pas forcément ces informations-là dans la manière dont la concertation a été menée parce que ce n'est pas une étude quantitative, c'est ça que je veux dire.

[Intervention hors micro].

Nicolas CAMOUS

On en reparlera tout à l'heure.

Damien COMPAIN

Déjà, je suis très déçu de ne pas avoir eu de réponses aux boutades que j'ai lancées tout à l'heure, je ne regrette pas du tout ce que j'ai dit, parce que c'est tout, c'est comme ça, enfin bref.

Après, j'ai une autre question. On discutait tout à l'heure de tout ce qui était poids lourds, vous dites que les poids lourds qui passent ici, c'est pour donc l'économie du territoire, mais ça fait rire parce que tout à l'heure parce que le monsieur il a dit vu le nombre de camions qu'il y a, il doit y avoir une sacrée bonne économie. Donc, je voudrais savoir la vérité, c'est quoi, c'est des camions qui ne font que passer ou c'est des camions qui viennent vraiment nourrir l'économie du territoire ? Là, c'est important quand même.

Et après troisième point, je vois, j'écoute depuis tout à l'heure, on a hoché la tête quand tout à l'heure j'ai parlé de lien à la terre, pour nous les paysans, la terre c'est notre matériel de travail, enfin on se comprend. Vous nous reprochez de ne pas vouloir vous en laisser pour faire une route...

Nicolas CAMOUS

On ne vous a rien reproché, Monsieur, je n'ai pas entendu de reproche à l'agriculture.

Damien COMPAIN

Non non non, oui, mais vous nous dites que nous devons vous donner de la terre pour passer une route, je veux bien, s'il faut qu'on la donne de toutes façons c'est pas moi qui décide, mais ce que je veux dire, j'écoute encore les élus, on veut bien nous faire passer de la substitution à côté, on ne sait même pas où va passer le chemin de terre, sur Fontaine apparemment il va nous falloir un hélicoptère.

Enfin je sais pas, n'oubliez pas, les paysans nous sommes la base de la Thiérache, c'est nous qui produisons le pétrole de la région, et tant que vous n'aurez pas compris ça... On est la clé de la réussite je pense et ça vous ne l'avez pas encore compris, et c'est malheureux, c'est malheureux, c'est malheureux. Enfin c'est tout, de toutes façons c'est pas nous qui commandons.

Un participant

Je vais abonder dans son sens, moi je ne suis pas d'accord, je prends la route suffisamment souvent, au minimum 3-4 fois par mois, il n'y a que des camions et c'est pas de la desserte locale. J'habite au bord de la nationale, je vous invite à venir passer une nuit, vous allez voir si c'est de la desserte locale, à 3 heures du matin il n'y a pas de desserte locale.

Par contre, allez, s'il n'y a pas 50 camions à l'heure, c'est un minimum, et en plus c'est infernal quoi, c'est des convois entiers, parce que comme il y a les montées d'Étréaupont, ils se freinent eux-mêmes, parfois c'est 5-6 qui passent d'affilée en une minute, et à toutes les heures de la nuit c'est comme ça. Le seul moment où c'est à peu près peinard le soir, c'est 8 heures-minuit. Après, ça commence à rouler et c'est infernal jusqu'à 6 heures du matin-7 heures. Et c'est toute la journée.

Les décomptes, j'aimerais bien savoir, vous aviez dit qu'il y a eu des décomptes qui ont été faits, les décomptes j'aimerais bien savoir s'ils n'ont pas été faits l'année dernière au mois de juin, mai-juin, au moment où il y avait à Soissons les travaux par rapport au pont, parce qu'à ce moment-là c'est un peu faussé, les camions ils se déviaient vers Reims à ce moment-là et même avant Vervins, ils déviaient déjà beaucoup. Parce que moi je vous dis, venez passer une nuit à la maison, vous n'allez pas dormir. Fenêtre ouverte, impossible.

Guillaume COMPAIN

N'oubliez pas, pays, paysan, paysage. Sans nous, sans terre nourricière, vous aurez faim, vous n'aurez plus rien à mettre dans vos assiettes.

