Source	Date de réception	Question	Réponse à apporter
Enveloppe T	7-Jan	Allez-vous faire travailler les entreprises locales du BTP ?	Dans le cadre de la réalisation des travaux, la DREAL sera tenue de respecter la législation en terme de marchés publics. Des appels d'offres seront donc publiés, auxquels l'ensemble des entreprises de BTP, locales ou non, et quelle que soit leur taille, pourront répondre. La DREAL sera ensuite tenue de choisir l'entreprise ayant présenté la meilleure offre sur la base de critères techniques et financiers. Pour garantir l'accès aux marchés aux PME et entreprises locales, la DREAL veillera à allouer les travaux. Certaines prestations pourront également être sous-traitées à des entreprises locales. En complément, les entreprises locales pourront, si elles le souhaitent, former un groupement pour répondre ensemble à l'appel d'offre publié par la DREAL. Dans tous les cas, la DREAL est tenue par le code de la commande publique d'examiner toutes les réponses à l'appel d'offre, et de retenir celle étant la meilleure offre techniquement et financièrement. Par ailleurs, des clauses d'insertion sociale sont prévues dans les marchés de travaux, favorisant localement la réinsertion professionnelle.
Enveloppe T	7-Jan	Combien représente la pollution en France dans la pollution mondiale ?	La France est responsable de 0.9% des émissions mondiales de dioxyde de carbone selon le rapport de la Banque Mondiale de 2018. Néanmoins, ce chiffre ne prend pas en compte le nombre d'habitants dans chaque pays : il est donc intéressant de regarder les émissions de dioxyde de carbone par habitant. Sur ce critère, le Qatar est le pays le plus pollueur avec 32.4 tonnes de CO2 émises par habitant en 2018, et la France se positionne 71 ème avec 4.6 tonnes de CO2 émises par habitant en 2018.
Enveloppe T	7-Jan	Est-il prévu de traiter le contournement de Laon ?	Le traitement du contournement de Laon est en effet prévu dans l'ensemble des scénarios. Les 13 kilomètres du contournement et jusqu'à Chivy-les-Etouvelles seront traités au même titre que la section de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Dans ce cadre, sont prévus l'uniformisation des vitesses maximales autorisées, la sécurisation des carrefours, dont la suppression de carrefours jugés dangereux, et la mise aux normes de l'assainissement.
Enveloppe T	7-Jan	C'est un projet de longue date. A quand la finalisation ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	7-Jan	Qui va payer ?	A la suite de la signature du Pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, l'Etat et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les premiers travaux de mise à 2x2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe - Laon sont financés à parts égales entre l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements.
Enveloppe T	10-Jan	Quelles solutions pour les commerces des villes détournées qui vivaient du passage de la RN 2 ?	La déviation des communes va diminuer le transit dans les centre-bourgs, c'est d'ailleurs un des effets positifs attendus du projet pour améliorer le cadre de vie des habitants : réduction du bruit, de la pollution, et des nuisances liées à la circulation. Parmi les scénarios présentés, certains permettent une bonne irrigation des territoires – et c'est d'ailleurs une volonté affichée par le Pacte de disposer d'une route « ouverte » qui irrigue le territoire - ce qui contribuera à l'attractivité globale du territoire, dont les bourgs situés le long de la RN2 bénéficieront. La présente concertation et les concertations à venir pour l'élaboration du projets seront l'occasion pour les commerçants de s'exprimer et d'appréhender les impacts des contournements. Par ailleurs, il existe des leviers d'action proposés par l'Etat aux collectivités locales, qui permettent d'agir en faveur de la revitalisation des centre-bourgs. C'est le cas du programme "Petites Villes de Demain", qui vise à améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et des territoires aux alentours, en accompagnant les collectivités dans des trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement. Marle, Vervins, La Capelle et Avesnes-sur-Helpe bénéficient actuellement de cet accompagnement.
