

## CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE

**DOSSIER  
DE CONCERTATION**  
30 SEPTEMBRE AU  
31 OCTOBRE 2024



**RN2**

**MISE À 2X2 VOIES**

ENTRE LAON  
ET AVESNES-SUR-HELPE



# SOMMAIRE

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE .....	4
LE MOT DU GARANT .....	5
AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	6
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION .....	7
<b>1. CONTEXTE GÉNÉRAL : L'AMÉNAGEMENT PROGRESSIF DE LA RN2 .....</b>	<b>8</b>
1.1. Les sections aménagées ou programmées, de Paris à Maubeuge .....	8
1.2. La situation actuelle de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe et les objectifs du projet de mise à 2 x 2 voies.....	10
1.3. La décision de l'État : un aménagement différencié selon les sections .....	12
1.4. Les acteurs du projet.....	13
1.5. Les étapes clés du projet.....	14
<b>2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE .....</b>	<b>15</b>
2.1. Les enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération.....	15
2.1.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain.....	15
2.1.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels .....	23
2.2. Une grande attention portée à l'insertion du contournement dans le territoire.....	25
2.2.1. La séquence « éviter-réduire-compenser ».....	25
2.2.2. Les apports attendus de la concertation .....	25
2.2.3. Des principes de mesures de réduction et de compensation des impacts.....	25
2.3. Les objectifs du contournement de La Capelle.....	27
<b>3. LES FUSEAUX DE PASSAGE ÉTUDIÉS ET LEUR COMPARAISON .....</b>	<b>28</b>
3.1. Les caractéristiques du contournement.....	28
3.1.1. Une route à 2 x 2 voies à 90 km/h, accessible à tous les véhicules .....	28
3.1.2. La mise aux normes environnementales.....	29
3.2. La présentation des fuseaux .....	29
3.2.1. Qu'est-ce qu'un fuseau de passage ?.....	29
3.2.2. Les quatre fuseaux étudiés pour le contournement .....	30
3.3. Le fuseau A (contournement par l'ouest) .....	32
3.4. Le fuseau B (Est de Froidestrées et La Capelle – Ouest de La Flamengrie).....	36
3.5. Le fuseau C (Ouest de Froidestrées – Est de La Capelle et de La Flamengrie).....	40
3.6. Le fuseau D (Ouest de Froidestrées – Est de La Capelle - Ouest de La Flamengrie).....	44
3.7. Les coûts estimés.....	48
3.8. La comparaison des fuseaux.....	49
3.8.1. Le tableau de comparaison .....	49
3.8.2. Les précisions critère par critère .....	50
<b>4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?.....</b>	<b>58</b>
4.1. Le bilan de la concertation publique et la décision sur un fuseau.....	58
4.2. La suite des études.....	58
4.3. La future enquête publique .....	58

La mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2 (RN2) est un projet du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.



# ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE



Bertrand GAUME, préfet  
de la région Hauts-de-France.

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale (RN) 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, porté par l'État et inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, a franchi une étape importante en 2022, avec la concertation préalable, sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP), qui s'était déroulée sur l'ensemble de cet itinéraire.

En s'appuyant sur le bilan de la concertation, l'État, représenté par le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, a rendu sa décision sur le projet le 8 novembre 2022. Le ministre a décidé de poursuivre les études en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure de chacune des sections de la RN2. L'aménagement de la RN2, axe essentiel pour le territoire, est confirmé par la signature entre l'État, la Région Hauts-de-France et les départements de l'Aisne et du Nord du protocole d'accord de l'avenant mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région, qui lui consacre un crédit de 321 millions d'euros.

Ainsi la RN2 sera aménagée à 2 x 2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe de manière progressive. Les partis d'aménagement seront adaptés sur les trois sections de l'itinéraire (contournement de Laon, section entre l'A26 et le sud de Marle et section entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe) pour répondre aux spécificités des territoires traversés, et aux attentes exprimées par le public lors de la concertation.

Le contournement de La Capelle s'inscrit dans la section entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe. Conformément au bilan de la concertation de 2022 et à la décision ministérielle du 8 novembre 2022, il intègre également les communes limitrophes de Froidestrées et de La Flamengrie. Il permettra d'améliorer le confort des déplacements, de sécuriser la desserte locale et de redonner un cadre de vie apaisé aux riverains en éloignant de ces trois bourgs les nuisances et les gênes subies aujourd'hui. Son intégration devra être particulièrement soignée : le projet concerne en particulier des terres d'élevage et des espaces à haute valeur écologique et paysagère de la Thiérache. L'ensemble des enjeux, liés à l'activité agricole et d'élevage, à l'économie locale et aux milieux naturels seront pris en compte, ainsi que les réflexions sur le développement des modes doux et alternatifs à la voiture.

La concertation sur cette opération s'ouvre aujourd'hui. Elle est placée sous le regard de M. Régis GUYOT, garant de la concertation désigné par la CNDP, pour veiller sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet. Elle permet de s'informer et de débattre pour éclairer la décision de l'État sur un fuseau, ou solution de passage, à retenir. Quatre fuseaux ont été approfondis et comparés : ils donneront lieu, je le souhaite, à de riches échanges, avec l'objectif de n'oublier aucun enjeu et de construire collectivement le meilleur projet pour le territoire.

Chacun est invité à participer aux rencontres de la concertation et à s'exprimer largement, en faisant part de l'ensemble de ses avis, questions, remarques et points d'attention.

Je vous souhaite une bonne lecture.

**Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France**

C'EST-À-DIRE ?

## LE PACTE POUR LA RÉUSSITE DE LA SAMBRE-AVESNOIS-THIÉRACHE

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (pacte 1 en 2018 et pacte 2 en 2021) signés entre l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités. Le pacte constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et lui permettre de mieux préparer l'avenir. Les engagements du pacte sont financés notamment au travers des contrats de plan État-Région.

## CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Document par lequel l'État et les Régions s'engagent, en partenariat avec les collectivités locales, sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 ans, parfois prolongées.

# LE MOT DU GARANT



Régis GUYOT, Préfet honoraire.

Par décision du 2 juin 2021, la commission nationale du débat public (CNDP) avait désigné deux garants – M. Jean Raymond WATTIEZ et moi-même – de la concertation publique préalable sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, qui s'est déroulée entre le 10 janvier et le 25 mars 2022.

Dans sa réponse à notre bilan sur le déroulement de la concertation, rendu public le 22 avril 2022, le maître d'ouvrage, le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, a souhaité que la CNDP puisse désigner un garant pour l'accompagner et veiller à la bonne information du public et à la sincérité de la démarche de concertation publique qui va se poursuivre pour arrêter le tracé précis de la mise à 2 x 2 voies, ceci jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique.

La CNDP m'a désigné garant pour cette nouvelle étape, par décision du 11 janvier 2023, aux termes des articles L121-1 et L121-8 du code de l'environnement qui prévoit sa saisine lorsqu'un projet d'aménagement a des impacts significatifs sur l'environnement et dépasse certains seuils financiers.

Comme pour la concertation publique sur le contournement de la commune de Froidmont-Cohartille qui s'est déroulée du 5 au 30 juin 2023, ma mission poursuit le même objectif : veiller à ce que l'ensemble des publics concernés par la mise à 2 x 2 voies de la RN2, étape par étape, disposent d'une information complète, sincère et claire, puissent concrètement participer à la concertation, donner leur avis, faire des propositions, grâce à un ensemble d'actions, rencontres et canaux d'expression diversifié. J'ai participé à la rédaction du présent document dans cet objectif et je serai à votre écoute lors de la troisième étape de ce processus continu qu'est le contournement de La Capelle, intégrant Froidestrées et La Flamengrie.

En tant que garant, je suis tenu à la neutralité et à l'impartialité vis-à-vis du projet, mon rôle étant exclusivement de veiller à la sincérité et à la réalité de la concertation puis de présenter un rapport annuel sur les concertations conduites par le maître d'ouvrage.

Vous pouvez me joindre par courriel à l'adresse [rn2@garant-cndp.fr](mailto:rn2@garant-cndp.fr) ou en adressant un courrier à Garant CNDP-RN2, commission nationale du débat public, 244 boulevard Saint-Germain 75007 Paris.

**Régis GUYOT**



C'EST-À-DIRE ?

## LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La commission nationale du débat public (CNDP) a été créée par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », et transformée en autorité administrative indépendante par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDP organise la participation du public aux projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Elle désigne un ou des garants de la concertation pour les concertations qu'elle accompagne.

# AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE



©DREAL Hauts-de-France

La concertation publique sur l'opération de contournement de La Capelle par la route nationale 2 (ou RN2) avec aménagement à 2 x 2 voies, est organisée par l'État, maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par les articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement.

Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue faisant suite à la phase de concertation qui s'est tenue sur l'aménagement global de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe du 10 janvier au 25 mars 2022. La commission nationale du débat public a désigné un garant pour la concertation continue par décision du 11 janvier 2023.

Comme l'indique le code de l'environnement (article L121-15-1), « la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ».

Maintenant que la concertation préalable a conclu sur l'opportunité du projet, les objectifs de la concertation du 30 septembre au 31 octobre 2024 sont :

- **de présenter les enjeux du territoire et les résultats des études** réalisées sur l'opération de contournement de La Capelle, intégrant Froidestrées et La Flamengrie, et notamment sur les fuseaux de passage possible;
- **de donner l'occasion à chacun**, usager de la RN2, habitant ou acteur du territoire, **de faire part de ses questions, réactions, attentes, préoccupations et propositions** ;
- **d'enrichir l'opération** dans la perspective des prochaines phases d'études et **d'éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix d'un fuseau.**

## LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par les fuseaux de passage, à savoir :

- les communes d'Étréaupont, Froidestrées, Gergny, La Capelle, La Flamengrie, Lerzy, Sommeron et Sorbais ;
- plus largement, les communes voisines et l'ensemble de la communauté de communes de la Thiérache du Centre.

### C'EST-À-DIRE ?

#### FUSEAU DE PASSAGE

Un fuseau est une bande d'études de l'ordre de cinq cents mètres de large dans laquelle pourrait s'inscrire un futur tracé pour le projet concerné, ici le contournement de La Capelle.

(Mise à jour de l'agenda de la concertation)

## PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

### Du 30 septembre au 31 octobre 2024

#### << Informez-vous

Les moyens d'information à votre disposition sont les suivants :

- la page dédiée du site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, en accès direct sur [rn2.fr](https://rn2.fr)
- le présent dossier de concertation :
  - au siège de la communauté de communes de la Thiérache du Centre à La Capelle et dans les mairies de toutes les communes de la communauté de communes
  - sur [rn2.fr](https://rn2.fr)
- la plaquette de synthèse :
  - consultable dans les mêmes lieux que le dossier de concertation et sur [rn2.fr](https://rn2.fr)
  - diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des communes d'Étréaupont, Froidestrées, Gergny, La Capelle, La Flamengrie, Lerzy, Sommeron et Sorbais
- l'exposition présentée lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage (voir ci-dessous)
- la page facebook « Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »

#### << Faites part de vos questions, avis et propositions

- sur la plateforme de participation en ligne sur [rn2.fr](https://rn2.fr)
- par courriel : [rn2@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rn2@developpement-durable.gouv.fr)
- par courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 contournement de La Capelle » – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens

#### << Venez échanger sur le projet

- la réunion publique de lancement, qui proposera une présentation générale de l'opération de contournement puis laissera une large part aux échanges, mardi 1<sup>er</sup> octobre 2024 à 17 h 30 à La Capelle (salle Docteur Hennebelle)
- les ateliers d'information et d'échanges, pour participer à la réflexion et faire part de son avis sur les fuseaux de passage :
  - mardi 8 octobre 2024 à 18 h à La Flamengrie (salle des fêtes)
  - mardi 15 octobre 2024 à 18 h à La Capelle (salle Docteur Hennebelle)
- la participation du maître d'ouvrage au « café citoyen » organisé par le maire de La Capelle, pour échanger informellement sur l'opération et faire part de son avis, mercredi 9 octobre 2024 de 18 h à 19 h 30 à La Capelle (bar « Le Longchamp », rue du Général-de-Gaulle)
- les permanences du maître d'ouvrage ouvertes à tous, pour échanger individuellement sur l'opération :
  - jeudi 10 octobre 2024 de 10 h à 15 h à Froidestrées (mairie)
  - jeudi 17 octobre 2024 de 10 h à 15 h à La Flamengrie (mairie)
  - mercredi 23 octobre 2024 de 10 h à 15 h à Froidestrées (mairie)
  - mercredi 30 octobre 2024 de 10 h à 15 h à La Capelle (maison des associations, place de la Demi-Lune)

#### POUR CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION

M. Régis GUYOT, garant, est disponible pour répondre à toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public à la concertation :

- par courriel (préférentiellement) : [rn2@garant-cndp.fr](mailto:rn2@garant-cndp.fr)
- par courrier : commission nationale du débat public – Garant CNDP RN2 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris

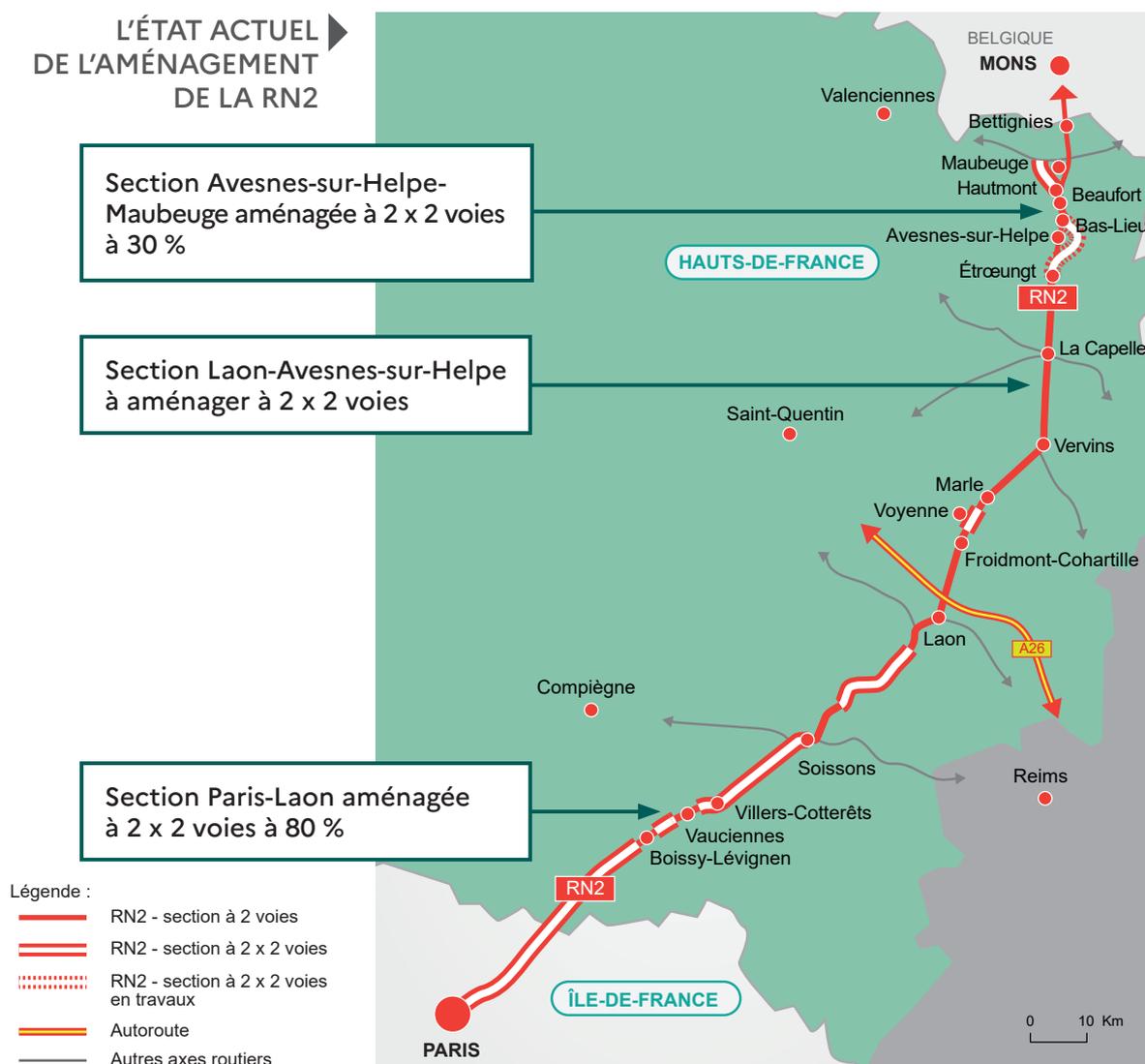
# 1. - CONTEXTE GÉNÉRAL : L'AMÉNAGEMENT PROGRESSIF DE LA RN2

La RN2, longue de 225 kilomètres, relie Paris à la frontière franco-belge à Bettignies (Nord). Elle se raccorde en Belgique à la route nationale 6 qui rejoint Mons puis Bruxelles. Elle traverse et dessert deux régions françaises (l'Île-de-France et les Hauts-de-France) et six départements, dont l'Aisne et le Nord concernés par le projet de mise à 2 x 2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

La RN2 fait partie du réseau routier national que l'État gère, exploite et aménage en lien avec les acteurs des territoires, au travers des contrats de plan État-Région successifs.

L'État a réalisé aujourd'hui la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur plus de 80 % de l'itinéraire entre Paris et Laon et l'aura réalisée sur environ 50 % de la section entre le sud d'Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge (comprenant le contournement d'Avesnes-sur-Helpe) à l'horizon 2027.

## 1.1. Les sections aménagées ou programmées, de Paris à Maubeuge



## AU SUD DE LAON, LA RN2 EST LARGEMENT AMÉNAGÉE À 2 X 2 VOIES

Au sud de Laon, la RN2 est aménagée à 2 x 2 voies à plus de 80 % (103 kilomètres aménagés sur les 123 kilomètres entre Paris et Laon).

Des aménagements sont à l'étude au sud de Soissons pour achever la mise à 2 x 2 voies : les déviations de Boissy-Lévignen et de Vauciennes, et la fin de la déviation de Villers-Cotterêts. Les travaux de la déviation de Vauciennes ainsi que les études et les premiers travaux de la fin de la déviation de Villers-Cotterêts seront financés dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027.

## ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE : LA RÉALISATION DU CRÉNEAU DE VOYENNE ET LA SUITE DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN2

Situé dans la commune de Voyenne (Aisne), le créneau de Voyenne a été mis en service le 18 janvier 2023. Il prolonge sur 1,8 kilomètre le créneau de dépassement à 2 x 2 voies précédemment réalisé au sud de Marle.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 prévoit et financera :

- les études du contournement de Laon ;
- la réalisation du contournement de Froidmont-Cohartille et d'une première étape de la mise à 2 x 2 voies de la section entre l'A26 et le sud de Marle ;
- les études et les mesures compensatoires pour le contournement de La Capelle, élargi à Froidestrées et La Flamengrie.



Giratoire à l'extrémité du créneau de Voyenne. ©DREAL Hauts-de-France

## AVESNES-SUR-HELPE : LE CHANTIER DU CONTOURNEMENT EST EN COURS

Les travaux du contournement d'Avesnes-sur-Helpe par l'est (7,5 kilomètres d'Étroeungt à Bas-Lieu), d'un montant de 160 millions d'euros financés dans le cadre des contrats de plan État-Région successifs, ont démarré en 2023. La mise en service est prévue en 2027.



Construction du viaduc sur le contournement d'Avesnes-sur-Helpe. ©DREAL Hauts-de-France

## DU NORD D'AVESNES-SUR-HELPE À LA BELGIQUE, LA RN2 EST AMÉNAGÉE SUR UN TIERS DE SON PARCOURS

Au nord d'Avesnes-sur-Helpe, la RN2 est aménagée en 2 x 2 voies à près de 30 % (9,5 kilomètres aménagés sur les 32 kilomètres jusqu'à la frontière franco-belge).

Deux zones sont aménagées :

- le contournement ouest de Maubeuge, mis en service en 2005 ;
- la section Beaufort-Hautmont, mise en service en 2011.

Deux sections, inscrites dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, restent à aménager :

- la section de 10 kilomètres de la RN2 entre Avesnes-sur-Helpe (Bas-Lieu) et Beaufort (études financées par le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027) ;
- le contournement nord de Maubeuge, dont le maître d'ouvrage est le département du Nord (travaux financés par le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027).

La dernière section de la RN2 sur le territoire français, sur les 3 kilomètres séparant Mairieux (au nord de Maubeuge) et la frontière franco-belge à Bettignies, est à 2 voies.

## 1.2.

# La situation actuelle de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe et les objectifs du projet de mise à 2 x 2 voies

La RN2 représente, sur l'itinéraire entre le sud de Laon et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, environ 73 kilomètres. Elle est majoritairement une route bidirectionnelle à deux voies (une voie dans chaque sens) présentant des carrefours nombreux, le plus souvent à niveau, avec les axes secondaires. Des accès agricoles et riverains sont également reliés directement à la route nationale.

L'infrastructure n'est pas congestionnée aujourd'hui et ne devrait pas l'être dans l'avenir, même en l'absence d'aménagement. La présence de poids lourds sur l'axe est toutefois fortement ressentie comme une source d'inconfort dans la conduite et d'insécurité pour les usagers.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 traverse douze agglomérations, dont celles de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie, et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre différentes problématiques : des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes, des ralentissements et des gênes pour les habitants des communes traversées.

La mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a pour objectifs :

- **d'améliorer les conditions de déplacement** et de sécuriser les accès à la RN2 et les dépassements;
- **d'améliorer le cadre de vie des habitants** en contournant des centres-bourgs afin de limiter le bruit, la pollution et l'insécurité pour les riverains.

Elle intègre dès sa conception la mise à niveau de l'infrastructure vis-à-vis **des normes environnementales**, la **prise en compte des enjeux environnementaux** et les réflexions **pour favoriser les modes actifs** (marche à pied, vélo...), **les transports en commun et le covoiturage**.

**Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022.**



©Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France

## LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE



© Iris Conseil – Menscom / DREAL Hauts-de-France.

### Légende

- |       |  |  |                      |
|-------|--|--|----------------------|
| ..... | Limite départementale                  |  | Autoroute            |
| ..... | Frontière franco-belge                 |  | Autres axes routiers |
|       | RN2 - section à 2 voies                |  | Ligne TER            |
|       | RN2 - section à 2 x 2 voies            |  | Voie navigable       |
|       | RN2 - section à 2 x 2 voies en travaux |  |                      |

# 1.3.

## La décision de l'État : un aménagement différencié selon les sections

À la suite de la concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2, a fixé par décision du 8 novembre 2022 le parti d'aménagement et les orientations à retenir pour la poursuite des études, sur la base des enseignements de la concertation.

Il a notamment décidé d'un aménagement de la RN2 adapté aux spécificités des territoires traversés, en particulier la Thiérache, selon les trois grandes sections de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe :

- la sécurisation du contournement de Laon, d'Étouvelles au sud à l'échangeur de l'A26 au nord, par un aménagement sur place à 2 x 2 voies avec terre-plein central ;
- l'aménagement en route express à 2 x 2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle ; l'aménagement comprend la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents et non motorisés ;
- l'aménagement en route non express à 2 x 2 voies entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe. Toutes les communes traversées dans cette section (Thienu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, Le Capelle, La Flamengrie et Larouillies) seront contournées.

Il a également décidé :

- d'approfondir les premières propositions des fuseaux de passage sur le contournement de La Capelle et de préparer la concertation dédiée au contournement de Froidmont-Cohartille (cette dernière a été réalisée en 2023) ;
- de réaliser de nouvelles études de trafic pour approfondir la connaissance de la situation actuelle et quantifier les trafics futurs (ces études sont engagées).

**Le contournement de La Capelle, élargi aux communes de Froidestrées et de La Flamengrie, sera aménagé en cohérence avec l'aménagement retenu pour la section comprise entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, à savoir une 2 x 2 voies en route non express, avec carrefours à niveau (giratoires) et terre-plein central. Les véhicules lents pourront circuler sur le contournement.**

### LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTION ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS
<b>Contournement de Laon</b>	Élargissement sur place de la RN2 à 2 x 2 voies		Possibilité de maintenir les carrefours dénivelés existants à étudier		 Possibilité d'itinéraires de substitution à étudier
<b>Échangeur de l'A26 - sud de Marle</b>	Élargissement sur place de la RN2 à 2 x 2 voies et déviation de Froidmont-Cohartille en tracé neuf	Route express			 Itinéraires de substitution
<b>Sud de Marle - sud d'Avesnes-Sur-Helpe</b>	Élargissement sur place de la RN2 à 2 x 2 voies et déviation de toutes les communes traversées par la RN en tracé neuf	Route non express			Accès sur la RN2



©DREAL Hauts-de-France

→ **CONSULTER LE BILAN DE LA CONCERTATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUCCÉDANT À CELUI DES GARANTS ET LA DÉCISION DE L'ÉTAT : RN2.FR**

Le contournement de La Capelle avait donné lieu à un premier atelier le 3 février 2022 dans la commune, au moment de la concertation sur l'ensemble de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

## 1.4.

### Les acteurs du projet

**Le maître d'ouvrage :**  
l'État – ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

L'État pilote le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

La DIR (direction interdépartementale des routes) Nord, en tant qu'exploitant de la RN2, est associée aux études sur le projet.



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Les partenaires du projet, réunis au sein du comité de pilotage**

Le comité de pilotage réunit les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache : l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités du territoire.

Il assure la gouvernance du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2.



LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE EST COFINANCÉ PAR L'ÉTAT, LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE ET LE DÉPARTEMENT DE L'AISNE.



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



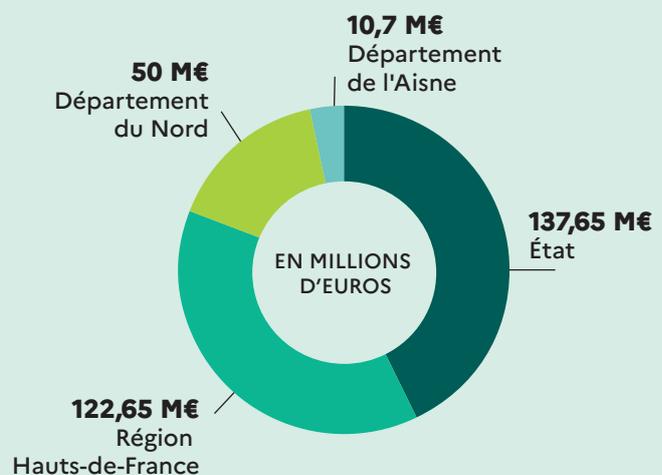
**Région  
Hauts-de-France**



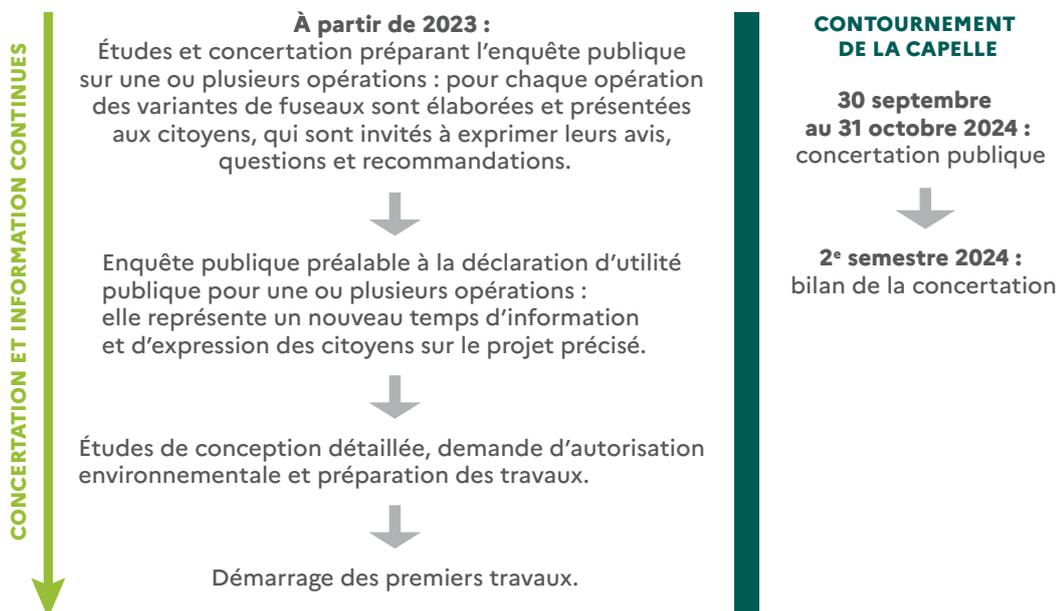
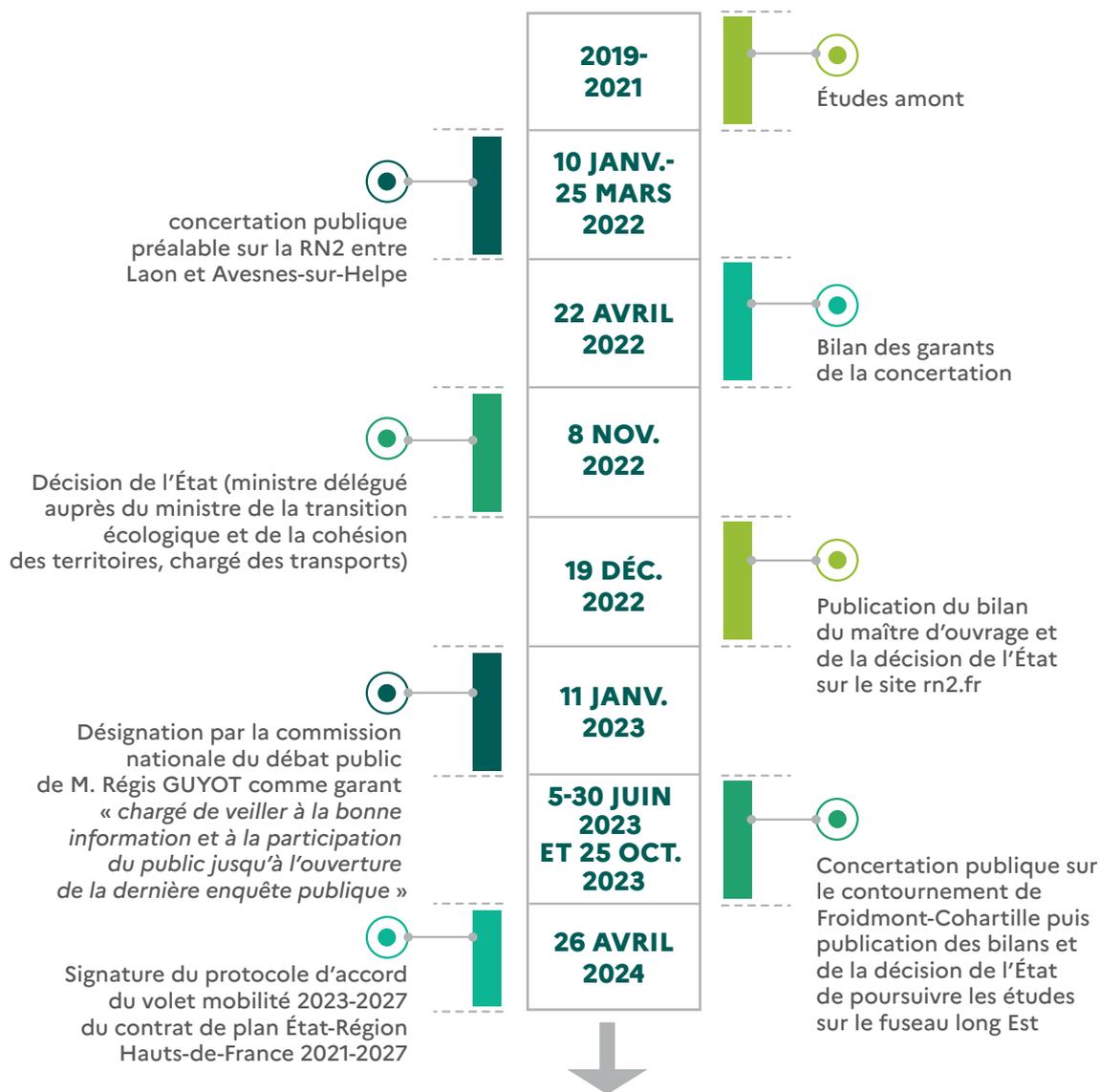
### LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN2 DANS LE VOLET MOBILITÉ DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2021-2027, dont le protocole d'accord a été signé le 26 avril 2024 par l'État et la Région, confirme l'engagement des partenaires pour la mise à 2 x 2 voies de la RN2, conformément au pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Sur les 341 millions d'euros inscrits dans le volet mobilité pour le développement du réseau routier, 321 millions d'euros seront consacrés à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 (comprenant le contournement de Maubeuge dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le département du Nord), avec la répartition ci-contre :



# 1.5. Les étapes clés du projet



## 2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE

Conformément aux attentes exprimées par les habitants lors de l'atelier de concertation du 3 février 2022, reprises par la décision de l'État du 8 novembre 2022, les études sur l'opération de contournement de La Capelle ont intégré des fuseaux longs pour contourner à la fois les communes de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie.

Un diagnostic a été réalisé sur le territoire de ces trois communes et celui des communes proches : les principaux enjeux identifiés sont présentés dans ces pages. Une fois que le projet de contournement sera précisé, l'étude d'impact détaillera les impacts sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser.

### 2.1.

## Les enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération

### 2.1.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain

#### LE RÔLE ESSENTIEL DE LA RN2 POUR LES DÉPLACEMENTS

La RN2, axe routier Nord-Sud majeur du département de l'Aisne, joue un rôle essentiel pour les déplacements locaux et pour l'accès des salariés, des clients ou des sous-traitants aux entreprises et aux zones d'activités situées le long de la route nationale.

L'activité agricole est également source de trafic : la RN2 est utilisée pour se rendre dans des parcelles souvent dispersées et pour s'approvisionner ou apporter les productions dans les coopératives et silos.

Dans la zone d'étude, la RN2 est reliée à huit routes départementales. Il s'agit, du sud au nord :

- dans la commune de Froidestrées, de la RD1730 vers Lerzy et Buironfosse ;
- dans la commune de La Capelle, de la RD3030 vers Lerzy, de la RD1029 vers Guise et Saint-Quentin, de la RD1043 qui relie Le Nouvion-en-Thiérache à Hirson, de la RD75 vers Beaufort-sur-Sambre, de la RD1720 vers Sommeron et de la RD285 vers Rocquigny et Fourmies ;
- dans la commune de La Flamengrie, de la RD 1640 vers Rocquigny et Fourmies.

Les RD1043 et 1029 sont d'anciennes routes nationales qui permettent de rejoindre des agglomérations (Guise, Saint-Quentin, Le Nouvion-en-Thiérache, Hirson). Elles sont plus fréquentées que les autres routes départementales qui font le lien avec des communes proches.