Nicolas CAMOUS

Par rapport aux différentes prises de position, juste le pourcentage de trafic poids lourds.

Laurent TAPADINHAS, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France

Deux commentaires là-dessus, je vois bien que ça cristallise des débats. On a fait des relevés sur les poids lourds, ce n'était pas du tout au mois de juin l'année dernière, c'est un peu plus ancien alors peut-être qu'effectivement les choses évoluent et que la part de trafic de poids lourds internationaux s'accroît et on refera de toutes façons des mesures, ça sera l'occasion d'objectiver peut-être un peu la situation qui est évolutive.

Simplement, le commentaire qu'on peut en faire que c'est de toutes façons ce que vous dites, quelque part apporte un petit peu des éléments de justification à des projets d'aménagement de cette infrastructure. C'est-à-dire ce que j'entends, c'est qu'il y a des constats qu'effectivement le trafic de poids lourds qui existe accroît les problèmes de nuisances et accroît les difficultés de circulation sur cet axe. Donc c'est effectivement des éléments d'entrée de la réflexion et des scénarios qui vous sont présentés, quelle que soit l'origine finalement de ces poids lourds.

Nicolas CAMOUS

Est-ce qu'il y aura, M. TAPADINHAS, d'autres comptages qui seront faits dans la suite des études ?

Laurent TAPADINHAS

Oui, oui, bien sûr.

Nicolas CAMOUS

Juste en complément sur cette question des poids lourds, deux remarques de Mme LAMBERT, sur internet, qui dit, deux choses : « Je suis d'accord avec Vincent, la majorité des poids lourds qui traversent notre territoire sont des étrangers !!!! » et qui dit également : « Je suis à Froidmont, si vous voulez je passe une journée à les compter, tous les poids lourds ».

Et Vincent enfin : « Pourquoi pas l'écotaxe pour les poids lourds ? Ça augmenterait la sécurité dès demain ? »

Monsieur, vous vouliez reposer une question ? Mme TABARY, je vous ai dit on se parle à la fin.

Paul BRAIDY

Justement, pour revenir sur la question des poids lourds, l'aménagement de la route peut être une chose mais est-ce que justement, on ne pourrait pas aussi réfléchir à des aménagements pour inciter nos amis routiers à faire vivre l'économie du territoire et pas juste passer ?

Parce qu'aujourd'hui quand on voit la RN2 actuelle, c'est vrai qu'il n'y a pas forcément beaucoup d'aménagements pour eux, quand ils doivent se garer pour faire le plein de provisions, rien que sur la chaussée de Fontaine ils doivent se garer pratiquement sur le côté de la route pour s'arrêter au Lidl, à La Capelle les trottoirs sont pleins pour justement que nos amis puissent s'endormir et aller faire leur course.

Alors si demain on leur fluidifie le trafic pour qu'ils aillent plus vite, ils auront beaucoup moins d'intérêt et beaucoup moins de volonté de s'arrêter sur le territoire, donc est-ce qu'il ne serait pas aussi judicieux de penser soit à des aménagements pour faire revenir des amis restaurateurs pour ouvrir des routiers, aménager des parkings plus facilement accessibles près des magasins ou des centres commerciaux et même pourquoi pas, soyons utopistes, des navettes entre les parkings et les centres bourgs pour amener nos amis aux centres pour qu'il nous fasse vivre l'économie locale ?

Laurent TAPADINHAS

La réflexion évidemment est très intéressante, elle peut renvoyer, on peut imaginer et ça différencie un peu les scénarios aussi, c'est-à-dire que quand on est dans un scénario de type 4, maintenant vous êtes familiers avec les différents scénarios, là c'est une autoroute qui traverse et effectivement on peut imaginer qu'il y a des aires d'arrêt mais que les poids lourds restent quelque part sur l'infrastructure comme les autres usagers, sans interaction avec le territoire.

Dans les autres scénarios, effectivement, ils laissent aussi de la place à davantage d'interactions avec le territoire et même si on contourne, on peut imaginer qu'il y ait des points d'accès aux centres bourgs ou aux villages qui sont contournés, qui permettent s'ils sont attractifs parce qu'on sait que les transporteurs auront l'information qu'il y a des restaurants, des routiers, des aires d'arrêt, des choses qui sont intéressantes et attractives pour eux, qu'ils puissent sortir et ré-entrer sur l'infrastructure de l'autre côté.