Enveloppe T	10-Jan	Les boulangers entre Laon et Soissons vendent-ils encore du pain ou des sandwiches aux routiers ?	Certains scénarios d'aménagement comportent plus de points d'échanges, permettant une bonne irrigation du territoire, ce qui contribuera à l'attractivité globale du territoire. Les poids-lourds en transit n'auront plus vocation à traverser les centre-bourgs des communes déviées, c'est un des effets positifs attendus du projet pour améliorer le cadre de vie des habitants. Le contournement d'une commune peut aussi être une opportunité pour la revitalisation de son centre-bourg.
Enveloppe T	10-Jan	On parle de Laon, La Capelle. Les petits villages sont-ils pris en compte ?	Bien entendu, l'ensemble des villages traversés actuellement par la RN2 sont inclus dans le projet et sont pris en compte dans les réflexions. A ce titre, il est proposé dans l'ensemble des scénarios de contourner ces villages pour y améliorer le cadre de vie (réduction du bruit, de la pollution, sécurisation des traversées piétonnes, etc.). Le scénario 1 prévoit la déviation de 7 communes : Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Les autres scénarios prévoient eux le contournement des 12 communes actuellement traversées par la RN2. Une fois le scénario d'aménagement préférentiel choisi, des réflexions plus fines seront conduites, village par village, pour déterminer au cas par cas quelle sera la solution la plus adaptée pour les contournements.

Facebook	10-Jan	Quand aurons nous des infos sur le tracé La Capelle Marle?	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis. Les fuseaux du contournement de La Capelle seront présentés à la concertation à l'automne 2022, concertation qui permettra de choisir le fuseau préférentiel.
Facebook	12-Jan	La nouvelle RN2 ne risque-t-elle pas de devenir la nouvelle autoroute Belgique-Paris pour les poids-lourds ? Elle sera gratuite alors que les autoroutes A1 et A2 sont payantes	Le risque de report des poids lourds depuis les autoroutes A1 et A2 a été pris en compte dans la construction des scénarios. Aujourd'hui, la part du trafic longue distance et international est très faible sur la RN2 par rapport au trafic total. Les déplacements poids lourds sont majoritairement des déplacements courts et moyenne distance, assurant la desserte locale des magasins, entreprises, exploitations agricoles, etc. C'est le choix du scénario qui déterminera le taux de report du trafic sur la RN2. En fonction du scénario préférentiel retenu, de nouvelles études seront réalisées pour modéliser de façon plus fine les impacts du nouvel aménagement sur le trafic des poids-lourds notamment. De nouveaux éléments pourront donc être apportés lors des prochaines phases d'études.
Mail	13-Jan	Dans quel délai les villages vont-ils être contournés ?	Les premiers aménagements débiteront d'ici 5 ou 6 ans et apporteront les premières améliorations. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Vienne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement. A ce jour, il n'est pas possible de savoir quels villages seront contournés en premier, hormis pour La Capelle et Froidmont-Cohartille, déjà identifiés comme prioritaires. La priorisation pour les autres contournements sera définie dans la suite des études.
Mail	13-Jan	Comment se feront les bretelles d'accès aux villages ?	Une fois le scénario d'aménagement préférentiel choisi et le type de contournement défini, des études plus fines seront conduites village par village pour déterminer au cas par cas la solution la plus adaptée pour les contournements par la comparaison de fuseaux larges. Les points d'échange seront définis en fonction des besoins du village concerné et de ses habitants, le nombre de points d'échange et leur nature dépendront du scénario retenu. Les études qui seront réalisées à l'issue de la concertation se pencheront sur ce sujet, et des réponses plus précises pourront être apportées par la suite.