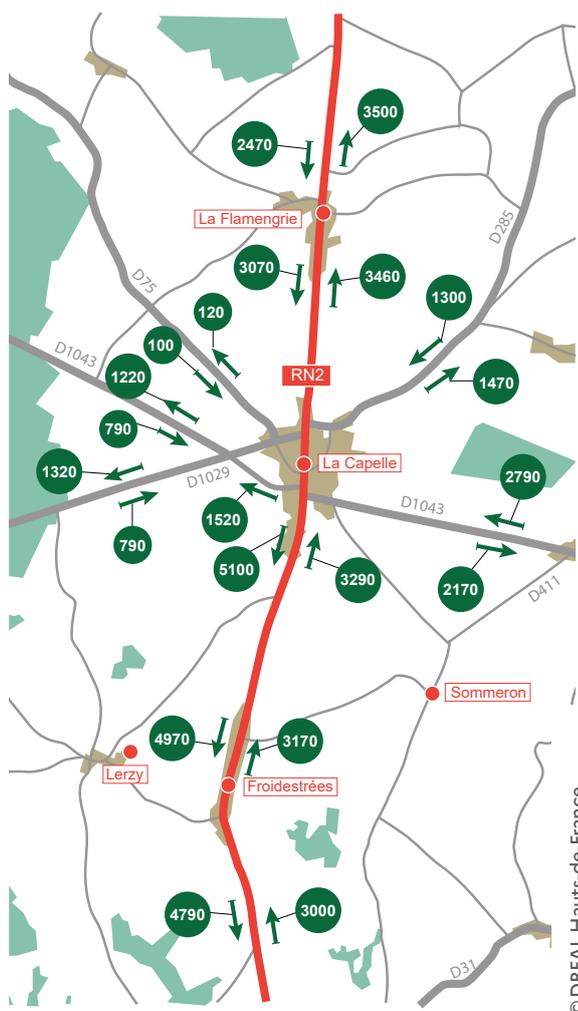
La RN2 et ces routes départementales assurent les échanges à deux échelles. Elles donnent accès :

- aux emplois, aux équipements publics (entre autres les établissements d'enseignement publics et privés et l'hippodrome international à La Capelle, le lycée Joliot-Curie à Hirson, le centre hospitalier à Le Nouvion-en-Thiérache, la sous-préfecture et le lycée agricole à Vervins...), aux entreprises, commerces et services situés dans les pôles de proximité et les différentes communes de la communauté de communes de la Thiérache du Centre ;
- aux emplois et aux services plus spécialisés (services publics, santé, commerce) dans les pôles régionaux, extérieurs à la Thiérache, comme Laon, Saint-Quentin ou Fourmies.



Le carrefour RN2 / RD1029 à La Capelle.

©Harald Mourreau / DREAL  
Hauts-de-France



## LES TRAFICS SUR L'AXE

En termes de trafic, la RN2 accueillait en 2020 (comptages réalisés en février et juin 2020) entre Laon et Avesnes-sur-Helpe en moyenne 7 000 véhicules par jour dont 11 à 18 % de poids lourds. Les temps de parcours actuels entre Étouvelles (sud de Laon) et Avesnes-sur-Helpe sont d'environ 1 h 15.

La RN2 était fréquentée en 2020 par environ 8 400 véhicules par jour (deux sens confondus) à Froidestrées et La Capelle et par environ 6 500 véhicules par jour à La Flamengrie.

La Capelle étant située à un carrefour avec le réseau routier départemental, les trafics se cumulent dans l'agglomération. Le trafic était en 2020 d'environ 4 à 5 000 véhicules par jour (deux sens confondus) sur les axes Est-Ouest.

## L'ACCIDENTALITÉ

Dans la zone d'étude du contournement on compte un accident corporel (un blessé grave) sur la RN2 dans la période 2016-2020 – période de référence de l'étude de l'accidentalité – et aucun depuis 2020. Cet accident a eu lieu à l'intersection entre la RN2 et la rue du Capitaine Lemaire dans l'agglomération de La Capelle.

De manière générale, sur la section intégrant Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie, l'accidentalité est plutôt faible.

## LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES DOUX

Aucune piste cyclable n'est recensée dans la zone d'étude ou à proximité immédiate et le secteur n'est pas concerné par les aménagements de véloroutes du département de l'Aisne. Comme le montre la carte en page suivante, l'EuroVélo 3 ou « Scandibérique », qui traverse la France et relie en Thiérache Guise et Hirson, passe à Étréaupont, à huit kilomètres au sud du projet. Il sera tenu compte du sujet des déplacements à vélo dans le projet.

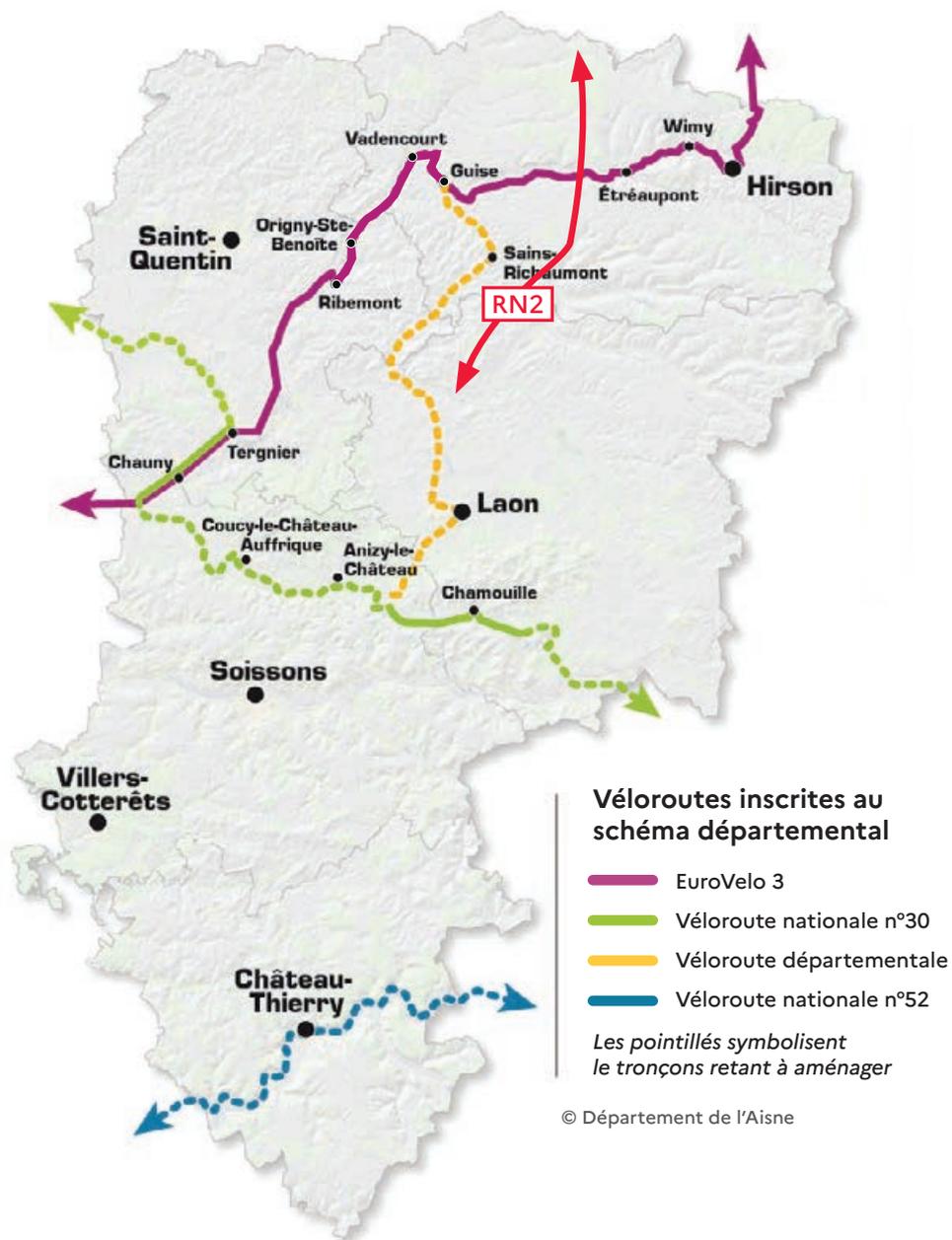
Aucune aire de covoiturage n'est présente dans le territoire du projet.

La ligne de train la plus proche (environ 15 kilomètres à l'est) est celle qui relie Laon et Vervins à Aulnoye-Aymeries, les gares les plus proches étant celles de Fourmies, Anor, Hirson et Origny-en-Thiérache.

La zone d'étude est desservie par deux lignes du réseau de bus interurbains de la régie des transports de l'Aisne (RTA) :

- la ligne commerciale 536 qui relie Hirson et Bohain et dessert La Capelle et La Flamengrie;
- la ligne scolaire 5223 (pour mémoire, dans le département de l'Aisne les lignes scolaires sont ouvertes à tous) qui relie Luzoir à La Capelle, Froidestrées à La Capelle via Étréaupont et Autreppes, Lerzy à La Capelle via Englancourt et Marly-Gomont, La Capelle à La Flamengrie via Rocquigny, et encore Gergny à La Capelle. Cette ligne permet de desservir l'ensemble des établissements scolaires à proximité de La Capelle et offre divers itinéraires.

## LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE L' AISNE



## UNE ÉCONOMIE AGRICOLE TOURNÉE VERS L'ÉLEVAGE



Vaches laitières pâturant.

© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France

Les terres agricoles représentent près de 80 % de l'occupation du sol – la zone d'étude est aussi composée d'un tissu urbain discontinu correspondant aux bourgs traversés et à une zone d'activités (ZAE des Andiers à La Capelle) d'environ 10 hectares.

L'élevage bovin laitier est l'activité principale : il représente 65 % de la surface agricole utile (SAU). Le lait est majoritairement transformé en fromage Maroilles, importante appellation d'origine protégée (AOP) de la région.

Plusieurs fromageries sont présentes dans la zone d'étude. La Capelle compte une coopérative laitière qui collecte le lait dans un rayon de 50 à 100 kilomètres autour de la commune et l'expédie ensuite dans des usines de traitement et de transformation.

Les céréales, notamment le maïs et le blé tendre, représentent 28 % de la SAU. Les autres cultures (orge, autres céréales, colza, etc.), les fourrages et les jachères se répartissent dans les 7 % de SAU restante. Une coopérative céréalière est implantée à La Capelle.

L'opération de contournement devra intégrer les enjeux liés à l'activité agricole, concernant :

- les emprises foncières ;
- la présence de fermes isolées ;
- le rétablissement des installations, notamment d'irrigation ;
- la desserte et les déplacements, en particulier les accès aux parcelles et aux sièges d'exploitation et les rétablissements de voiries et de chemins.

## UNE ACTIVITÉ DE COMMERCE ET DE SERVICES



L'hippodrome de La Capelle.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France

L'activité économique de la zone d'étude est par ailleurs le fait d'entreprises artisanales, de commerces et de services (restauration, coiffure, comptabilité, professions de santé, etc.) ainsi que de quelques hébergements de tourisme à La Capelle, La Flamengrie et Étréaupont.

Une quinzaine d'établissements et services se trouvent le long de la RN2 ou dans sa proximité immédiate à Froidestrées, de l'ordre de quatre-vingts à La Capelle et une vingtaine à La Flamengrie, dont par exemple :

- à Froidestrées une entreprise de travaux et une entreprise de récupération de déchets triés ;
- à La Capelle un laboratoire biochimique (analyses du lait), un fabricant d'articles de broserie et des fabricants d'aliments pour les animaux de ferme ;
- à La Flamengrie un garage automobile et des entreprises de travaux.

Un hippodrome international est également implanté à La Capelle : une vingtaine de courses de trot par an y ont lieu et il est fréquenté annuellement par 60 000 personnes.

## LE CADRE DE VIE DES HABITANTS : BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée au cours des études amont sur l'opération, les 22 et 23 juin 2020. Sur les cinq points de mesure, seuls un point le long de la RN2 et un point le long de la RD1029 ont montré une ambiance sonore «non modérée», avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit. Il n'y a pas de bâtiment sensible, comme un établissement de santé par exemple, ni de point noir bruit identifié dans la zone d'étude.

L'opération sera réalisée suivant la réglementation applicable sur le bruit. Les mesures de bruit seront actualisées dans la future étude d'impact sur le projet, une fois qu'un fuseau sera retenu.



La RN2 dans la traversée de La Capelle.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France

### C'EST-À-DIRE ?

#### AMBIANCE SONORE «NON MODÉRÉE»

Selon la réglementation (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières), une zone d'ambiance sonore est dite «non modérée» si le niveau de bruit ambiant est supérieur à 65 décibels entre 6 h et 22 h (de jour) et à 60 décibels entre 22 h et 6 h (de nuit).

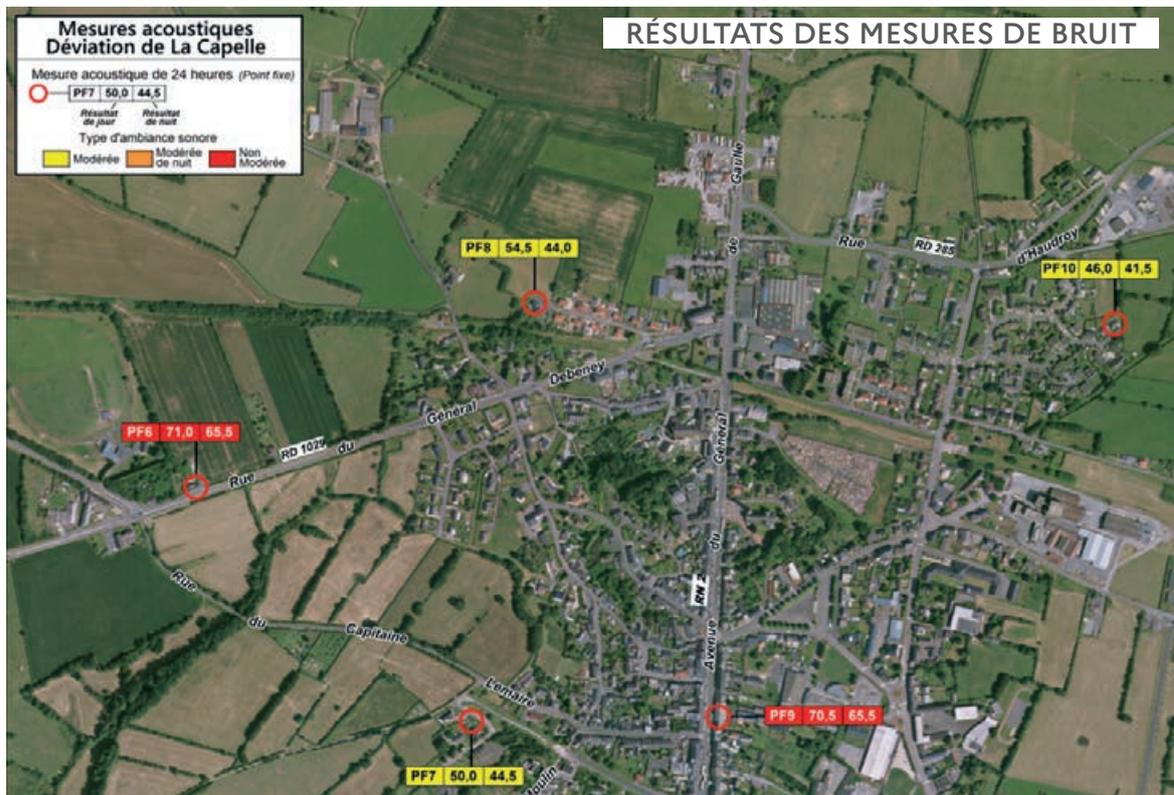
#### POINT NOIR BRUIT

Un point noir bruit est un bâtiment d'habitation ou un établissement sensible (établissement d'enseignement, de santé...) dont les niveaux sonores en façade dépassent l'une au moins des valeurs limites, soit 70 décibels de jour (6h-22h) et 65 décibels de nuit (22h-6h), et satisfaisant un critère d'antériorité par rapport à l'autorisation de construire l'infrastructure à l'origine de la nuisance sonore.

## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

La contribution sonore de projets d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 et R571-32 et suivants du code de l'environnement et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Dans le cas où les seuils réglementaires sont dépassés, le maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement ou de création d'une infrastructure routière doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique.



© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France

Une campagne de mesure de la qualité de l'air (mesure de la concentration en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et des particules PM<sub>10</sub>) a également été réalisée sur cinq sites dans la commune de La Capelle entre le 22 juin et le 7 juillet 2020.

Toutes les concentrations des polluants atmosphériques relevées sont inférieures aux valeurs limite réglementaires.

Ainsi, pour les concentrations de NO<sub>2</sub>, l'objectif de qualité est fixé à 40 µg/m<sup>3</sup> (microgramme par mètre cube) et les valeurs relevées sur les points de mesures vont de 10,8 µg/m<sup>3</sup> à 24,4 µg/m<sup>3</sup>.

Pour les concentrations de PM<sub>10</sub>, la valeur limite est fixée à 40 µg/m<sup>3</sup>. Les valeurs relevées vont de 22,7 à 37,5 µg/m<sup>3</sup> ; l'objectif de qualité, fixé à 30 µg/m<sup>3</sup>, n'est pas atteint sur le point de mesure situé le long de la RN2 et sur les deux points de mesure situés le long de la RD1029.

Les mesures de la qualité de l'air seront actualisées dans la future étude d'impact sur le projet, une fois qu'un fuseau sera retenu.

## RÉSULTAT DES MESURES DE QUALITÉ DE L'AIR



### C'EST-À-DIRE ?

#### DIOXYDE D'AZOTE

Polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

#### PARTICULES PM<sub>10</sub>

Particules fines d'un diamètre inférieur à 10 microns. Les particules fines sont des particules en suspension dans l'atmosphère qui sont d'origine naturelle (provenant notamment des éruptions volcaniques) ou liées à l'activité humaine.

#### VALEUR LIMITE

Niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

#### OBJECTIF DE QUALITÉ

Niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

## LE PATRIMOINE

Les enjeux patrimoniaux portent sur les périmètres des monuments historiques inscrits ou classés. La zone d'étude compte deux monuments inscrits : l'église fortifiée Sainte-Benoîte de Lerzy et le monument du cessez-le-feu de la Pierre d'Haudroy à La Flamengrie.



L'église fortifiée de Lerzy.

© Havang(n)/W. Commons



La Pierre d'Haudroy.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France

Un périmètre de protection d'un rayon de 500 mètres existe autour de ces monuments historiques, dans lequel toutes les constructions nouvelles, démolitions, transformations et modifications de bâtiments sont soumises à avis ou accord de l'architecte des bâtiments de France.

Le projet évite ces périmètres de protection.