Donc effectivement, c'est aussi à construire, peut-être plus facilement sur certains scénarios qui sont avec des points d'échanges un petit peu plus nombreux sur le territoire.

Nicolas CAMOUS

Monsieur, en complément, vous avez une réponse de Vincent, qui vous a repéré aussi : « Pour répondre au monsieur qui parle – donc je pense que c'était vous qui parliez quand il a posé la question –, les chauffeurs poids lourds sont étrangers et dorment et mangent dans leurs camions, ils n'apportent rien à notre territoire ». C'est l'avis de Vincent.

Laurent TAPADINHAS

C'était peut-être moi le monsieur qui parle.

Nicolas RICHARD

Moi, je voudrais revenir sur le contournement des communes, ça me semble effectivement pour les habitants une nécessité assez impérative, en tout cas c'est mon point de vue. Pour autant, le fait de contourner, par rapport au trafic je ne vois pas forcément la grande valeur ajoutée d'avoir 2 x 2 voies plutôt qu'une voie.

Aujourd'hui les véhicules, que ce soit les camions, on va mettre de côté les véhicules agricoles qui sont une autre problématique, mais en tout cas pour tout ce qui est camions, ils vont déjà *a minima* à la vitesse maximum autorisée, voire largement ou en tout cas partiellement au-delà. Donc globalement, si vous voulez respecter le code de la route et que vous suivez un camion, ça ne sert à rien de le doubler parce que de toutes façons il est déjà à la vitesse maximum autorisée. Donc sauf à vous mettre en danger à vouloir aller plus vite que ce qui est autorisé, ça n'a strictement aucun intérêt. Suivez un poids lourd dans une route qui est limitée à 80, vous irez à 80 voire à 90. Donc je ne vois pas l'intérêt, en tout cas le gain de temps et certainement pas le gain de sécurité à vouloir doubler des camions parce que de toutes façons on serait hors la loi.

Nicolas CAMOUS

Merci Monsieur, c'est bien noté.

Dilan PAGES-CHEVALOT

Donc, pour être pragmatique, suite à vos conseils je suis allé chercher vos résultats, donc voilà je suis allé voir pour trouver des résultats chiffrés donc c'est bon, je suis content, j'ai des chiffres.

Moi personnellement ce que j'ai vu c'est que vous nous proposez, la RN2 actuellement on met 1h15 pour aller d'Avesnes à Laon. Si je regarde sur le site de la SNCF, il m'annonce que Avesnes-Laon je le fais en 1h27, si j'enlève la demi-heure maximum que vous me proposez, ça fait que je mets $\frac{3}{4}$ d'heure, sachant que la SNCF passe par Hirson, donc au final on se tape un détour, machin, donc on est à peu près équitable.

Actuellement, nos politiques sont aussi décriées qu'on le peut, ce soir ils en ont pris pour leur grade, mais c'est les seuls qui pour l'instant ont vraiment mis une politique en charge, que ce soit la région avec des bus, ou le département qui a également mis des bus pour desservir certains villages qui sont très mal desservis par la SNCF et qui ne sont pas forcément raccordés par la RN2 puisque personnellement je fais partie de la communauté de communes voisine, donc la RN2 ne passe pas chez moi.

Ce que je vois du coup, vous me parlez d'un pôle intermodalité, moi ce qui me pose problème c'est est-ce que ça fait vraiment partie du projet, est-ce que réellement ça sera mis en place puisque quand je vois que la ville de Vervins a perdu son guichet par la SNCF et également les automates, est-ce que réellement dans le projet on engage un pôle intermodalité dans le projet, parce que si vous parlez juste dans le vent comme ça, au final il n'y a aucun intérêt à ce qu'on nous vende du rêve avec des pôles intermodalité qui de toutes façons ne naîtront peut-être jamais.