Mail	13-Jan	Ferez-vous un retour de la présentation de la réunion d'ouverture à La Capelle ?	L'ensemble des compte-rendus de réunions, des éléments de présentation et des enregistrements vidéos seront publiés sur le site internet www.RN2.fr pour permettre aux personnes le souhaitant d'avoir accès aux informations en toute transparence. Au delà de ce partage d'informations, l'ensemble du processus de concertation préalable fera l'objet d'un bilan de concertation de la part des garants de la Commission Nationale du Débat Public et ce bilan sera rendu public. Les éléments de la réunion d'ouverture de la Capelle seront bien entendu pris en compte pour l'élaboration du bilan et dans la suite des études du maître d'ouvrage.
Mail	13-Jan	La prochaine réunion à La Capelle ne concerne-t-elle que les Capellois ?	De manière générale, les réunions publiques sont toutes ouvertes à l'ensemble des personnes souhaitant y participer. Les réunions du 3 et du 15 février seront organisées en deux temps : une première partie présentera le projet dans sa globalité, et la deuxième partie se tiendra sous forme d'ateliers participatifs. Ces derniers permettront de traiter les contournements de La Capelle et Froidmont-Cohartille plus spécifiquement, et d'évoquer les principes de contournement des autres communes non contournées à ce jour.
Site internet	10-Jan	J'aimerais avoir connaissance de l'avant-projet sommaire du nouveau tracé de la RN2 entre LAON et AVESNES.	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Site internet	10-Jan	Pouvez-vous m'envoyer le tracé côté Laon ?	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Site internet	10-Jan	La création d'une autoroute concédée en péage à flux ouvert (du type de la RCEA/A 79 transformée en autoroute) ne pourrait-elle pas accélérer le projet ?	La solution d'aménagement via une concession ou une privatisation a été abandonnée dans les premiers stades des études. En effet, le trafic étant peu important sur la RN2, cette solution ne serait pas viable économiquement et ne serait rentable pour aucun concessionnaire. Pour que l'aménagement soit rentable, une subvention d'équilibre devrait être versée au concessionnaire, dont le montant serait trop élevée pour que le projet se réalise.

Site internet	10-Jan	A ce jour pouvons nous connaître le tracé surtout entre la Capelle et Marle car sur ce secteur rien n'est encore connu et concret ?	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis. Les fuseaux du contournement de La Capelle seront présentés à la concertation à l'automne 2022, concertation qui permettra de choisir le fuseau préférentiel.
Site internet	11-Jan	Cette route est utilisée par de nombreux camions étrangers qui trouvent sans doute l'itinéraire plus direct que A1 et A2 et surtout gratuit. Si on améliore la RN2, ne risque-t-on pas d'amplifier le phénomène ?	Le risque de report des poids lourds depuis les autoroutes A1 et A2 a été pris en compte dans la construction des scénarios. Aujourd'hui, la part du trafic longue distance et international est très faible sur la RN2 par rapport au trafic total. Les déplacements poids lourds sont majoritairement des déplacements courts et moyenne distance, assurant la desserte locale des magasins, entreprises, exploitations agricoles, etc. C'est le choix du scénario qui déterminera le taux de report du trafic sur la RN2. En fonction du scénario préférentiel retenu, de nouvelles études seront réalisées pour modéliser de façon plus fine les impacts du nouvel aménagement sur le trafic des poids-lourds notamment. De nouveaux éléments pourront donc être apportés lors des prochaines phases d'études.
Site internet	13-Jan	Qu'en est-il du tracé choisi que personne ne connaît ?	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Site internet	16-Jan	Quelles sont les zones qui vont être en 2 fois 2 voies ?	Les zones en deux fois deux voies dépendront du scénario d'aménagement retenu à l'issue de la concertation. Le scénario 1 permet essentiellement le contournement à 2x2 voies de 7 communes (soit environ 40% du linéaire), le reste de l'axe est inchangé mais mis aux normes environnementales. Le scénario 2 propose un nouvel aménagement à 2x1 voie avec terre plein central et des créneaux de dépassement (sur environ 50%) sur l'ensemble du linéaire. Le scénario 3-A prévoit l'aménagement à 2x2 voies en dehors des contournements des communes qui seront aménagées en voie bidirectionnelle. Enfin, les scénarios 3-B, 3-C et 4 sont entièrement à 2x2 voies sur l'ensemble du linéaire. Le descriptif des différents scénarios est repris de façon détaillée dans le dossier de concertation disponible sur www.rn2.fr .