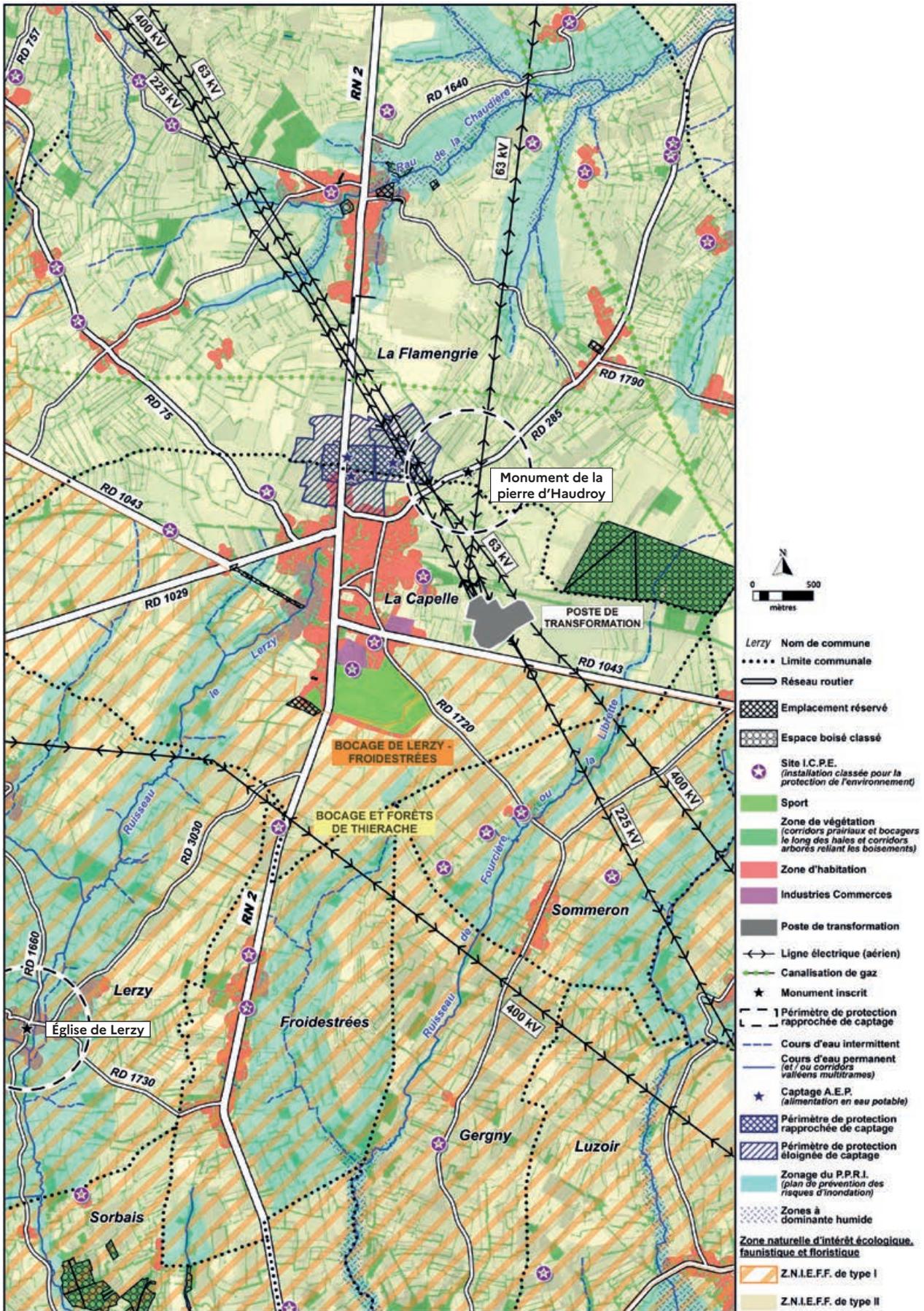
Des zones de présomption de prescription archéologique sont également recensées par le service régional d'archéologie des Hauts-de-France dans les communes de La Capelle et La Flamengrie. Un dossier réglementaire sera établi au cours des études ultérieures, une fois que les emprises du projet seront précisément définies.

## C'EST-À-DIRE ?

### ZONES DE PRÉSUMPTION DE PRESCRIPTION ARCHÉOLOGIQUE

Créées par la loi du 1<sup>er</sup> août 2003 relative à l'archéologie préventive, les zones de présomption de prescription archéologique permettent d'alerter les aménageurs sur les zones archéologiques sensibles du territoire et qui sont présumées faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive en cas de travaux d'aménagement.

# CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX



© INPN / Préfecture Hauts-de-France / ARS Hauts-de-France / DREAL Hauts-de-France / DRAC Hauts-de-France / GéoRisques / GRT Gaz / RTE / IGN Ortho HR / BD Topo / Scan25

## 2.1.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels

### UNE PARTIE DE LA ZONE D'ÉTUDE CONCERNÉE PAR LE RISQUE INONDATION

La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense, avec deux types de risque d'inondations : par débordement des cours d'eau et par remontée de la nappe phréatique.

Elle est concernée par des zones rouges du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) « Vallée de l'Oise entre Aisonville-et-Bernoville et Mondrepuis », autour des ruisseaux Le Lerzy, La Fourcière et La Chaudière et de leurs affluents et par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de l'Oise entre Bernot et Logny-lès-Aubentons » en raison de possibles crues à débordement lent au niveau de la commune d'Étréaupont.

L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions de ces plans de prévention du risque inondation, en évitant au maximum de traverser les zones inondables.

#### C'EST-À-DIRE ?

##### PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)

Outil de prévention du risque inondation élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, le PPRI réglemente les possibilités de construction ou d'aménagement dans les zones à risque.

##### ZONE ROUGE DU PPRI

La couleur rouge caractérise une zone d'un PPRI très exposée aux inondations en raison notamment des hauteurs de submersion, de la vitesse du courant ou de la fréquence des inondations.

#### LES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

Le PPRI autorise les travaux de construction ou d'aménagement d'infrastructures de transport en zone rouge, « sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à une augmentation du risque d'inondation en amont ou en aval (hausse de la ligne d'eau, perte de capacité de stockage), qu'ils prennent en compte les impératifs de l'écoulement des crues, et que ces travaux fassent l'objet de mesures compensatoires le cas échéant ».

Le PPRI exige également que l'assainissement pluvial soit maîtrisé pour ne pas aggraver les conditions d'écoulement et de concentration des eaux par rapport à l'état naturel.

#### DES ZONES HUMIDES OU POTENTIELLEMENT HUMIDES ET DES CAPTAGES D'EAU POTABLE

Des milieux potentiellement humides sont liés aux différents cours d'eau présents dans la zone d'étude : ruisseaux Le Lerzy, La Fourcière, La Chaudière, le Fossé du Pré de la Herse, le cours d'eau du Bosquet Marcy, Le Haut-Bugny, Le Ton.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer s'il existe des zones humides avérées.

Il sera nécessaire d'éviter ces milieux sensibles autant que possible ou de les compenser de manière à conserver au maximum leurs fonctionnalités.

Des périmètres de protection de captages d'eau potable sont par ailleurs présents au nord de La Capelle (captages de La Capelle-La Flamengrie); ils seront évités par le projet.

#### LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES

La loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux stipule que « la préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général ». Quelle que soit leur taille, les zones humides ont une valeur patrimoniale, au regard de la biodiversité, des paysages et des milieux naturels, et/ou hydrologique, notamment pour la régulation des débits et la diminution de la pollution des eaux. Ces fonctions fondamentales imposent de stopper la régression des zones humides, voire de les réhabiliter.



Le Lerzy à Sorbais.

© René Hourdry/W. Commons

## DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER

Deux réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue sont présents dans le territoire : l'un lié au bocage de Lerzy-Froidestrées, l'autre au ruisseau Le Lerzy et son affluent, le Fossé du Pré de la Herse.

Plusieurs corridors écologiques sont également identifiés :

- trois corridors valléens multitrames correspondant aux ruisseaux Le Lerzy (et au Fossé du Pré de la Herse), de Fourcière et La Chaudière ;
- des corridors prairiaux et bocagers identifiés au niveau des alignements de haies ;
- un corridor arboré reliant les différents massifs boisés.

Le projet contribuera à augmenter la fragmentation des milieux naturels et aura notamment un effet barrière au passage de la faune.

La poursuite des études devra permettre de réduire ces impacts, en particulier par des aménagements permettant de maintenir la continuité des milieux traversés.

## LA PRÉSENCE D'ESPÈCES PROTÉGÉES

L'intégralité du secteur est couverte par la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Bocage et forêts de Thiérache », ainsi que la ZNIEFF de type I « Bocage de Lerzy-Froidestrées » dans sa partie sud.

Une première analyse bibliographique de la faune et de la flore a été réalisée. Elle a recensé la présence d'une flore et d'une faune intéressantes, dont des espèces protégées :

- des oiseaux, en particulier : martin-pêcheur d'Europe, bondré apivore, pie-grièche écorcheur, milan noir ;
- des amphibiens : crapaud commun, triton alpestre, triton ponctué, grenouille verte, grenouille rousse ;
- des chauve-souris : sérotine commune, murin de Daubenton, murin de Natterer, pipistrelle commune, oreillard gris ;
- des mammifères terrestres comme le campagnol amphibie, le hérisson d'Europe et l'écureuil roux.

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain réalisés aux différentes saisons, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de définir les impacts et les mesures à mettre en œuvre.

### C'EST-À-DIRE ?

#### TRAME VERTE ET BLEUE

Elle a pour objectif de maintenir et de reconstituer sur le territoire national un réseau continu (continuités écologiques) permettant aux espèces de circuler, de s'alimenter, se reproduire, se reposer, et ainsi favoriser le maintien de la biodiversité.

#### CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

Couloir naturel permettant aux espèces de se déplacer de manière continue, dans des territoires fragmentés ou séparés par l'homme.

#### CORRIDOR VALLÉEN MULTITRAME

Corridor intégrant généralement une trame aquatique (cours d'eau), une trame herbacée (berges enherbées) et une trame boisée (végétation des berges).

#### CORRIDOR PRAIRIAL ET BOCAGER

Corridor composé d'une mosaïque de prairies et de cultures délimitées par des haies et comprenant des bosquets et ensembles forestiers.

#### CORRIDOR ARBORÉ

Corridor composé de haies, arbustes et arbres isolés, bosquets et ensembles forestiers.

### C'EST-À-DIRE ?

#### ZONE NATURELLE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type I sont des espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable. Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches, offrant des potentialités biologiques importantes.



Hérisson d'Europe.

© Jörg Hempel / W. Commons



Grenouille verte.

© GFDL / W. Commons



Sérotine commune.

© Mnolf / W. Commons

## 2.2.

# Une grande attention portée à l'insertion du contournement dans le territoire

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise tout au long de l'élaboration du projet et la concertation y prend une part majeure.

### 2.2.1. La séquence « éviter-réduire-compenser »

La séquence, ou doctrine, « éviter-réduire-compenser » (ERC) préside à la conception du projet.

Elle se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'évitement des sensibilités ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
- enfin compenser les impacts résiduels.

Les fuseaux étudiés pour contourner Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie s'attachent, sur la base du diagnostic des enjeux pour le milieu humain et les milieux naturels, à éviter les secteurs les plus sensibles (voir 3.2.2.).

#### C'EST-À-DIRE ?

##### ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER

La séquence éviter-réduire-compenser, ou ERC, a été introduite dans le droit français par la loi relative à la protection de la nature de 1976. Elle a été consolidée et précisée en 2016 par la loi pour la reconquête de la biodiversité, qui vise une absence de perte nette de biodiversité dans la conception puis la réalisation de plans, de programmes ou de projets d'aménagement du territoire.

### 2.2.2. Les apports attendus de la concertation

La concertation publique est organisée pour permettre le recueil des avis et des suggestions, notamment sur les enjeux et les effets des fuseaux étudiés sur les déplacements, la desserte du territoire, les activités économiques, dont l'agriculture et l'élevage, le cadre de vie des habitants et l'environnement naturel. Elle se poursuivra dans la suite des études afin de préciser le projet (tracé, mesures environnementales, etc.).

L'approfondissement des études, dont notamment l'étude d'impact, s'enrichira des avis, questions, remarques, suggestions et points d'attention exprimés par le public et les acteurs au cours de la présente concertation.

### 2.2.3. Des principes de mesures de réduction et de compensation des impacts

La définition précise des mesures en faveur de l'environnement sera formalisée dans l'étude d'impact. Des principes de mesures, s'appliquant à la création de sections de route, de déviations, de créneaux de dépassement ou à l'aménagement d'une route à 2 x 2 voies existante, et des exemples mis en œuvre dans le contournement d'Avesnes-sur-Helpe, dont les travaux sont en cours, peuvent toutefois être cités :

- Des mesures d'évitement des impacts :
  - la première mesure d'évitement concerne le choix du tracé, en évitant les zones présentant le plus d'enjeux ;
  - un système d'assainissement permettant de traiter les eaux pluviales de la plateforme routière avant leur rejet dans le milieu naturel. Ce système est destiné à protéger les écoulements naturels et les eaux souterraines de la pollution liée à l'infrastructure ;
  - le rétablissement des cours d'eau traversés avec des ouvrages assurant la transparence hydraulique du projet et la préservation du milieu aquatique y compris lors de crues ;
  - la recherche de solutions permettant de réduire au maximum les besoins de foncier pour réaliser les aménagements ;
  - le suivi de chantier par un écologue et la pose de barrières imperméables pour interdire la zone de chantier aux batraciens (exemple contournement d'Avesnes-sur-Helpe) ;
  - ...

#### C'EST-À-DIRE ?

##### TRANSPARENCE HYDRAULIQUE

Aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux.

- Des mesures de réduction des impacts :
  - des protections contre le bruit pour certains secteurs bâtis proches du projet, en fonction des résultats des études acoustiques à venir;
  - le rétablissement des voiries et chemins (notamment chemins d'exploitation agricole) traversés par le projet au moyen de traversées aux gabarits compatibles avec les usages actuels et futurs (passage de matériel agricole de gros gabarit);
  - la mise en place de passages pour la faune, d'ouvrages hydrauliques mixtes permettant le passage de la petite faune, la réalisation de viaducs pour protéger à la fois le lit mineur des cours d'eau et la végétation des berges (exemple contournement d'Avesnes-sur-Helpe);
  - la pose de gîtes pour les chauve-souris ;
  - une étude du milieu agricole s'attachant à évaluer l'impact du projet sur les exploitations. Des aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements) pourront être envisagés;
  - des calendriers de travaux adaptés aux enjeux environnementaux;
  - ...
- Des mesures de compensation des impacts :
  - la reconstitution de biotopes, au moyen par exemple d'implantations de mares à amphibiens ou de haies (exemple contournement d'Avesnes-sur-Helpe, un coefficient de 3 pour 1 a été appliqué);
  - la conversion de zones agricoles difficiles à exploiter en boisement ou zone humide de type rose-lière ou prairie humide (exemple contournement d'Avesnes-sur-Helpe);
  - des compensations pour les zones humides : le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie 2022-2027 (pour La Flamengrie) prévoit une compensation à hauteur de 150 % à 300 % selon la position de la zone compensée, et le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 (pour La Capelle et Froidestrées) prévoit une compensation entre 150 % et 200 % selon la position de la zone compensée;
  - la création d'obligations réelles environnementales (ORE) en partenariat avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs et éleveurs, pour par exemple convertir des cultures en prairies de fauche ou pâturées (exemple contournement d'Avesnes-sur-Helpe);
  - ...

Une attention particulière sera également portée à la phase des travaux pour réduire au maximum la gêne et les nuisances pour les usagers et les riverains de la RN2.

## C'EST-À-DIRE ?

### LIT MINEUR D'UN COURS D'EAU

Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace où l'écoulement de l'eau s'effectue la majeure partie du temps. Le lit majeur est l'espace occupé par un cours d'eau lors de ses crues (l'inondation commence lorsque l'eau monte hors du lit mineur).

### BIOTOPE

Lieu de vie d'espèces végétales et animales.

### SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

### OBLIGATION RÉELLE ENVIRONNEMENTALE (ORE)

Ce dispositif permet aux propriétaires de biens immobiliers qui le souhaitent de mettre en place une protection environnementale sur leur bien. Cette protection est volontaire et rémunérée.



La Thiérache bocagère.

© Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France

## 2.3.

# Les objectifs du contournement de La Capelle

De manière à répondre aux enjeux et aux besoins du territoire, les objectifs de l'opération sont formulés de la manière suivante :

- **sécuriser les déplacements des usagers sur la RN2** : le contournement de La Capelle, intégrant le contournement des communes de Froidestrées et de La Flamengrie, contribue à améliorer les conditions de déplacements sur la route nationale (sécurité, lisibilité, confort) sur un peu plus de 10 kilomètres de la section de la RN2 entre Vervins et Avesnes-sur-Helpe;
- **maintenir un bon niveau de desserte locale** : l'opération de contournement doit maintenir, par la mise en place d'un itinéraire à 2 x 2 voies et des carrefours réaménagés (giratoires), de bonnes conditions d'accès aux routes départementales qui desservent le territoire;
- **améliorer le cadre de vie des riverains** : le contournement des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie permet de détourner le trafic routier et ainsi de limiter les nuisances pour les riverains. En apaisant la circulation dans les bourgs, l'opération offre aux communes des opportunités pour des projets et aménagements locaux.

L'opération intègre dès la conception du projet les **enjeux agricoles, économiques et environnementaux**.

# 3. LES FUSEAUX DE PASSAGE ÉTUDIÉS ET LEUR COMPARAISON

## 3.1. Les caractéristiques du contournement

### 3.1.1. Une route à 2 x 2 voies à 90 km/h, accessible à tous les véhicules

Le tronçon de la RN2 qui fait l'objet de l'opération est celui traversant, du sud au nord, les bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. La longueur du contournement étudié varie de 11 à 14 kilomètres environ en fonction des fuseaux.

**L'infrastructure prévue est une route non express** (c'est-à-dire accessible à tous les types de véhicules) à 2 x 2 voies avec carrefours à niveau (giratoires) et terre-plein central. Ces aménagements contribuent à la sécurité des déplacements : le terre-plein central empêche les collisions frontales, les carrefours giratoires facilitent et sécurisent les mouvements des véhicules pour franchir la RN2 ou pour s'y insérer. Ce type de carrefour permet également de limiter les emprises foncières comparativement à des carrefours dénivelés (passant au-dessus ou en dessous de la RN2).

**La vitesse limite autorisée sera de 90 km/h**, la vitesse ayant vocation à être réduite à l'approche des carrefours giratoires.