Nicolas CAMOUS

Alors, je ne suis pas sûr qu'on ait parlé de pôle d'intermodalité dans le projet, voilà, on a dit qu'il fallait, je pense qu'il peut-être préciser ce point-là, M. TAPADINHAS ?

Laurent TAPADINHAS

Oui, on n'est pas au stade de dire qu'il y a un pôle d'intermodalité. C'est nécessairement quelque chose qui de toutes façons doit être construit entre les différents acteurs et gestionnaires et autorités organisatrices des différents modes de transport, mais la question était effectivement est-ce que cet

axe il peut prendre en compte ou ne pas prendre en compte l'intermodalité. Ce que j'ai indiqué tout à l'heure c'est que, effectivement, ce n'est pas parce qu'on aménage la route que ça nous empêche effectivement de réfléchir à ces articulations avec les autres modes de transport et au contraire, ça doit faire partie, en fonction du scénario qui va être retenu, de l'étude ultérieure de projet, de travailler justement sur l'amélioration de ces échanges entre modes de transport.

Et je voudrais dire un point par rapport à ce que vous évoquez sur les temps de parcours, c'est intéressant effectivement et on a, pour simplifier quelque part, donné le temps de parcours d'un bout à l'autre de l'itinéraire, mais de nombreux usagers ne font pas de bout en bout, c'est-à-dire ils ne vont pas nécessairement de Laon à Avesnes. Il y a beaucoup de personnes qui empruntent cet itinéraire qui n'en empruntent qu'une partie parce qu'ils habitent quelque part dans le secteur et qu'ils n'auront pas nécessairement d'alternative, même une fois qu'on aura facilité l'intermodalité.

Donc voilà, on ne peut pas juste comparer le temps de parcours entre les deux modes, il faut penser un peu à l'ensemble des usages et donc voir comment ces usages après s'articuleront.

Nicolas CAMOUS

Merci, nous arrivons donc au terme de cette réunion. M. le député vous vouliez je crois intervenir ? Pendant que vous prenez le micro, juste les deux dernières contributions sur internet, de l'Éleveur : « Déviation à simple voie suffit » et de MOREAU Thomas : « Ne pas oublier qu'un département français tous les 10 ans de terres agricoles disparaît, uniquement dû à l'extension des villes, il est je pense un minimum de préserver notre territoire et nos terres agricoles. »

Jean-Louis BRICOUT, député de l'Aisne

D'abord, vous remercier de l'organisation, de la logistique, de la qualité de l'organisation des débats, je crois qu'on a peut-être une chance en France, c'est d'avoir cette chance de pouvoir s'exprimer, que tous les avis puissent s'exprimer.

Alors il y a des avis, je ne suis pas sûr que ce soit des avis ou des boutades, j'ai cru entendre parler de boutades, tous les avis doivent s'exprimer, et on a quelquefois le sentiment qu'on a un débat qui peut être préempté ou quelquefois presque confisqué par les avis les plus radicaux, les plus violents quelquefois, ça fait je crois partie du jeu mais malgré tout il y a des propos que je n'accepte pas, des actions que je n'accepte pas non plus. Tout à l'heure on avait parlé de l'affichage qui avait été un petit peu saboté, et des expressions que je n'ai pas trouvées, je m'excuse de le dire, mais pas très respectueuses des élus, des élus locaux, ça ne s'adressait pas forcément à moi ça s'adressait plutôt aux élus locaux. Je trouve que ce n'est pas le lieu, je trouve que ce n'est tout simplement pas le lieu de ces expressions, et je trouve ça un peu dommage. Mais je ne vous en veux pas, toutes les expressions peuvent avoir cours.

En tous les cas moi, pour participer au projet de territoire, participer au pilotage et à l'animation du projet de territoire, je peux vous dire que les élus locaux ne sont pas ce que vous avez, le sentiment que vous pouvez exprimer. Les élus locaux sont très impliqués dans le projet, très impliqués dans la RN2 et comme le disait Monsieur, il n'y a pas que la RN2, effectivement il y a des enjeux d'attractivité du territoire. On est je crois d'abord sensibles au développement du territoire et on sait que la RN2 ça contribuera au développement, à la sauvegarde de l'économie, qu'il y a des enjeux de sécurité, qu'il y a des enjeux aussi de confort pour les riverains, donc je pense que c'est de notre première le côté objectifs.