Site internet	16-Jan	Quelle date de réalisation ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Site internet	17-Jan	Je ne comprends pas pourquoi le scénario 2 à tant d'impacts sur la faune et la flore, les continuités écologiques, l'espace au sol, les cheminements agricoles alors que le surface d'emprise au sol semble beaucoup moindre.	Le scénario 2 consiste en l'aménagement de la RN 2 à 2x1 voie avec un terre-plein central. La route est équipée de bandes d'arrêt d'urgence pour maintenir son exploitation en cas de panne par exemple. Les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h sont interdits sur cette route et des itinéraires de substitution sont prévus à leur attention. La surface d'emprises foncières est assez élevée du fait du profil de la voie, de son aménagement sur la totalité du linéaire avec déviation des 12 communes et des itinéraires de substitution à créer.
Site internet	19-Jan	Des parkings pour les poids lourds sont-ils prévus pour leur permettre de faire halte sans s'éparpiller aux alentours ?	A ce stade des études, seuls des grands principes d'aménagement sont proposés. Une fois le scénario d'aménagement choisi, les études se poursuivront et la problématique du stationnement des poids lourds pourra être prise en compte au même titre que les réflexions sur les aires de covoiturage.
Site internet	19-Jan	Est-ce que dans l'option 4 les contournements de Froidmont-Cohartille et La Capelle restent prioritaires, ce qui suggère qu'en cas de surcoût ils seront faits en abandonnant les autres contournements (Fontaine Etréaupont....)?	A la suite de la signature du Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, l'Etat et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle ont d'ores et déjà été identifiés par les élus comme prioritaires, quel que soit le scénario retenu. Les premiers travaux de mise à 2x2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe - Laon sont financés à parts égales entre l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements et l'aménagement de la RN2 se fera de manière progressive, section après section, comme cela s'est fait au sud de Laon.
Site internet	19-Jan	Les impacts en rouge sur l'environnement sont-ils des impacts permanents ou liés au chantier ?	Les impacts sur l'environnement identifiés en rouge permettent de qualifier l'importance de ces enjeux à l'échelle du territoire. Les impacts sont liés à la création de la route et à son exploitation. Dans la poursuite des études, les enjeux environnementaux seront affinés et complétés avec des investigations de terrain qui permettront de mettre en place la séquence éviter-réduire-compenser visant à minimiser les impacts.
Site internet	19-Jan	Pour l'acheminement agricole l'impact reste en rouge mais dans le scénario N° 4 les voies de substitution devraient régler le problème ?	En effet, les voies de substitution qui seront aménagées en cas de réalisation du scénario 4 (mais aussi des scénarios 2 et 3-C) permettront la circulation des engins agricoles dans des conditions de sécurité améliorées. Néanmoins, les engins agricoles ne bénéficieront plus d'accès directs sur la RN2 et les aménagements pour traverser cette dernière ne seront pas aussi nombreux qu'actuellement.

Site internet	19-Jan	Sur les nuisances sonores vous notez l'amélioration pour les riverains mais des mesures ont-elle été faites sur une rayon de 3 km autour de la route envisagée?	Les tracés n'étant pas connus à ce stade, les mesures du niveau sonore n'ont été réalisées que sur l'axe de la RN 2. Suivant le scénario choisi et en fonction de l'avancement des études, de nouvelles mesures seront mises en place et une modélisation permettra d'évaluer a priori l'impact sur le niveau de bruit sur un secteur géographique plus large.