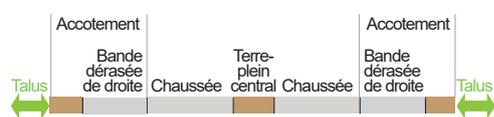
#### LE PROFIL RETENU : ROUTE NON EXPRESS À 2 X 2 VOIES AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL ET CARREFOURS GIRATOIRES

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS
<b>Contournement de La Capelle</b>	Déviations de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie en tracé neuf				Accès sur la RN2

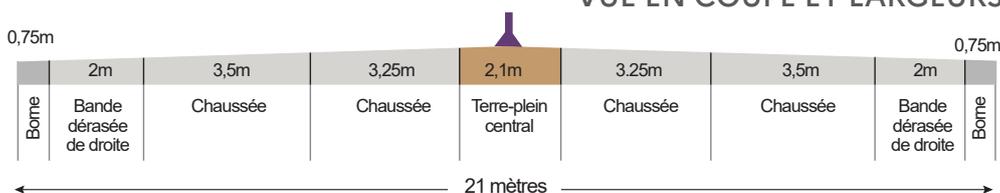


Exemple de route à 2 x 2 voies.

© DREAL Hauts-de-France



#### VUE EN COUPE ET LARGEURS



### 3.1.2. La mise aux normes environnementales

L'infrastructure de contournement répondra aux normes environnementales : elle intégrera les aménagements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée (systèmes de drainage, bassins d'assainissements, etc.).

Le principe de ces aménagements est le suivant :

- les eaux de ruissellement de la plateforme routière sont récupérées dans un réseau séparé des eaux du bassin versant naturel et dirigées vers des bassins d'assainissement ;
- les eaux de ruissellement sont traitées dans ces bassins avant rejet limité vers le milieu naturel ;
- les eaux des bassins versants naturels sont canalisées le long de la route nationale aménagée vers des exutoires naturels (talweg, cours d'eau, etc.).



Bassin d'assainissement réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne.

© DREAL Hauts-de-France

Quel que soit le fuseau de passage, il sera nécessaire de créer plusieurs bassins d'assainissement. Leurs dimensions et leur positionnement seront affinés dans la suite des études.

## 3.2. La présentation des fuseaux

### 3.2.1. Qu'est-ce qu'un fuseau de passage ?

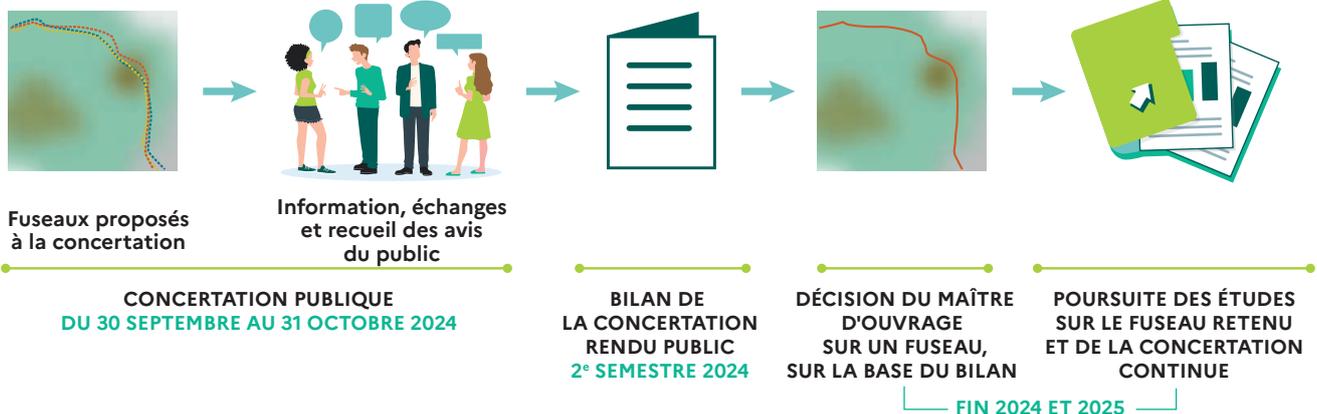
Des fuseaux d'aménagement, ou fuseaux de passage, sont des bandes d'étude de plusieurs centaines de mètres de large dans lesquelles peuvent s'inscrire un ou plusieurs futurs tracés.

Un projet d'aménagement routier comme celui du contournement de La Capelle est conçu par étapes, qui organisent l'approfondissement progressif du projet. Cette progressivité permet d'assurer que l'ensemble des sensibilités du territoire et des enjeux (agricoles, économiques, environnementaux, etc.) sont bien pris en compte.

Les étapes sont les suivantes :

- l'étude de fuseaux de passage et leur comparaison ;
- la concertation publique sur les fuseaux étudiés – c'est l'étape actuelle ;
- le choix d'un fuseau par l'État, en s'appuyant sur le bilan de la concertation publique ;
- l'approfondissement du fuseau retenu ;
- la présentation du fuseau précisé à l'enquête d'utilité publique.

#### LA DÉFINITION PROGRESSIVE DU PROJET



Les fuseaux de passage pour le contournement de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie détaillés dans les pages suivantes représentent des bandes d'études d'environ 500 mètres de large, parfois resserrées pour éviter des servitudes d'utilité publique (captages, lignes électriques, etc.) et les secteurs les plus sensibles en termes environnementaux.

Ils préfigurent également ce que pourrait être un tracé au sein de chaque fuseau; ce dernier reste à ce stade une hypothèse de travail, qui pourra connaître des évolutions.

### 3.2.2. Les quatre fuseaux étudiés pour le contournement

Le contournement des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie est possible par l'Ouest ou par l'Est.

Les quatre fuseaux étudiés sont les suivants :

FUSEAU A	FUSEAU B	FUSEAU C	FUSEAU D
Contournement de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie par l'ouest	Contournement de Froidestrées et de La Capelle par l'est et de La Flamengrie par l'ouest	Contournement de Froidestrées par l'ouest et de La Capelle et de La Flamengrie par l'est	Contournement de Froidestrées par l'ouest, de La Capelle par l'est et de La Flamengrie par l'ouest

De manière à pouvoir être comparés rigoureusement, ces fuseaux ont tous les mêmes points d'origine sur la RN2 actuelle. Ils se raccordent à la RN2 :

- au sud, à environ 700 mètres au sud du panneau d'entrée de l'agglomération de Froidestrées ;
- au nord, à environ 1 kilomètre au nord du panneau de sortie de l'agglomération de La Flamengrie.

Les fuseaux ont intégré dès leur conception les principaux enjeux environnementaux. Ils prennent en compte les servitudes d'utilité publique et réduisent le plus possible la traversée ou les impacts sur :

- les zones d'habitation ;
- les périmètres de protection du captage d'eau potable de La Capelle-La Flamengrie ;
- les zonages réglementaires du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue ;
- les lignes électriques à haute et très haute tension et le poste de transformation de La Capelle ;
- les installations classées pour l'environnement (sites ICPE), une majorité étant liée à l'activité agricole (élevage, coopératives) ;
- les périmètres de protection des monuments historiques (église de Lerzy, Pierre d'Haudroy) ;
- la canalisation de gaz au nord de La Capelle ;
- ...

L'étude d'impact à venir dans la suite du projet permettra de définir les mesures à prendre pour réduire ou compenser les impacts.



Ligne électrique au sud-ouest de La Capelle.

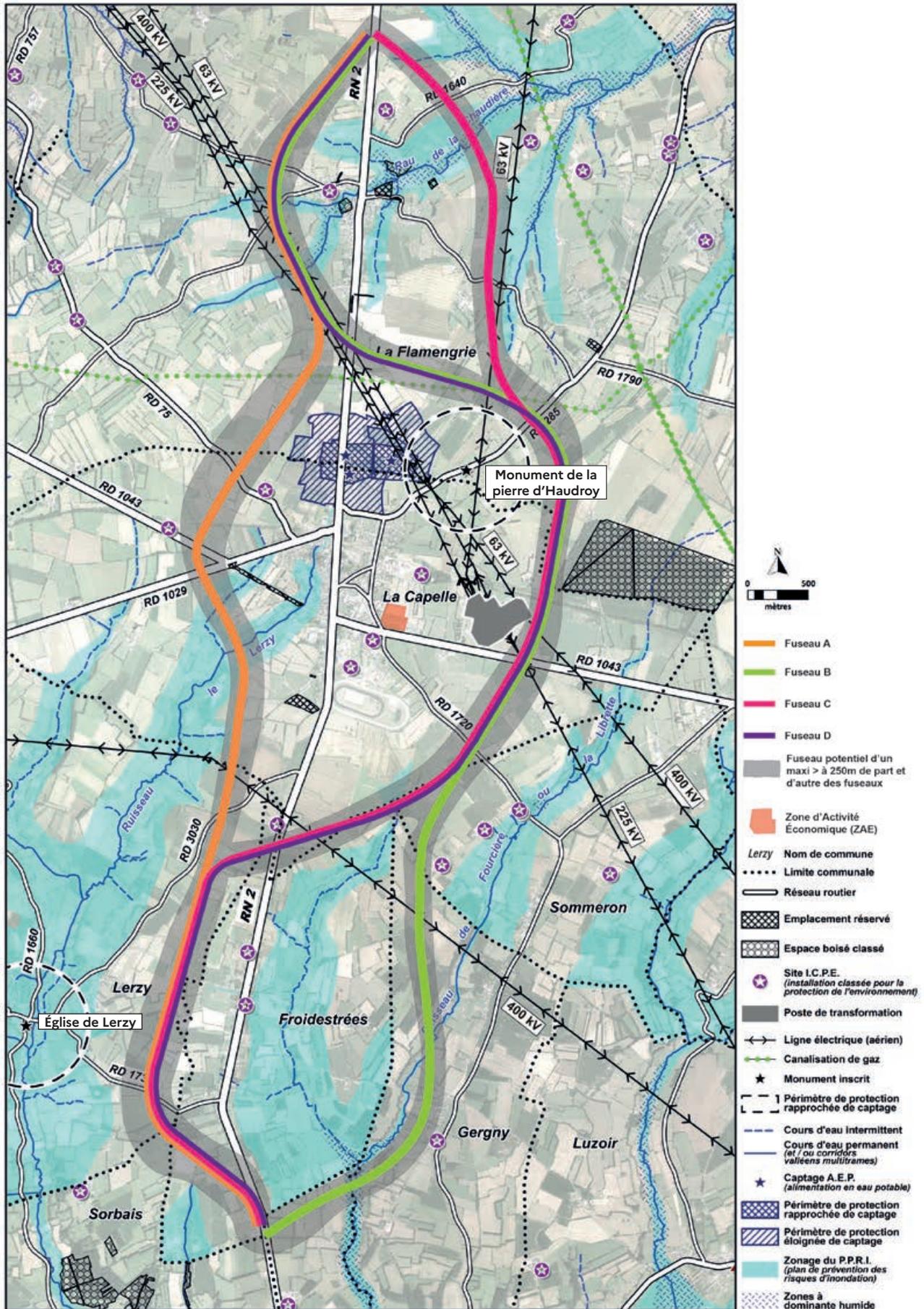
© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France



Passage souterrain d'une canalisation de gaz signalée par des balises jaunes.

© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France

## LES 4 FUSEAUX DE CONTOURNEMENT



© INPN / Préfecture Hauts-de-France / ARS Hauts-de-France / DREAL Hauts-de-France / DRAC Hauts-de-France / GéoRisques / GRT Gaz / RTE / IGN Ortho HR / BD Topo / Scan25

### 3.3. Le fuseau A (contournement par l'ouest)



© INPN / Préfecture Hauts-de-France / ARS Hauts-de-France / DREAL Hauts-de-France / DRAC Hauts-de-France / GéoRisques / GRT Gaz / RTE / IGN Ortho HR / BD Topo / Scan25

## DESCRIPTION

Ce fuseau, long de près de 11 kilomètres, contourne par l'ouest les bourgs des communes de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Il concerne le territoire de ces trois communes ainsi que, sur quelques centaines de mètres, celui de la commune de Lerzy.

Les bourgs contournés resteront desservis par l'ancienne RN2.

Ce fuseau comprend :

- à partir de son point d'origine au sud, la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur place, sur 400 mètres ;
- 3 giratoires : un giratoire à chaque extrémité du contournement et un troisième connectant le contournement aux RD1043 et 1029 ;
- un ouvrage d'art (viaduc) pour franchir Le Lerzy ;
- cinq bassins d'assainissement.

Ce fuseau traverse les zones à risque d'inondation des ruisseaux Le Lerzy et La Chaudière. Il croise la canalisation de gaz souterraine au nord de La Capelle et des lignes électriques aériennes (la conception du projet permettra de maîtriser les impacts sur ces infrastructures de transport d'énergie).

## LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Le fuseau impacte plusieurs voiries. Il est proposé de rétablir :

- la RD1730 (vers Lerzy et Buironfosse) et la RD3030 (vers Lerzy) en passage supérieur (c'est-à-dire par-dessus l'infrastructure de contournement) ;
- la rue de Papleux à La Flamengrie, en passage supérieur.



En dehors des routes départementales raccordées au contournement par des giratoires (*voir ci-dessus*), les autres voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car les véhicules peuvent être reportés sur d'autres axes proches. Tous les chemins et accès agricoles seront rétablis dans le cadre du projet.

Ces mises en impasse concernent, du sud au nord :

- à Froidestrées, la rue Maillard et le chemin de Saint-Nicolas ;
- à La Capelle, le chemin agricole et la RD75 (vers Beaurepaire-sur-Sambre), dont l'accès serait rétabli via le giratoire créé pour connecter les RD1043 et 1029 ;
- à La Flamengrie, le chemin des Bœufs, le chemin du Routier et la rue des Fidèles.

En résumé, les axes conservés dans cette variante seraient, du sud au nord :

- l'ancienne RN2 (accès aux bourgs) – giratoire créé ;
- la RD1730 – passage supérieur créé ;
- la RD3030 – passage supérieur créé ;
- la rue du Moulin – elle passerait sous le viaduc prévu dans le contournement pour franchir le ruisseau Le Lerzy ;
- la RD1029 et la RD1043 – giratoire créé ;
- la rue de Papleux – passage supérieur créé.

D'une manière générale, le contournement limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser.

## LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau A permet de reporter environ 6 000 véhicules par jour sur le contournement. Ce trafic reporté représente plus de 65 % du trafic estimé à la mise en service du contournement (environ 9 200 véhicules par jour deux sens confondus, dans les secteurs où le trafic est le plus élevé, en particulier la traversée de La Capelle).

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera à l'ensemble des usagers un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. Ce fuseau présente néanmoins le temps de traversée le plus faible sur l'itinéraire Nord-Sud par rapport aux autres fuseaux, puisque les usagers ne rencontrent qu'un seul giratoire sur leur parcours. L'objectif de l'opération est avant tout d'améliorer la sécurité, les conditions de circulation et la qualité de vie des habitants des bourgs.

Compte tenu des mises en impasse de voiries (*voir ci-avant*) et selon les trajets des usagers locaux, certains temps de parcours seront allongés.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans les centres-bourgs gagneront en sécurité. Les circulations des cars desservant Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES D'HABITATION ET SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Aucune parcelle d'habitation n'est coupée par le projet. Cependant, des habitations se trouvent dans le fuseau : 27 habitations se trouvent dans la zone des 200 mètres autour de l'hypothèse de tracé, dont 5 situées à 50 mètres de l'hypothèse de tracé, avec de potentiels impacts en termes de bruit et de qualité de l'air. La prochaine étape d'étude permettra d'optimiser le tracé en l'écartant le plus possible des habitations.

Avec le contournement, la majorité du trafic routier sera écartée des bourgs, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic améliorera l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour les riverains situés sur l'axe de la RN2 existante.

## LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements du fuseau A représente environ 23 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place sur 400 mètres, le contournement en tracé neuf avec giratoires, chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors les mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.



© DREAL Hauts-de-France.

Exemple de pont-cadre.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES À RISQUE D'INONDATION, LES COURS D'EAU ET LES ZONES HUMIDES

Le fuseau A traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) au niveau des ruisseaux Le Lerzy, La Chaudière et leurs affluents et bras secondaires. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Le ruisseau Le Lerzy sera franchi par un viaduc d'environ 175 mètres et le ruisseau de La Chaudière par deux ouvrages hydrauliques, de type pont-cadre par exemple. Ils assureront

la transparence hydraulique pour une occurrence centennale conformément au plan de prévention du risque inondation en vigueur et permettront de maintenir la desserte de la rue du Moulin. Le franchissement en viaduc permet de réduire le volume de remblais au sein de la zone inondable.

Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer s'il existe des zones humides avérées, notamment à hauteur des vallées des cours d'eau franchis.