Et on est respectueux, on est respectueux parce qu'effectivement, on doit faire attention, on doit faire attention au monde agricole, c'est important effectivement il y a un sujet sur l'accapement des terres, il y a un sujet sur l'accès aux parcelles, qu'il ne faut pas négliger, mais on est respectueux de tout ça. Il y a des enjeux bien sûr écologiques, on travaille sur le pacte [*pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache*], quand Monsieur parlait d'attractivité globale du projet, évidemment l'attractivité économique elle dépend de l'attractivité globale, et on travaille sur tous les enjeux, les enjeux d'accès aux services, avec les services itinérants, avec des réseaux de crèches, des réseaux de MSP [*maisons de santé pluridisciplinaires*], on travaille sur la santé, c'est le projet de territoire en fin de compte qu'on travaille, et la RN2 fait partie du projet de territoire.

Alors, pourquoi les élus seraient contre la RN2 ? Ce qu'on ne veut pas, c'est effectivement que la Thiérache soit simplement traversée, on a envie que la Thiérache soit visitée, elle soit regardée et on a envie qu'on ait au final un projet qui soit équilibré, un projet qui soit accepté par tous, je crois que c'est ce que veulent les élus tout simplement. Et ils travaillent pour ça. Donc, j'ai trouvé des propos qui étaient un peu décalés et pas suffisamment respectueux par rapport à ça.

On travaillait encore cet après-midi avec le monde agricole justement sur le contrat de transition écologique pour le monde agricole, évidemment on a parlé des enjeux de souveraineté alimentaire, de qualité et de sécurité alimentaires, tous ces sujets sont abordés, ça fait partie, c'est un ensemble. Donc dire qu'on est contre la RN2, non, on n'est ni pour ni contre, on est pour parce qu'on veut que ce soit un projet de réhabilitation mais qui soit un projet équilibré et qui tienne compte de toutes les réalités, les réalités écologiques, les réalités de transition, les réalités de transport, on travaille aussi sur l'offre ferroviaire par exemple, on travaille sur cette offre ferroviaire, ce n'est pas parce qu'il y aura la RN2 qu'il n'y aura pas une offre ferroviaire qui soit intéressante.

Moi je veux saluer d'abord l'engagement de la région et de l'État pour amener des financements qui sont quand même plus que conséquents, je remercie les élus régionaux et le président de région bien sûr, je remercie aussi le président de département parce que d'abord il y a des propositions d'avoir un aménagement qui soit un peu différent au nord qu'au sud, et je trouve que c'est une bonne intelligence de pouvoir justement adapter le projet, calibrer le projet par rapport à la réalité locale, alors bien sûr sur des distances qui soient suffisantes et je remercie aussi de faire en sorte d'aménager les routes départementales qui viennent des petites villes proches, notamment Le Nouvion, Hirson, pour qu'en fin de compte le projet irrigue tout le territoire, l'ensemble du territoire, je crois que c'est un projet de développement global qui vous est proposé aujourd'hui. Chacun doit s'exprimer mais chacun doit s'exprimer dans le respect des uns et des autres. Merci.

[Applaudissements].

5. Conclusion

Régis GUYOT, garant de la concertation

Je voudrais pour ma part, et mon collègue parlera d'autres points, je voudrais pour ma part faire quelques réflexions ponctuelles, trois, et ensuite aborder une question un peu plus générale des conséquences positives qu'on peut tirer, hors du fond, d'une telle période de concertation.

Dans ce que nous avons vu, entendu, senti, il y a trois points qui me paraissent devoir faire l'objet d'une attention particulière.

Le premier, c'est cette fameuse question des poids lourds. Nous l'avons entendu de la première à la dernière minute, et j'ajouterais, parce que c'est resté pour moi une interrogation, qu'ayant fait dix ou douze fois le trajet région parisienne à travers toute la RN2 et puis la RN2 dans le département de l'Aisne, je me suis posé beaucoup de questions.