Enveloppe T	10-Jan	C'est pour quand ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	10-Jan	Nous sommes en 2022, le tronçon Beaufort - Avesnes sur Helpe n'est pas encore opérationnel. Est-ce un moyen de dépenser de l'argent inutilement ou y aura-t-il enfin une route digne de ce nom ?	La section Beaufort - Avesnes ne fait pas partie du périmètre de la concertation, l'aménagement de la RN 2 dans ce secteur ayant déjà été déclaré d'utilité publique. Les travaux de contournement d'Avesnes démarreront au printemps 2022; la mise en service étant envisagée à l'horizon 2026. Les études de conception détaillée sur la section Avesnes - Beaufort et les procédures réglementaires vont être menées en parallèle de la réalisation des travaux de contournement d'Avesnes de manière à pouvoir enchaîner les phases de travaux.
Enveloppe T	10-Jan	Pourquoi traiter les eaux ? Cela n'arrêtera pas la pollution liée aux véhicules et à la route.	Le traitement des eaux de la plate-forme routière permet de limiter les rejets polluants dans le milieu naturel. La protection des eaux souterraines constitue une priorité de la politique environnementale française et de l'Union européenne. La réglementation vise à protéger les eaux souterraines de tout type de pollution ou de détérioration. Les dispositifs de traitement des eaux de la plate-forme routière permettent de lutter contre la pollution accidentelle et de protéger la ressource en eau.
Enveloppe T	10-Jan	Combien d'accidents ou de presque accidents dus au labour de nos fermiers et céréaliers ?	Au cours des 5 dernières années, il y a eu 25 accidents corporels impliquant un véhicule agricole dans le département de l'Aisne. Ces accidents ont causé la mort de 6 personnes, 18 blessés ont été hospitalisés et 6 personnes ont été blessés légèrement. Sur la même période, on dénombre un total de 1099 accidents corporels avec 172 tués, 761 blessés hospitalisés et 596 blessés légers. Les presque accidents ne peuvent être recensés en l'absence d'intervention des forces de l'ordre.
Enveloppe T	10-Jan	Avez-vous pensé aux vélos ?	La prise en compte des modes doux est une obligation réglementaire introduite dans le code de l'environnement par la loi d'orientation des mobilités. Le moment venu, une évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cycable devra être réalisée et rendue publique. La réponse apportée dépendra du scénario retenu, les scénarios avec un caractère de route express permettent par exemple d'accueillir la circulation des modes doux sur les voies de substitution. Les déviations des communes ouvrent aussi des opportunités d'amélioration ou de réalisation d'itinéraires cyclables sur l'actuelle RN2 traversant les communes.
Enveloppe T	10-Jan	Pourquoi avoir enlevé le bosquet qui se trouvait surélevé au niveau de la 2 voies entre Marle et Froidmont ?	Cet espace arbustif se situe sur la zone de travaux de la prolongation du créneau de dépassement de Voyenne, la première opération inscrite dans le PACTE pour la réussite de la Sambre Avesnois Thiérache. Ces travaux débiteront en avril 2022. A l'emplacement de ce talus, la RN2 sera élargie pour passer à 2x2 voies jusqu'à l'intersection avec les RD12 et 64 où un carrefour giratoire remplacera l'intersection existante. Cet aménagement contribuera à améliorer la sécurité des usagers et facilitera leurs déplacements. Ce bosquet a été coupé en septembre/octobre 2021, après passage d'un écologue, l'automne permettant de limiter l'impact pour l'avifaune. A l'issue de ces travaux, une plantation d'arbres sera réalisée sur une surface équivalente dans le cadre d'un aménagement paysager.
Enveloppe T	10-Jan	Le contournement des communes est-il si important que cela ?	L'amélioration du cadre de vie des habitants de la RN2 est un objectif central du projet de mise à 2x2 voies. Dans ce cadre, le contournement des communes apparaît comme étant une solution efficace pour écarter le trafic des centres-bourgs, sécuriser les circulations dans les communes, réduire les nuisances dues aux émissions de gaz à effet de serre, réduire le bruit, etc.