## **LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'EAU, LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES**

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

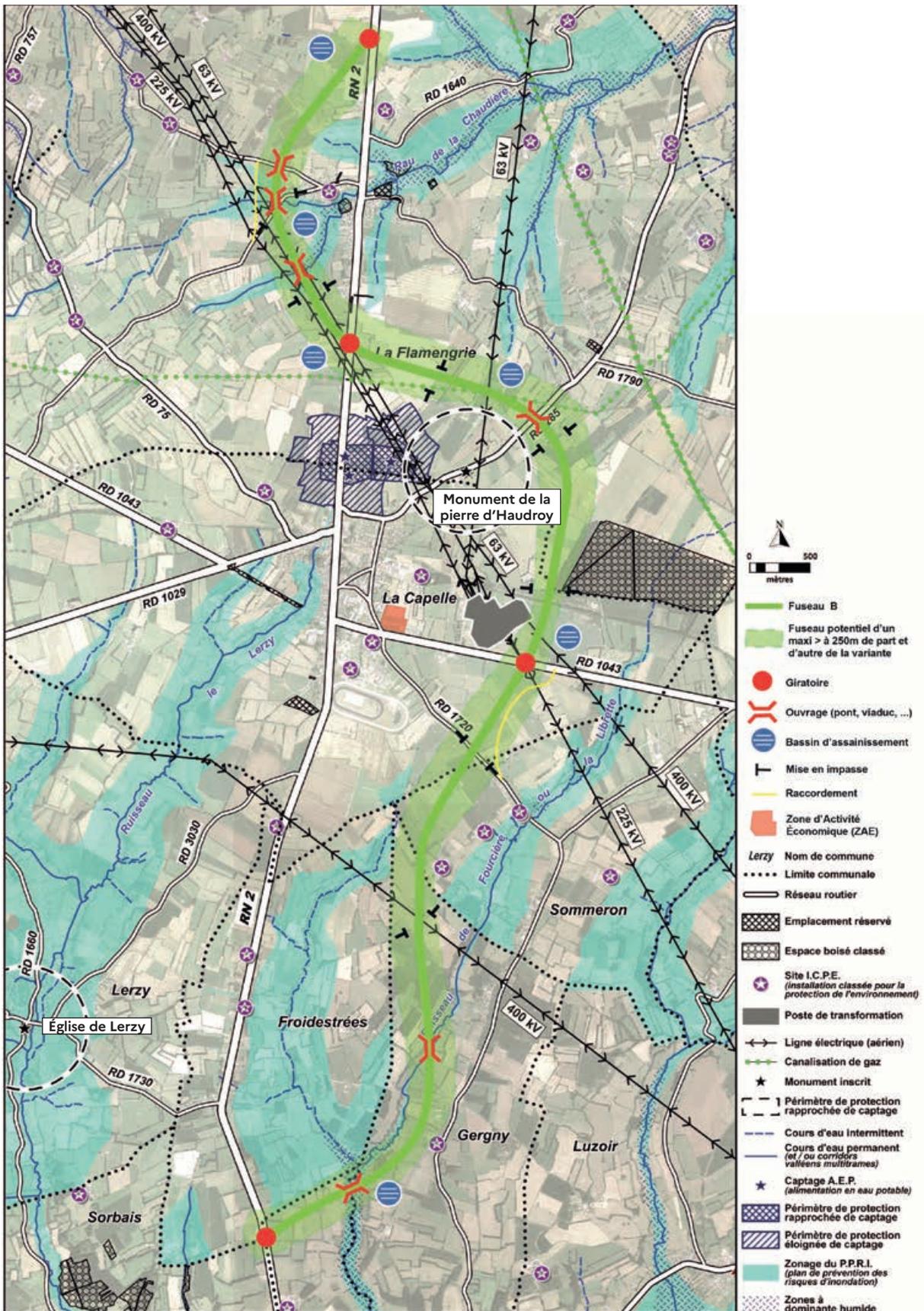
Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération de contournement, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

Le fuseau A aura un impact sur quatre corridors écologiques : deux corridors valléens multitrames et deux corridors prairiaux et bocagers (*voir les définitions en p. 24*).

Le franchissement du ruisseau Le Lerzy par un viaduc permettra de ne pas impacter le lit mineur de ce cours d'eau. Les ouvrages hydrauliques pour franchir le ruisseau de La Chaudière pourront également constituer des points de passage pour la petite faune.

### 3.4. Le fuseau B (Est de Froidestrées et La Capelle – Ouest de La Flamengrie)



© INPN / Préfecture Hauts-de-France / ARS Hauts-de-France / DREAL Hauts-de-France / DRAC Hauts-de-France / GéoRisques / GRT Gaz / RTE / IGN Ortho HR / BD Topo / Scan25



## DESCRIPTION

Ce fuseau, long de près de 13 kilomètres, contourne par l'est les bourgs de Froidestrées et La Capelle et par l'ouest le bourg de La Flamengrie. Il concerne le territoire de ces trois communes ainsi que, sur quelques centaines de mètres, celui de la commune de Sommeron.

Les bourgs contournés resteront desservis par l'ancienne RN2.

Ce fuseau comprend :

- 4 giratoires : un giratoire à chaque extrémité du contournement, un giratoire connectant le contournement à la RD1043 et un giratoire reconnectant le contournement à la RN2 au nord de La Capelle ;
- deux ouvrages d'art (viaducs) pour franchir le ruisseau de Fourcière ;
- six bassins d'assainissement.

Ce fuseau traverse la zone à risque d'inondation du ruisseau de La Chaudière. Il croise la canalisation de gaz souterraine au nord de La Capelle et des lignes électriques aériennes (la conception du projet permettra de maîtriser les impacts sur ces infrastructures de transport d'énergie).

## LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Le fuseau impacte plusieurs voiries. Il est proposé de rétablir :

- la RD285 (vers Rocquigny et Fourmies) en passage inférieur (sous le contournement) ;
- la rue de Papeux à La Flamengrie, en passage supérieur.

En dehors des routes départementales raccordées au contournement par des giratoires (*voir ci-dessus*), les autres voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car les véhicules peuvent être reportés sur d'autres axes proches. Tous les chemins et accès agricoles seront rétablis dans le cadre du projet.



© DREAL Hauts-de-France.

Ces mises en impasse concernent, du sud au nord :

- à Froidestrées, le chemin de Froidestrées et la RD1720 (vers Sommeron), dont l'accès serait rétabli via le giratoire créé pour connecter la RD1043 ;
- à La Capelle, le chemin du Bois de la Dame ;
- à La Flamengrie, le chemin de la Cense aux lièvres, le chemin du Routier et la rue des Fidèles.

En résumé, les axes conservés dans cette variante seraient, du sud au nord :

- l'ancienne RN2 (accès aux bourgs) – giratoire créé ;
- la RD1043 – giratoire créé ;
- la RD285 – passage inférieur créé ;
- la rue de Papeux – passage supérieur créé.

D'une manière générale, le contournement limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser.

## LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau B permet de reporter environ 6 300 véhicules par jour sur le contournement. Ce trafic reporté représente près de 70 % du trafic estimé à la mise en service du contournement (environ 9 200 véhicules par jour deux sens confondus, dans les secteurs où le trafic est le plus élevé, en particulier la traversée de La Capelle).

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera pour l'ensemble des usagers un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'améliorer la sécurité, les conditions de circulation et la qualité de vie des habitants des bourgs.

Compte tenu des mises en impasse de voiries (*voir ci-avant*) et selon les trajets des usagers locaux, certains temps de parcours seront allongés.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans les centres-bourgs gagneront en sécurité. Les circulations des cars desservant Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES D'HABITATION ET SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS



© Havang(nl)/W. Commons

Aucune parcelle d'habitation n'est coupée par le projet. Cependant, des habitations se trouvent dans le fuseau : 33 habitations se trouvent dans la zone des 200 mètres autour de l'hypothèse de tracé, dont 6 situées à 50 mètres de l'hypothèse de tracé, avec de potentiels impacts en termes de bruit et de qualité de l'air. La prochaine étape d'étude permettra d'optimiser le tracé en l'écartant le plus possible des habitations.

Avec le contournement, la majorité du trafic routier sera écartée des bourgs, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic améliorera l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour les riverains situés sur l'axe de la RN2 existante.

## LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements du fuseau B représente environ 27 hectares, comprenant le contournement en tracé neuf avec giratoires, chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors les mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES À RISQUE D'INONDATION, LES COURS D'EAU ET LES ZONES HUMIDES

Le fuseau B traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) au niveau du ruisseau de La Chaudière. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Le ruisseau de Fourcière sera franchi par deux viaducs, l'un d'environ 150 mètres et l'autre d'environ 75 mètres. Ils assureront la transparence hydraulique pour une occurrence centennale conformément au plan de prévention du risque inondation en vigueur. Le franchissement en viaduc permet de réduire le volume de remblais au sein de la zone inondable.

Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer s'il existe des zones humides avérées, notamment à hauteur des vallées des cours d'eau franchis.

## **LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'EAU, LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES**

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération de contournement, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

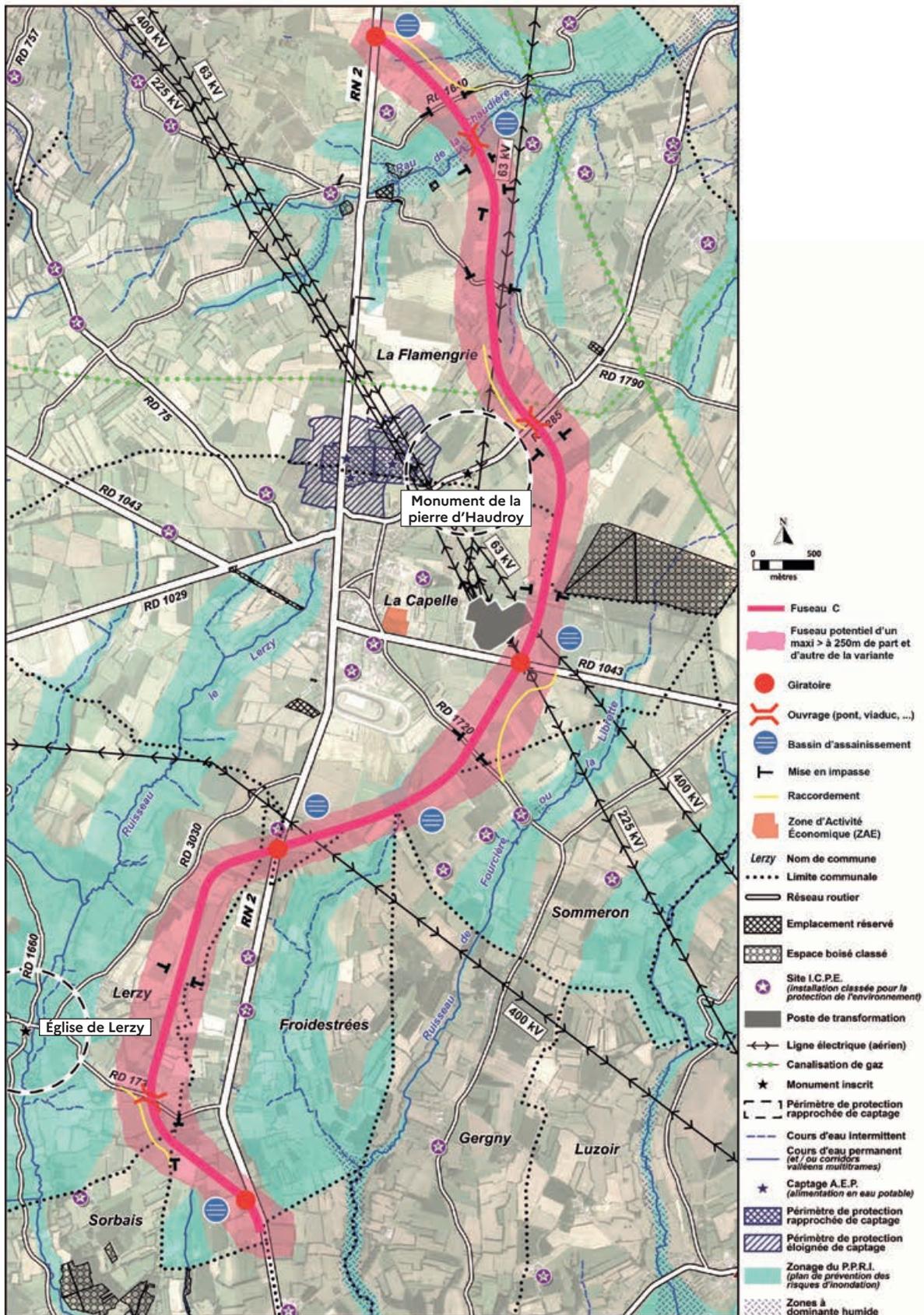
Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

Le fuseau B aura un impact sur cinq corridors écologiques : deux corridors valléens multitrames, deux corridors prairiaux et bocagers et un corridor arboré (*voir les définitions en p. 24*).

Le franchissement du ruisseau de Fourcière par des viaducs permettra de ne pas impacter le lit mineur de ce cours d'eau. Les ouvrages hydrauliques pour franchir le ruisseau de La Chaudière pourront également constituer des points de passage pour la petite faune.

## 3.5. Le fuseau C

(Ouest de Froidestrées – Est de La Capelle et de La Flamengrie)



© INPN / Préfecture Hauts-de-France / ARS Hauts-de-France / DREAL Hauts-de-France / DRAC Hauts-de-France / GéoRisques / GRT Gaz / RTE / IGN Ortho HR / BD Topo / Scan25



## DESCRIPTION

Ce fuseau, long d'environ 12 kilomètres, contourne par l'ouest le bourg de Froidestrées et par l'est les bourgs de La Capelle et de La Flamengrie. Il concerne le territoire de ces trois communes ainsi que, sur quelques centaines de mètres, celui de la commune de Lerzy.

Les bourgs contournés resteront desservis par l'ancienne RN2.

Ce fuseau comprend :

- à partir de son point d'origine au sud, la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur place, sur 400 mètres ;
- 4 giratoires : un giratoire à chaque extrémité du contournement, un giratoire reconnectant le contournement à la RN2 au nord de Froidestrées et un giratoire connectant le contournement à la RD1043 ;
- un ouvrage d'art (viaduc) pour franchir le ruisseau de La Chaudière ;
- six bassins d'assainissement.

Ce fuseau traverse les zones à risque d'inondation du ruisseau de Fourcière et du ruisseau de La Chaudière. Il croise la canalisation de gaz souterraine au nord de La Capelle et des lignes électriques aériennes (la conception du projet permettra de maîtriser les impacts sur ces infrastructures de transport d'énergie).

## LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Le fuseau impacte plusieurs voiries. Il est proposé de rétablir :

- la RD1730 (vers Lerzy et Buironfosse) en passage supérieur ;
- la RD285 (vers Rocquigny et Fourmies) en passage inférieur.

En dehors des routes départementales raccordées au contournement par des giratoires (*voir ci-dessus*), les autres voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car les véhicules peuvent être reportés sur d'autres axes proches. Tous les chemins et accès agricoles seront rétablis dans le cadre du projet.

Ces mises en impasse concernent, du sud au nord :

- à Froidestrées, la rue Maillard et le chemin Saint-Nicolas ;
- à La Capelle, la RD1720 (vers Sommeron), dont l'accès serait rétabli via le giratoire créé pour connecter la RD1043, le chemin du Bois de la Dame et le chemin de La Capelle ;
- à La Flamengrie, le chemin du Cheneau, la rue des Aubépines, le chemin de la Cense aux lièvres, le chemin du Bas-Bugny et la RD1640 (vers Rocquigny et Fourmies).

En résumé, les axes conservés dans cette variante seraient, du sud au nord :

- l'ancienne RN2 (accès aux bourgs) – giratoire créé ;
- la RD1043 – giratoire créé ;
- la RD285 – passage inférieur créé.

D'une manière générale, le contournement limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser.

## LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau C permet de reporter environ 6 800 véhicules par jour sur le contournement. Ce trafic reporté représente près de 75 % du trafic estimé à la mise en service du contournement (environ 9 200 véhicules par jour deux sens confondus, dans les secteurs où le trafic est le plus élevé, en particulier la traversée de La Capelle).

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera pour l'ensemble des usagers un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'améliorer la sécurité, les conditions de circulation et la qualité de vie des habitants des bourgs.

Compte tenu des mises en impasse de voiries (*voir ci-avant*) et selon les trajets des usagers locaux, certains temps de parcours seront allongés.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans les centres-bourgs gagneront en sécurité. Les circulations des cars desservant Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES D'HABITATION ET SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS



Le bourg de La Flamengrie.

©P.A. Leclercq/W. Commons

Aucune parcelle d'habitation n'est coupée par le projet. Cependant, des habitations se trouvent dans le fuseau : 19 habitations se trouvent dans la zone des 200 mètres autour de l'hypothèse de tracé, dont 8 situées à 50 mètres de l'hypothèse de tracé, avec de potentiels impacts en termes de bruit et de qualité de l'air. La prochaine étape d'étude permettra d'optimiser le tracé en l'écartant le plus possible des habitations.

Avec le contournement, la majorité du trafic routier sera écartée des bourgs, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité.

La baisse du trafic améliorera l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour les riverains situés sur l'axe de la RN2 existante.

## LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements du fuseau C représente environ 27 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place sur 400 mètres, le contournement en tracé neuf avec giratoires, chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors les mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES À RISQUE D'INONDATION, LES COURS D'EAU ET LES ZONES HUMIDES

Le fuseau C traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) au niveau des ruisseaux de Fourcière et de La Chaudière. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Le ruisseau de La Chaudière sera franchi par un viaduc d'environ 175 mètres. Des ouvrages hydrauliques sont prévus pour franchir les bras secondaires du ruisseau. Ils assureront la transparence hydraulique pour une occurrence centennale conformément au plan de prévention du risque inondation en vigueur. Le franchissement en viaduc permet de réduire le volume de remblais au sein de la zone inondable.

Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer s'il existe des zones humides avérées, notamment à hauteur des vallées des cours d'eau franchis.