Je pense vraiment que, si on veut y voir clair sur cette question, et ne pas se tromper dans l'aval des projets d'aménagement, on a besoin d'une étude fine et actuelle de ces trafics. Parce que j'entends bien qu'il y a une part importante de trafic local ou régional, mais j'ai bien vu en même temps, y compris le soir et la nuit comme le disait quelqu'un, de nombreux camions, souvent extrêmement dangereux, qui, pour une part importante venait de l'étranger ou y allait. J'ai d'ailleurs rencontré un chef d'entreprise qui m'a dit qu'il faisait 3 ou 4 fois par semaine, avec ses camions, le trajet entre la Belgique proche et puis la région parisienne, et retour, en apportant de la pierre et en rapportant des ferrailles. Je pense que vraiment, si on n'éclaire pas cette question davantage, de façon plus précise, on sera gêné dans le dialogue avec la population, parce qu'elle le vit de façon forte, *a fortiori* dans les villages-rues.

La deuxième question, c'est celle de la consommation du foncier. On l'a énormément entendu. Le problème c'est quand les gens en parlent, ils n'ont pas toujours visiblement le pouls quantitatif de ce que ça suppose par rapport à des choix que par ailleurs ils proposent, ou des scénarios dont ils disent pour moi le meilleur ça serait celui-là.

C'est la raison pour laquelle je pense qu'on a intérêt à éclairer, plutôt que la quantité globale, la quantité en largeur, ce que tel scénario prend en largeur par rapport à tel autre scénario. Je crois que c'est très important. Et on voit bien que quand on regarde cette question de plus près, on débouche sur une série de questions dont celle des différenciations de scénarios selon l'endroit du trajet où on est. Et on traverse immédiatement évidemment le problème de la Thiérache, c'est-à-dire à la fois la question du point de passage et de l'utilité économique de cette route, mais également celle de savoir comment est-ce que le foncier supplémentaire qu'on prendra on pourra, après n'avoir pas réussi forcément à l'éviter, on pourra le compenser dans un coin qui est très riche. Et je me souviens que lors de la réunion d'Étroeungt si je ne m'abuse, le représentant de l'office de la biodiversité avait dit attention, on est dans un secteur qui est tellement riche que trouver les compensations ne sera pas évident. Donc c'est un problème qui est certainement clé et qui se différencie de ce point de vue de territoires qui sont placés plus au sud.

La troisième chose c'est que, un peu partout, on a vu et on en n'a pas énormément parlé, sauf quand on a parlé des camions à la fin, on a vu évoquer des besoins d'aires de repos, de restauration, de commerces. Alors, c'est plusieurs problèmes qui se traversent là à l'évidence, c'est vrai que quand on fait le trajet, y compris d'ailleurs venant de la région parisienne, en dehors de quelques villages où sur le bord de la route il y a un café, il n'y a pas énormément d'animation. Je pense que dans le cadre d'un renforcement d'attractivité, de tourisme, mais également de services à ceux qui passent sur cette route, et notamment les camions, c'est une question qui pourrait mériter en amont, c'est-à-dire dès maintenant, une étude spécifique.

Ça c'était pour les trois remarques ponctuelles. Moi j'ai une remarque générale à travers un dialogue qui vient de se tenir. Ayant parlé avec les uns et les autres, je me dis qu'il y a des incompréhensions ou des malentendus qui appellent des conversations, je ne dirais pas privées, mais des conversations en aparté. Parce qu'il y a des confiances qui doivent s'élaborer, ou se renforcer ou se reprendre à l'occasion de consultations démocratiques comme celles-là. Si on ne le fait pas à ces occasions-là, on risque fort de ne jamais le faire. Là moi je pense à des dialogues que j'imagine, mais il faut tirer de l'opportunité de ces concertations publiques, il faut tirer un renforcement de dialogues qui doivent être multiples, articulés et sortir quelquefois du tout-vertical pour passer à du plus transversal.

C'est ce que m'ont inspiré un certain nombre de propos échangés, y compris d'ailleurs de propos adressés aux élus, que pour ma part j'ai trouvé relever plus de l'incompréhension que d'une accusation fondée. Et je tenais à le dire.