Enveloppe T	10-Jan	Pourquoi l'entretien de la RN 2 n'est-il pas fait en temps et en heure ?	La direction interdépartementale des routes nord (DIRNord), gestionnaire de la route, dispose d'un budget annuel qui a été en augmentation entre 2017 et 2018 et s'est stabilisé depuis. Au regard de l'ampleur du patrimoine routier concerné (300 km de routes nationales sur le seul district de Laon), il est donc nécessaire d'effectuer une priorisation du programme d'entretien des routes. Les interventions en termes d'entretien de la route sont donc prioritaires. Ainsi, un programme de travaux de petit (purges, assainissement) et gros entretiens a été défini, sur la base de la connaissance du patrimoine et d'indicateurs de suivi annuels. Le programme de gros entretien est pluriannuel glissant. On peut ainsi rappeler les travaux de réfection de chaussée les plus emblématiques effectués depuis 2018 au nord de Laon : Froidmont-Chambry (300 k€), Etréaupont (260 k€), Avesnes-sur-Helpe (140 k€), traverse de Froidestrées (250 k€), aire de stationnement poids lourds au niveau de la Capelle (160 k€), traverse de la Capelle (250 k€), entre Lugny et Vervins (850 k€), aménagements de sécurité sur le contournement de Laon (peinture en axe renforcée, accotement stabilisés, radars remontées de file),. D'ici 2025, toutes les chaussées de la section entre Gercy et Larouillies auront été refaites. Des travaux d'entretien du viaduc de Marle ont également été réalisés (250 k€).
Enveloppe T	10-Jan	Quel est l'avis des riverains sur cet axe Avesnes-sur-Helpe – Laon ?	L'avis des riverains sur le projet n'est pas connu à ce stade, mais la concertation a justement pour objectif de le connaître. A l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Pour assurer la transparence de cette phase de concertation, deux garants ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public. Un bilan de la concertation sera réalisé d'ici le 25 avril 2022 par les garants pour mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions de le maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement.
Enveloppe T	11-Jan	La Capelle serait contournée par l'Est ou par l'Ouest ?	A ce stade des études, seuls des grands principes de contournement sont proposés : contournement court, long, à l'est ou à l'ouest, incluant ou non le contournement de la Flamengrie. Une concertation réglementaire spécifique sur les contournements de La Capelle et de Froidmont-Cohartille sera menée à l'automne 2022 et cette dernière sera l'occasion de recueillir les remarques et les avis des habitants et des usagers. C'est à l'issue de cette concertation à venir que le fuseau de contournement de La Capelle sera choisi.

Enveloppe T	11-Jan	Que deviendra la grenouille du rond-point de Marle en face d'Aldi ?	Ce rond point se situe sur la déviation actuelle de la RN2 à Marle et son devenir dépendra du scénario retenu à l'issue de la phase de concertation en cours. Le tracé futur de la RN 2 n'est pas encore connu à ce stade des études. Si le tracé de la future RN 2 implique de modifier ce giratoire, un déplacement de la grenouille pourra être envisagé.
Enveloppe T	11-Jan	Pourquoi des limitations de vitesse à 80 et à 90 ?	Les limitations de vitesse proposées correspondent aux limitations courantes selon les types de routes proposées. Ainsi, lorsque le tronçon a la configuration d'une route ordinaire à 2 voies (route bidirectionnelle sans terre-plein central), la vitesse est limitée à 80 km/h. Lorsque le tronçon est équipé d'un dispositif de retenue séparant les 2 sens de circulation, la vitesse est limitée à 90 km/h. Sur les tronçons à 2x2 voies, la vitesse peut être portée à 110 km/h lorsque les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h sont interdits d'accès sur la route.