## **LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'EAU, LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES**

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération de contournement, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

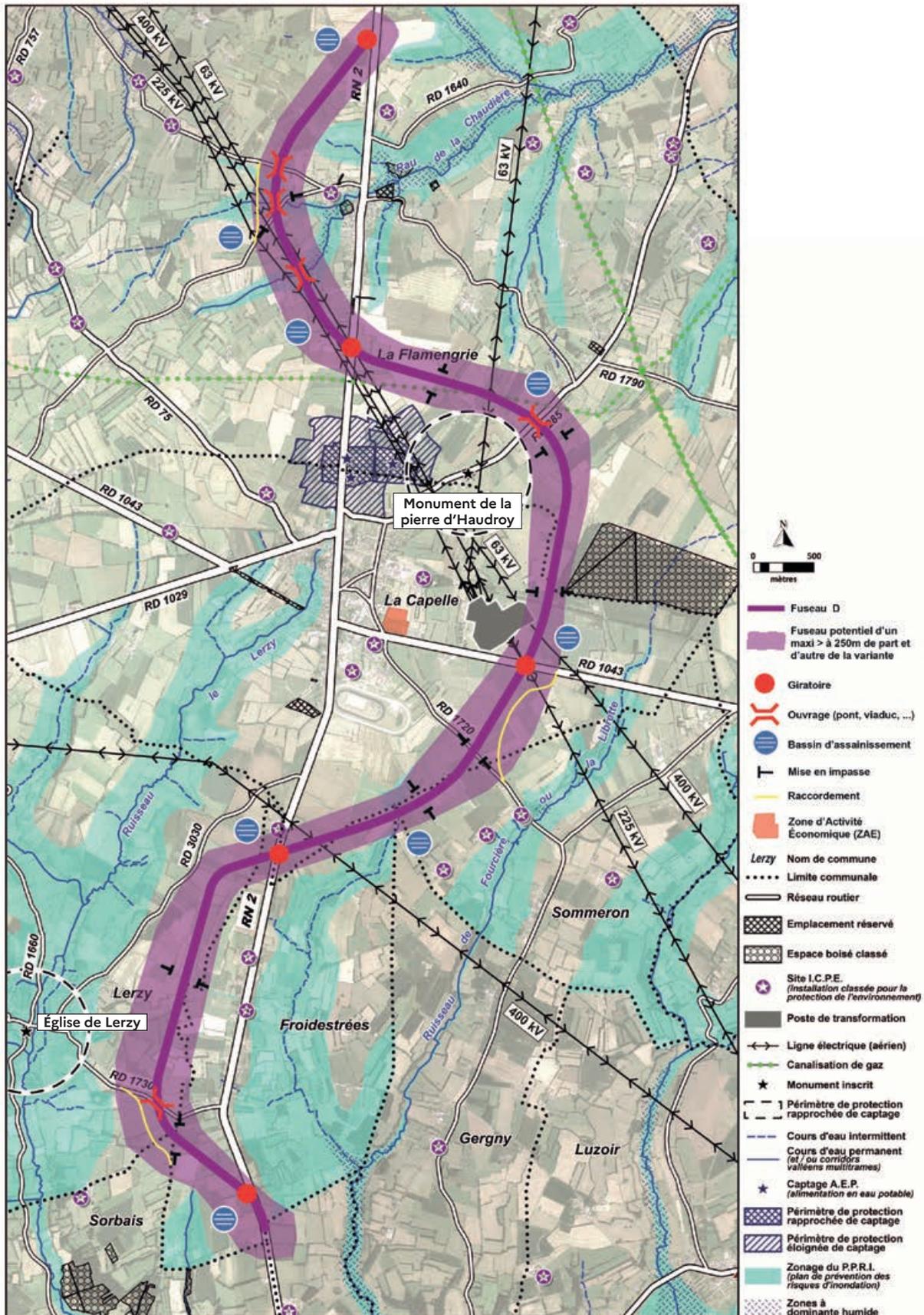
Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

Le fuseau C aura un impact sur cinq corridors écologiques : un corridor valléen multitrames, deux corridors écologiques prairiaux et bocagers et deux corridors écologiques arborés (*voir les définitions en p. 24*).

Le franchissement du ruisseau de La Chaudière par un viaduc permettra de ne pas impacter le lit mineur de ce cours d'eau. Les ouvrages hydrauliques pour franchir les bras secondaires du ruisseau pourront également constituer des points de passage pour la petite faune.

## 3.6. Le fuseau D

(Ouest de Froidestrées – Est de La Capelle - Ouest de La Flamengrie)





## DESCRIPTION

Ce fuseau est le plus long (environ 14 kilomètres). Il contourne par l'ouest le bourg de Froidestrées, par l'est le bourg de La Capelle et par l'ouest le bourg de La Flamengrie. Il concerne le territoire de ces trois communes ainsi que, sur quelques centaines de mètres, ceux des communes de Lerzy et de Sommeron.

Les bourgs contournés resteront desservis par l'ancienne RN2.

Ce fuseau comprend :

- à partir de son point d'origine au sud, la mise à 2 x 2 voies de la RN2 sur place, sur 400 mètres ;
- 5 giratoires : un giratoire à chaque extrémité du contournement, un giratoire reconnectant le contournement à la RN2 au nord de Froidestrées, un giratoire connectant le contournement à la RD1043 à l'est de La Capelle et un giratoire reconnectant le contournement à la RN2 au nord de La Capelle ;
- un ouvrage d'art (viaduc) pour franchir le ruisseau de La Chaudière ;
- huit bassins d'assainissement.

Ce fuseau traverse la zone à risque d'inondation du ruisseau de La Chaudière. Il croise la canalisation de gaz souterraine au nord de La Capelle et des lignes électriques aériennes (la conception du projet permettra de maîtriser les impacts sur ces infrastructures de transport d'énergie).

## LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Le fuseau impacte plusieurs voiries. Il est proposé de rétablir :

- la RD1730 (vers Lerzy et Buironfosse) en passage supérieur ;
- la RD285 (vers Rocquigny et Fourmies) en passage inférieur ;
- la rue de Papeux à La Flamengrie, en passage supérieur.

En dehors des routes départementales raccordées au contournement par des giratoires (*voir ci-dessus*), les autres voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car les véhicules peuvent être reportés sur d'autres axes proches. Tous les chemins et accès agricoles seront rétablis dans le cadre du projet.



Ces mises en impasse concernent, du sud au nord :

- à Froidestrées, la rue Maillard et le chemin Saint-Nicolas ;
- à La Capelle, un chemin agricole, la RD1720 (vers Sommeron), dont l'accès serait rétabli via le giratoire créé pour connecter la RD1043, le chemin du Bois de la Dame, le chemin de La Capelle et le chemin de la Cense aux lièvres ;
- à La Flamengrie, le chemin des Bœufs, le chemin du Routier et la rue des Fidèles.

En résumé, les axes conservés dans cette variante seraient, du sud au nord :

- l'ancienne RN2 (accès aux bourgs) – giratoire créé ;
- la RD1730 – passage supérieur créé ;
- la RD285 – passage inférieur créé ;
- la RD1043 – giratoire créé ;
- la rue de Papeux – passage supérieur créé.

D'une manière générale, le contournement limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser.

## LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau D permet de reporter environ 6 500 véhicules par jour sur le contournement. Ce trafic reporté représente plus de 70 % du trafic estimé à la mise en service du contournement (environ 9 200 véhicules par jour deux sens confondus, dans les secteurs où le trafic est le plus élevé, en particulier la traversée de La Capelle).

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera pour l'ensemble des usagers un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. Ce fuseau présente le temps de parcours le plus long car il intercepte trois giratoires sur l'itinéraire Nord-Sud et serpente autour de la RN2 actuelle. L'objectif de l'opération est avant tout d'améliorer la sécurité, les conditions de circulation et la qualité de vie des habitants des bourgs.

Compte tenu des mises en impasse de voiries (*voir ci-avant*) et selon les trajets des usagers locaux, certains temps de parcours seront allongés.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans les centres-bourgs gagneront en sécurité.

Les circulations des cars desservant Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES D'HABITATION ET SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Aucune parcelle d'habitation n'est coupée par le projet. Cependant, des habitations se trouvent dans le fuseau : 27 habitations se trouvent dans la zone des 200 mètres autour de l'hypothèse de tracé, dont 6 situées à 50 mètres de l'hypothèse de tracé, avec de potentiels impacts en termes de bruit et de qualité de l'air. La prochaine étape d'étude permettra d'optimiser le tracé en l'écartant le plus possible des habitations.

Avec le contournement, la majorité du trafic routier sera écartée des bourgs, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic améliorera l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour les riverains situés sur l'axe de la RN2 existante.

## LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements du fuseau D représente environ 29 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place sur 400 mètres, le contournement en tracé neuf avec giratoires, chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors les mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

## LES IMPACTS SUR LES ZONES À RISQUE D'INONDATION, LES COURS D'EAU ET LES ZONES HUMIDES

Le fuseau D traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) au niveau du ruisseau de La Chaudière. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Deux ouvrages hydrauliques sont prévus pour franchir les deux branches concernées du ruisseau de La Chaudière.

Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer s'il existe des zones humides avérées, notamment à hauteur des vallées des cours d'eau franchis.

## **LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'EAU, LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES**

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, intégré dans l'opération de contournement, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

Le fuseau D aura un impact sur cinq corridors écologiques : deux corridors valléens multitrames, deux corridors prairiaux et bocagers et un corridor arboré (*voir les définitions en p. 24*).

Les ouvrages hydrauliques pour franchir les bras du ruisseau de La Chaudière pourront constituer des points de passage pour la petite faune.

## 3.7.

### Les coûts estimés

Le tracé définitif n'étant pas encore connu à stade, les coûts du projet pour chaque fuseau font l'objet d'estimations.

Les fourchettes de coûts, toutes taxes comprises (TTC) aux conditions économiques actuelles (2024), sont les suivantes :

- de 100 à 110 millions d'euros pour le fuseau A ;
- de 120 à 130 millions d'euros pour le fuseau B ;
- de 100 à 110 millions d'euros pour le fuseau C ;
- de 110 à 120 millions d'euros pour le fuseau D.

Ces fourchettes de coûts intègrent (hors acquisitions foncières) :

- l'élargissement sur place à 2 x 2 voies de la RN2 sur 400 mètres dans certains fuseaux et la mise aux normes environnementales (assainissement) ;
- la création du contournement en tracé neuf à 2 x 2 voies, intégrant les dernière normes environnementales ;
- la création des carrefours giratoires ;
- la création des ouvrages d'art pour le rétablissement des cours d'eau et des voies de communication traversées ;
- la création des bassins d'assainissement ;
- une estimation pour les opérations d'archéologie préventive ;
- une estimation pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement (milieu humain et milieux naturels) ;
- les études.

# 3.8.

## La comparaison des fuseaux

### 3.8.1. Le tableau de comparaison

Les fuseaux étudiés ont des impacts plus ou moins forts sur les conditions de déplacements, l'environnement, le cadre de vie des habitants, l'activité agricole et d'élevage et les autres activités économiques.

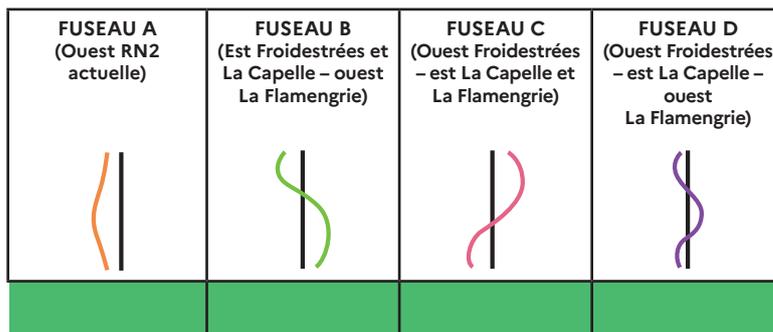
LINÉAIRE À AMÉNAGER		FUSEAU A (Ouest RN2 actuelle)	FUSEAU B (Est Froidestrées et La Capelle – ouest La Flamengrie)	FUSEAU C (Ouest Froidestrées – est La Capelle et La Flamengrie)	FUSEAU D (Ouest Froidestrées – est La Capelle – ouest La Flamengrie)
		ENV. 11 KM	ENV. 13 KM	ENV. 12 KM	ENV. 14 KM
Effets sur les conditions de déplacements, le désenclavement et la desserte du territoire	Sécurité des déplacements (terre-plein central, carrefours aménagés)	Vert	Vert	Vert	Vert
	Trafics reportés sur le contournement	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Vert clair
	Gains de temps	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Vert clair
	Accès au territoire	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Vert clair
	Accessibilité des activités commerciales	Orange	Orange	Orange	Vert clair
	Apport aux mobilités douces	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Vert clair
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Impacts sur les zones à risque d'inondation et les cours d'eau	Rouge	Rouge	Orange	Orange
	Impacts sur les zones potentiellement humides et les zones humides	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Impacts sur la faune et la flore et les continuités écologiques	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Mise aux normes environne- mentales de l'infrastructure (assainissement)	Vert	Vert	Vert	Vert
	Amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore (bruit) pour les riverains actuels de la RN2	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Vert clair
	Impacts sur le cadre de vie des riverains du contournement (proximité par rapport aux habitations, effet de coupure)	Orange	Orange	Orange	Orange
	Consommation d'espace (artificialisation des sols)	Orange	Rouge	Rouge	Rouge
Coûts (en millions d'euros – M€ – toutes taxes comprises, aux conditions économiques 2024)	100 à 110 M€	120 à 130 M€	100 à 110 M€	110 à 120 M€	
Possibilité de phasage (réalisation des travaux par étapes)	Orange	Vert clair	Vert clair	Vert	
Émissions de gaz à effet de serre	Orange	Rouge	Orange	Rouge	

● Effet très favorable ● Effet favorable ● Effet faible ● Effet défavorable ● Effet très défavorable

## 3.8.2. Les précisions critère par critère

### SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Sécurité des déplacements (terre-plein central, carrefours aménagés)



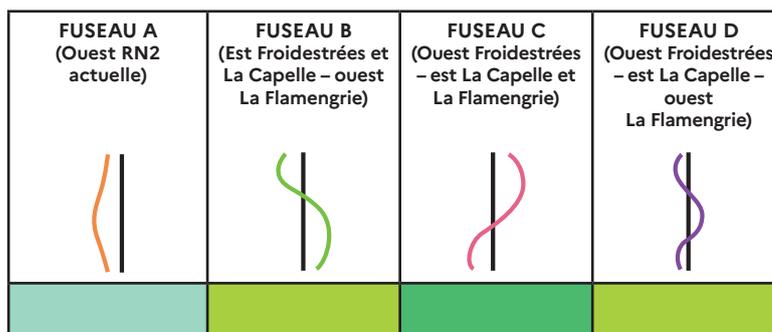
L'aménagement retenu pour le contournement est une 2 x 2 voies avec carrefours à niveau aménagés (giratoires) et terre-plein central.

Cet aménagement, identique quel que soit le fuseau de passage, contribue à la sécurité des déplacements : les deux voies de circulation dans chaque sens sécurisent les dépassements, les carrefours giratoires facilitent et sécurisent les mouvements des véhicules pour franchir la RN2 ou pour s'y insérer et le terre-plein central empêche les collisions frontales.

À terme, l'ensemble de la section de la RN2 entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe disposera de ces aménagements.

### TRAFICS REPORTÉS SUR LE CONTOURNEMENT

Trafics reportés sur le contournement



Tous les fuseaux permettent de reporter sur le contournement environ 70 % du trafic de la RN2 estimé à la mise en service (environ 9 200 véhicules par jour, deux sens confondus, dans les secteurs où le trafic est le plus élevé).

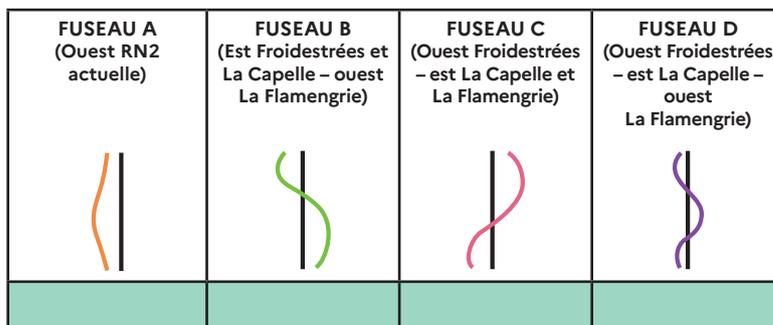
Les reports s'établissent ainsi à la mise en service du contournement :

- Fuseau A : environ 6 000 véhicules par jour ;
- Fuseau B : environ 6 300 véhicules par jour ;
- Fuseau C : environ 6 800 véhicules par jour ;
- Fuseau D : environ 6 500 véhicules par jour.

Les différences de reports s'expliquent par les flux importants depuis la RD1043 notamment, située à l'est de La Capelle : ces flux sont davantage captés par les fuseaux passant à l'est (fuseaux B, C et D). Les giratoires créés permettent également de capter les flux depuis l'ouest, notamment depuis la RD1029, mais ils sont moins importants.

## GAINS DE TEMPS

Gains de temps



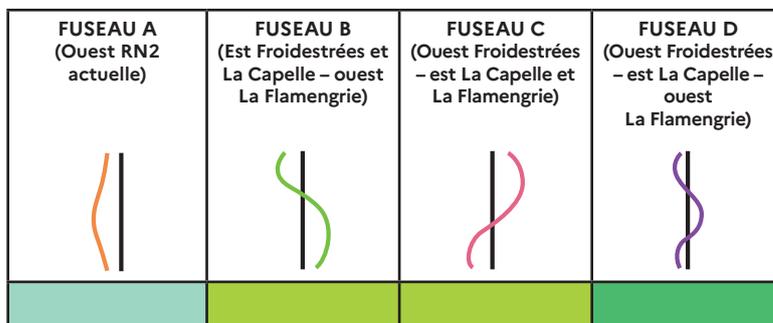
Quel que soit le fuseau de passage, l'effet est faible sur le gain de temps. En globalité, pour l'ensemble des usagers (en prenant en compte les différents parcours qui seront permis par les fuseaux), le contournement apportera un gain de temps de moins d'une minute.

Si l'on considère la traversée des trois communes à la suite (Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie), entre 10 et 15 minutes sont nécessaires aujourd'hui dans les deux sens (Nord-Sud et Sud-Nord), aux heures de pointe du matin et du soir. Avec les fuseaux, le temps moyen dans les deux sens et aux heures de pointe du matin et du soir est estimé entre 9 et 12 minutes.

L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer le confort de circulation.

## ACCÈS AU TERRITOIRE

Accès au territoire



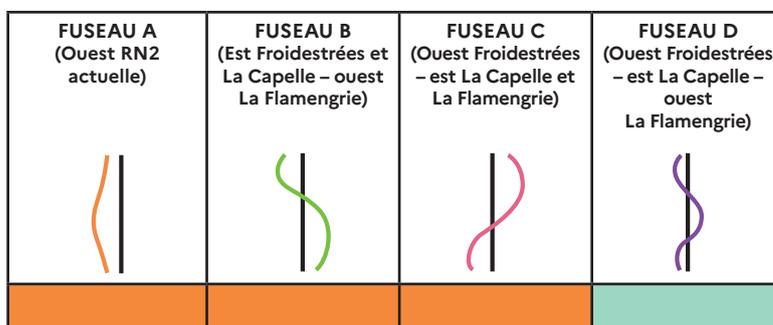
Quel que soit le fuseau de passage, le contournement limitera les accès directs à la RN2 déviée, regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser et conduira à des allongements de parcours pour des riverains ou des usagers de la route nationale.