Et puis vous me permettez au passage, enfin de m'adresser à la DREAL et à son équipe, parce qu'on vit un peu avec l'équipe du maître d'ouvrage. On les a vus beaucoup au travail, on n'imagine pas forcément ce qu'ils ont donné, très volontairement en s'engageant complètement, ce qu'ils ont donné de leur vie personnelle. Pour venir à travers le département faire les passages de bus, il y en a qui se sont levés souvent à 4-5 heures du matin un certain nombre de fois, qui sont rentrés avec le camion tard le soir mais le lendemain matin, ils avaient tout le reste de leur travail qui était là. Je crois que ça demande, et je ne dis pas ça subjectivement, c'est un constat, ça demande à être reconnu.

On dit quelquefois que les agents de l'État ne travaillent peut-être pas tant que ça, je peux vous dire qu'il y en a qui travaillent plus que leur part et je tenais à le dire parce qu'il y a eu vraiment un engagement très fort, on l'a vécu un peu à travers l'organisation des réunions, parce que c'est bien d'organiser des réunions mais ça demande beaucoup de temps de préparation. Et j'étais évidemment le témoin de ça avec mon collègue.

Voilà les quelques choses que je voulais dire.

Jean Raymond WATTIEZ, garant de la concertation

Je vais être bref dans la mesure où il est déjà tard. Moi je voudrais évidemment m'associer à ce que vient de dire mon collègue sur la qualité de la préparation et du déroulement de cette concertation, même si elle n'est pas terminée, et je voudrais aussi rendre hommage à la population de ce territoire.

On a, M. GUYOT comme moi, une expérience de garants et on peut dire que cette concertation s'est vraiment déroulée avec une implication très forte des habitants qui se sont sentis concernés, une implication très forte des élus locaux du territoire, le département, la région, les élus nationaux également et puis bien sûr l'État qui a joué tout son rôle.

Mais vous, habitants, vous avez réussi en fait à exprimer d'abord à travers vos préoccupations, tout à l'heure quelqu'un a dit que c'était difficile parfois de tenir les deux éléments d'une pensée, je veux dire qu'on remarque que souvent, et ça a été dit tout à l'heure par la DREAL, vous optez pour des scénarios maximalistes, il faut que ça soit fluide, que ça circule rapidement, et en même temps on observe dans les questionnaires, dans les propos entendus dans les manifestations, qu'il faut aussi être très précautionneux sur toute une série de sujets parmi lesquels la consommation foncière, les préoccupations environnementales, la biodiversité, préserver aussi les commerces dans les communes. Et donc il y a une espèce d'intelligence collective qui fait que à la fois, parce que vous êtes des usagers de la route et que vous constatez, on l'a dit, qu'elle est insécure, souvent pas toujours bien entretenue vous l'avez dit également, et donc vous voulez pouvoir vous déplacer dans des bonnes conditions et en même temps, vous êtes en capacité de dire oui, mais ce besoin-là il doit aussi se confronter à d'autres obligations, notamment le respect du monde agricole. Et donc, dans notre bilan, on ne va pas pouvoir, comme certains l'espéraient, pouvoir dire des choses très tranchées, non. Je crois que la responsabilité du maître d'ouvrage va être grande pour trouver un équilibre qui va répondre en fait à l'ensemble de ces préoccupations.

Alors, je voudrais juste dire une dernière chose, on a souvent entendu des questions sur est-ce que, ça fait 40 ans qu'on nous parle de ce projet, et est-ce qu'on va devoir attendre encore longtemps ? Et donc il va falloir aussi que des informations précises soient données à la fois sur le calendrier, les modes de financement, c'est très important. Je crois que la population a joué le jeu de la concertation et maintenant elle attend des réponses. Alors je crois que personne ne veut que ça fait dans l'année qui vient, mais en tout cas qu'un calendrier le plus précis possible puisse être donné à la population.

Nicolas CAMOUS, animateur

Merci M. WATTIEZ, merci M. GUYOT, Mesdames et Messieurs merci à vous toutes et tous de votre participation et bonne fin de soirée.