Enveloppe T	11-Jan	Ne serait-il pas plus urgent pour la région de renforcer les transports publics ?	Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 s'inscrit dans une réflexion multimodale et n'est pas incompatible avec un renforcement des transports publics. En effet, les transports publics (car, bus) et les modes actifs sont complémentaires au mode routier et pourront donc bénéficier de l'aménagement de la route.
Enveloppe T	11-Jan	Pourquoi les routes du sud sont-elles plus praticables que les nôtres ?	Les premières réflexions sur la mise à 2 x 2 voies de l'axe datent des années 1970, en lien avec la création de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle en 1974 et le souhait que la Picardie puisse profiter de la dynamique de la nouvelle zone aéroportuaire. Le projet d'aménagement de la RN 2 est inscrit dans les contrats de plan État-Région successifs à partir des années 1990. 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 réalisé sur environ 50 % de la section située entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge à l'horizon 2025. C'est donc un projet qui se fait de manière progressive, au fur et à mesure de l'obtention des financements, avec une priorité donnée à la partie sud de l'axe compte-tenu des niveaux de trafic.
Enveloppe T	11-Jan	Quelle durée du projet ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	11-Jan	Quel financement du projet ?	Une estimation du coût a été faite pour chacun des scénarios sur la base de ratios et au regard des études réalisées à ce jour. A ce stade très en amont du projet, les estimations donnent des ordres de grandeur qui seront affinés dans la suite des études. A la suite de la signature du Pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, L'Etat et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les premiers travaux de mise à 2x2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe - Laon sont financés à parts égales entre l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements.
Enveloppe T	11-Jan	Combien de temps le chantier va-t-il durer et quel est son coût ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement. Concernant le coût, une estimation a été faite pour chacun des scénarios sur la base de ratios et au regard des études réalisées à ce jour. A ce stade très en amont du projet, les estimations donnent des ordres de grandeur qui seront affinés dans la suite des études. A la suite de la signature du Pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, L'Etat et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les premiers travaux de mise à 2x2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe - Laon sont financés à parts égales entre l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements.
Enveloppe T	12-Jan	En fonction quelle année ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	12-Jan	Serait-on concerné par la déviation à Larouillies ?	La déviation de Larouillies dépendra du scénario retenu à l'issue de la concertation. En effet, le scénario 1 ne propose le contournement que de 7 communes : Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Larouillies ne ferait donc pas partie des communes contournées. En revanche, les scénarios 2, 3-A, 3-B, 3-C et 4 prévoient tous un contournement des 12 communes traversées par la RN2. Si un de ces scénarios est retenu à l'issue de la concertation, Larouillies fera partie des communes qui seront déviées

Enveloppe T	12-Jan	Y a-t-il déjà une estimation du budget et comment va-t-il être financé ?	Une estimation du coût a été faite pour chacun des scénarios sur la base de ratios et au regard des études réalisées à ce jour. A ce stade très en amont du projet, les estimations donnent des ordres de grandeur qui seront affinés dans la suite des études. A la suite de la signature du Pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, L'Etat et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les premiers travaux de mise à 2x2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe - Laon sont financés à parts égales entre l'Etat et la Région dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements.
Enveloppe T	12-Jan	Pourquoi Emmanuel Macron et le président des Hauts-de-France ont-ils signé des accords sur cette RN2 ?	À cheval entre deux départements des Hauts-de-France, le territoire Sambre-Avesnois et Thiérache, où vivent 305 000 habitants, est confronté à des difficultés socio-économiques importantes. Afin de répondre aux enjeux du territoire, les élus ont signé le pacte pour la réussite du territoire Sambre-Avesnois-Thiérache, le 7 novembre 2018. Face aux enjeux économiques, sociaux et démographiques, le pacte Sambre Avesnois et Thiérache vise – à travers une approche transversale – à agir sur plusieurs champs : les infrastructures de la mobilité et du numérique, les atouts touristiques, culturels et patrimoniaux du territoire, l'éducation et la santé, le développement économique... Concrètement, l'État s'engage dans ce projet de territoire fragile par des moyens financiers et un apport en ingénierie autour de 3 axes d'intervention : combattre les fractures territoriales, soutenir le développement du territoire et valoriser les richesses du territoire.