Néanmoins plusieurs giratoires donnent accès aux routes départementales et à la RN2, le fuseau A comprenant le plus petit nombre d'accès et le fuseau D le plus grand nombre :

- Fuseau A : 3 accès (giratoires) créés ;
- Fuseau B : 4 accès (giratoires) créés ;
- Fuseau C : 4 accès (giratoires) créés ;
- Fuseau D : 5 accès (giratoires) créés.

## ACCESSIBILITÉ DES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Accessibilité des activités commerciales



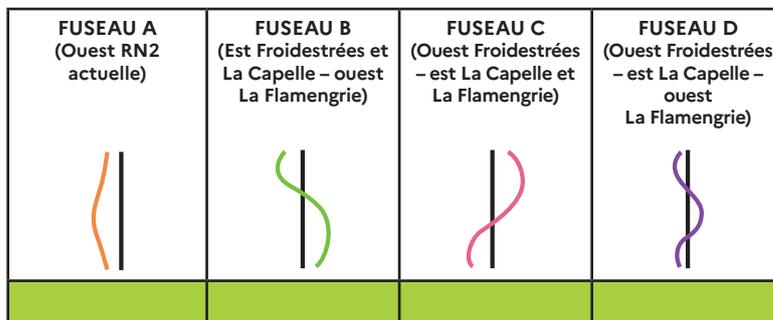
Quel que soit le fuseau de passage, le contournement limitera les accès directs aux entreprises et activités commerciales présentes le long de la RN2 et dans les bourgs – toutefois il sera toujours possible de les rejoindre en utilisant l'ancienne RN2. Ainsi, le long de la RN2 ou dans sa proximité immédiate, une quinzaine d'établissements et de services sont recensés à Froidestrées, environ quatre-vingts à La Capelle et une vingtaine à La Flamengrie.

On peut noter que le fuseau D comprend le plus grand nombre d'accès (giratoires) et propose des accès au nord et au sud de La Capelle plus proches des bourgs, par rapport aux trois autres fuseaux.

Le moment venu, des mesures permettant de soutenir l'attractivité des commerces et de l'activité économique dans les bourgs déviés par le projet pourront être mises en œuvre, en concertation avec les collectivités locales, les commerces, les entreprises et les représentations économiques du territoire.

### APPORT AUX MOBILITÉS DOUCES

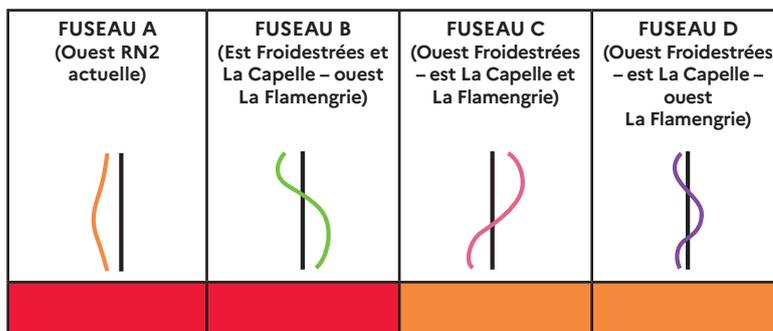
Apport aux mobilités douces



La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans les centres-bourgs gagneront en sécurité.

### IMPACTS SUR LES ZONES À RISQUES D'INONDATION ET LES COURS D'EAU

Impacts sur les zones à risque d'inondation et les cours d'eau



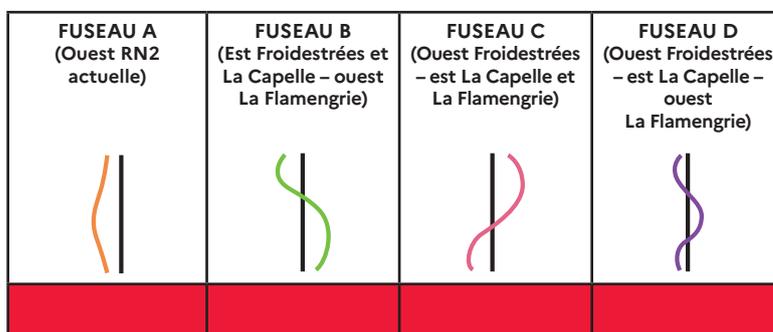
Tous les fuseaux traversent le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) au niveau des ruisseaux Le Lerzy, la Fourcière ou La Chaudière et de leurs affluents.

Le nombre de cours d'eau impactés varie selon les fuseaux :

- Fuseau A : 4 cours d'eau traversés ;
- Fuseau B : 3 cours d'eau traversés ;
- Fuseau C : 2 cours d'eau traversés ;
- Fuseau D : 2 cours d'eau traversés.

### IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES HUMIDES

Impacts sur les potentiellement humides et les zones humides



Des milieux potentiellement humides sont liés aux différents cours d'eau présents dans la zone d'étude et concernent les quatre fuseaux : ruisseau Le Lerzy, La Fourcière, La Chaudière, le Fossé du Pré de la Herse.

Des zones humides, qui constituent des milieux sensibles à préserver, pourraient être identifiées – ce point sera à confirmer dans les études ultérieures.

### IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Impacts sur la faune et la flore et les continuités écologiques

FUSEAU A (Ouest RN2 actuelle)	FUSEAU B (Est Froidestrées et La Capelle – ouest La Flamengrie)	FUSEAU C (Ouest Froidestrées – est La Capelle et La Flamengrie)	FUSEAU D (Ouest Froidestrées – est La Capelle – ouest La Flamengrie)

Des espèces protégées sont d'ores et déjà recensées. La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans le projet (*voir ci-après*), contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

De plus, les corridors écologiques présents recouvrent la totalité du territoire d'étude et les quatre fuseaux ont des impacts :

- 4 corridors impactés dans le fuseau A (2 corridors prairiaux et bocagers, 2 corridors valléens multitrames) ;
- 5 corridors impactés dans le fuseau B (2 corridors prairiaux et bocagers, 2 corridors valléens multitrames et 1 corridor arboré) ;
- 5 corridors impactés dans le fuseau C (2 corridors prairiaux et bocagers, 1 corridor valléen multitrame et 2 corridors arborés) ;
- 5 corridors impactés dans le fuseau D (2 corridors prairiaux et bocagers, 2 corridors valléens multitrames et 1 corridor arboré).

### MISE AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES DE L'INFRASTRUCTURE (ASSAINISSEMENT)

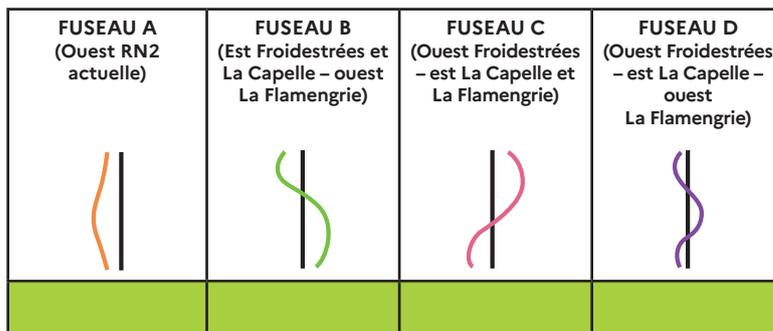
Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)

FUSEAU A (Ouest RN2 actuelle)	FUSEAU B (Est Froidestrées et La Capelle – ouest La Flamengrie)	FUSEAU C (Ouest Froidestrées – est La Capelle et La Flamengrie)	FUSEAU D (Ouest Froidestrées – est La Capelle – ouest La Flamengrie)

L'amélioration de l'assainissement de l'infrastructure (mise aux normes environnementales) est comprise dans l'aménagement, quels que soient les fuseaux.

## AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ET DE L'AMBIANCE SONORE (BRUIT) POUR LES RIVERAINS ACTUELS DE LA RN2

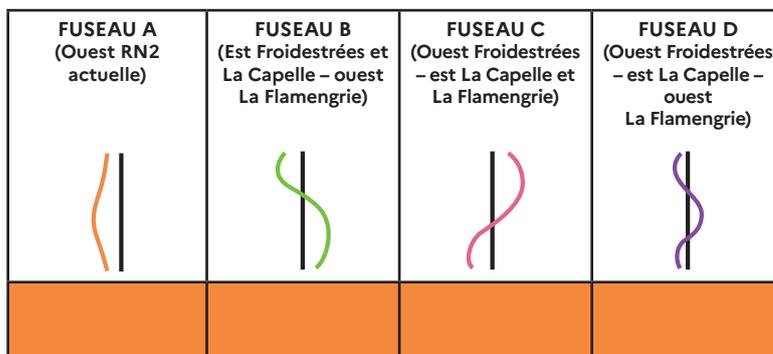
Amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore (bruit) pour les riverains actuels de la RN2



Avec le contournement, la majorité du trafic routier est écartée des bourgs de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic dans la traversée des bourgs améliore la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2 et l'ambiance sonore sur l'axe de la RN2 existante.

## IMPACT SUR LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DU CONTOURNEMENT

Impacts sur le cadre de vie des riverains du contournement (proximité par rapport aux habitations, effet de coupure)



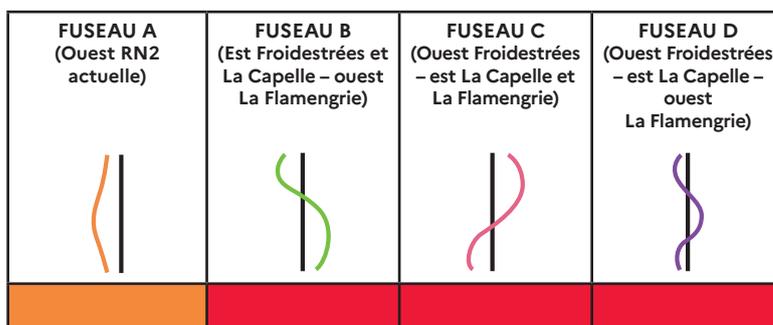
Le cadre de vie prend en compte la proximité du contournement par rapport aux habitations et les nuisances qui en découlent (pollution et bruit du trafic routier) ainsi que l'effet de coupure engendré par l'aménagement.

Les fuseaux ont été conçus de telle sorte que le contournement s'éloigne le plus possible des habitations, toutefois des habitations se trouvent proches de l'hypothèse de tracé :

- Fuseau A : 27 habitations dans la zone des 200 mètres dont 5 habitations à 50 mètres ;
- Fuseau B : 33 habitations dans la zone des 200 mètres dont 6 habitations à 50 mètres ;
- Fuseau C : 19 habitations dans la zone des 200 mètres dont 8 habitations à 50 mètres ;
- Fuseau D : 27 habitations dans la zone des 200 mètres dont 6 habitations à 50 mètres.

## CONSOMMATION D'ESPACE (ARTIFICIALISATION DES SOLS)

Consommation d'espace (artificialisation des sols)



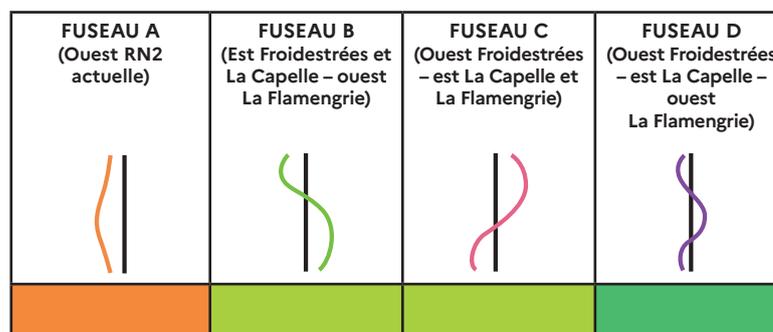
L'élargissement de la RN2 actuelle à 2 x 2 voies, le contournement en tracé neuf à 2 x 2 voies, les échanges dénivelés ou à niveau (giratoires), les bassins d'assainissement et les mesures pour l'environnement consomment des emprises sur les terres agricoles et d'élevage.

Les estimations de consommation d'espaces agricoles (comprenant les chaussées, talus et bassins d'assainissement, hors mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études) sont les suivantes :

- Fuseau A : 23 hectares ;
- Fuseau B : 27 hectares ;
- Fuseau C : 27 hectares ;
- Fuseau D : 29 hectares.

## POSSIBILITÉ DE PHASAGE

Possibilité de phasage (réalisation des travaux par étapes)



Un phasage, c'est-à-dire une réalisation par étapes, facilite la mobilisation progressive des financements, dans le cadre des contrats de plan État-Région.

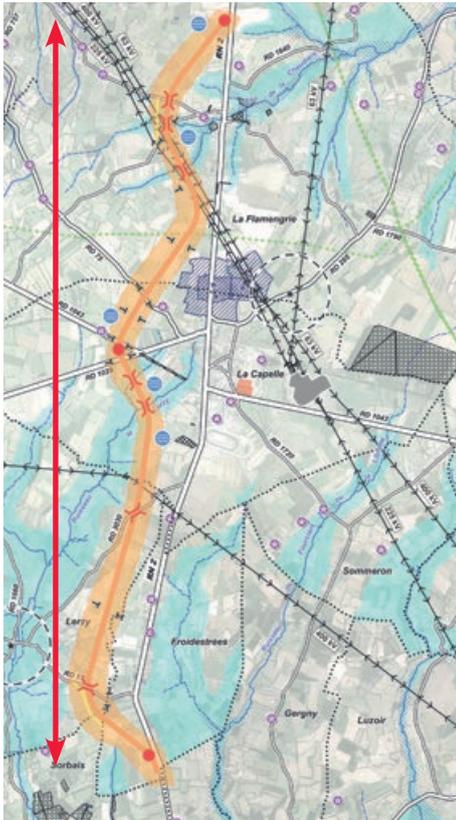
Ainsi, il serait possible de réaliser (voir cartes en page suivante) :

- le fuseau B en deux phases : une phase au sud et une phase au nord du giratoire à créer pour reconnecter le contournement à la RN2 au nord de La Capelle ;
- le fuseau C en deux phases : une phase au sud et une phase au nord du giratoire à créer pour reconnecter le contournement à la RN2 au nord de La Flamengrie ;
- le fuseau D en trois phases, chaque phase correspondant à la déviation d'une commune.

En revanche le fuseau A, ne comprenant qu'un giratoire intermédiaire au niveau des RD1043 et 1029, ne permet pas de mettre en œuvre un phasage pertinent. En effet, une phase au nord ou une phase au sud de ce giratoire ne réaliserait pas la déviation complète du bourg de La Capelle : l'objectif d'amélioration du cadre de vie des riverains de l'actuelle RN2 ne serait donc pas entièrement rempli.

# POSSIBILITÉS DE PHASAGE

## FUSEAU A (PAS DE PHASAGE)



## FUSEAU B (2 PHASES POSSIBLES)



## FUSEAU C (2 PHASES POSSIBLES)

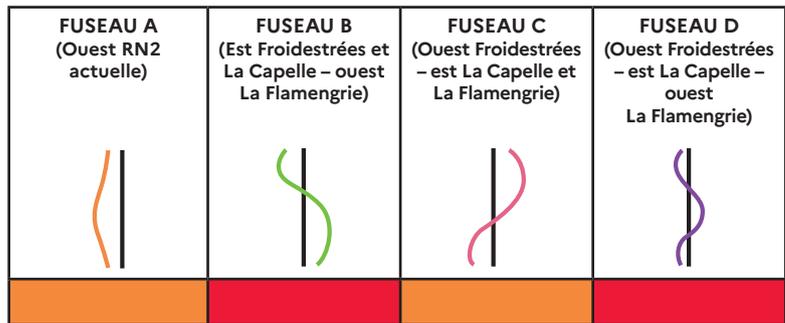


## FUSEAU D (3 PHASES POSSIBLES)



## ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Émissions de gaz à effet de serre



L'estimation des émissions de gaz à effet de serre prend en compte les travaux pour réaliser le contournement (émissions de la construction) et les futurs trafics (émissions des véhicules).

Elle intègre la décarbonation progressive du parc de véhicules (les carburants d'origine fossile utilisés aujourd'hui sont émetteurs de gaz à effet de serre – CO2 notamment).

Les gaz à effet de serre générés par les différents fuseaux à un horizon de plus de cinquante ans seront plus élevés qu'en l'absence d'aménagement, du fait des travaux qu'ils occasionneront et du linéaire supplémentaire créé (plus important dans les fuseaux B et D) qui rallongera les distances à parcourir.

## 4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?

---



### 4.1.

#### Le bilan de la concertation publique et la décision sur un fuseau

Le maître d'ouvrage établira à l'issue de la concertation publique un bilan de la participation et des avis recueillis auprès des habitants et des acteurs du territoire. Ce bilan sera publié sur le site internet rn2.fr.

Sur la base du bilan de la concertation, l'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2, décidera d'un fuseau de passage pour le contournement de La Capelle, en concertation avec le comité de pilotage du projet.

Régis GUYOT, garant de la concertation continue sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, établira, selon la mission qui lui est confiée par la commission nationale du débat public, un rapport annuel aux dates anniversaires de sa désignation et un rapport final sur le projet de contournement de La Capelle qui sera joint au dossier d'enquête publique.

### 4.2.

#### La suite des études

De nouvelles études s'engageront après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques, environnementales et socio-économiques de l'opération de contournement de La Capelle. En particulier des tracés seront recherchés au sein du fuseau de passage choisi et seront comparés.

Les études comprendront une étude d'impact, destinée à déterminer les impacts du projet sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser.

### 4.3.

#### La future enquête publique

L'opération fera l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale.

L'enquête publique permettra d'informer les habitants et les acteurs du territoire sur l'opération précisée et leur donnera une nouvelle possibilité de faire connaître leurs avis et observations.

L'enquête publique portera sur une bande d'étude resserrée d'environ 300 mètres de large.

Les procédures permettant d'acquérir les terrains nécessaires à l'opération et les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier (remembrements) interviennent après l'enquête publique, une fois que les autorisations administratives (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale...) sont obtenues.





# RN2

MISE À 2X2 VOIES

---

ENTRE LAON  
ET AVESNES-SUR-HELPE

Le dossier de concertation de l'opération de contournement de La Capelle est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens.

CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE

Rédaction et conception graphique : Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).  
Photo de couverture : ©Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France.  
Impression : Reprocolor.  
ISBN : 978-2-11-167746-3  
Dépôt légal en cours.



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*