Enveloppe T	12-Jan	Comment est établie la comparaison des scénarios ? 20 min de gain en scénario 1 (alors qu'on évite 7 villes) et ne gagner que 20 min dans le scénario 3A où on évite 12 villes ?	A ce stade d'avancement des études, les calculs des temps de parcours sont basés sur des ratios et restent donc approximatifs même s'ils donnent une bonne idée de l'ordre de grandeur. Les scénarios 1 et 3-A permettent tous les deux un gain de temps d'environ 20 minutes de bout en bout entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Le scénario 3-A permet en effet le contournement de 12 communes, mais ces contournements sont réalisés en voie bidirectionnelle (une voie dans chaque sens, sans terre-plein central). Le reste de l'itinéraire sera lui aménagé en 2x2 voies. Au contraire, dans le scénario 1, les contournements des 7 communes sont prévus à 2x2 voies alors que le reste de l'itinéraire sera conservé en voie bidirectionnelle. Les deux scénarios sont donc équivalents du point de vue du gain de temps, même si l'un permet le contournement de plus de communes que l'autre.
Enveloppe T	13-Jan	La question des pistes cyclables est à considérer.	La prise en compte des modes doux est une obligation réglementaire introduite dans le code de l'environnement par la loi d'orientation des mobilités. Le moment venu, une évaluation du besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cycable devra être réalisée et rendue publique. La réponse apportée dépendra du scénario retenu, les scénarios avec un caractère de route express permettent par exemple d'accueillir la circulation des modes doux sur les voie de substitution.
Enveloppe T	13-Jan	Cela va-t-il favoriser l'installation d'entreprises et quelles retombées économiques ?	La RN2 joue un rôle central pour l'accès aux zones d'emplois et pour la préservation et le développement des activités. L'aménagement de la RN2 permettra le désenclavement des entreprises locales en facilitant les conditions d'accès à celles-ci, que ce soit pour les clients, les prestataires, les fournisseurs, les employés actuels et futurs, etc. Le projet contribuera également au développement des zones d'activité déjà présentes ou envisagées.
Enveloppe T	13-Jan	Je voudrais avoir le tracé pour avoir mon opinion plus précise dans le secteur Vervins – La Capelle	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisés et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Enveloppe T	13-Jan	Pourquoi ne pas réétudier un contournement de Laon par le nord avec un trafic international sur ce secteur nord et un trafic plus local sur le secteur sud ?	Les études de tracé ne seront mises en place qu'une fois le scénario d'aménagement choisi. A ce stade, l'aménagement de la RN 2 est envisagé au plus près de l'actuelle RN 2 lorsque cela est possible de manière à réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles.
Enveloppe T	13-Jan	L'image de la Thiérache s'en trouvera-t-elle modifiée ? Il y aura plus de monde mais s'arrêteront-ils ?	La Thiérache est une région naturelle à haute valeur écologique et paysagère (bocage, prairies permanentes, terrains vallonnés, bâti traditionnel) c'est donc une richesse à préserver. De ce fait l'aménagement de l'axe s'inscrit en cohérence avec l'ensemble des thématiques environnementales, qu'il s'agisse des activités humaines ou du milieu naturel. Sur les 70 kilomètres qui relient Laon à Avesnes-sur-Helpe, la RN2 joue un rôle central pour les déplacements du quotidien, l'accès aux bassins d'emploi et la desserte des communes et des activités économiques et agricoles présentes dans le territoire, l'objectif du projet n'est donc pas d'avoir plus de transit mais plus d'accessibilité. La concertation publique en cours permet de mettre en lumière les usages de la RN 2 et de co-construire ce projet en prenant en compte les besoins prioritaires d'accessibilité de chacun des usagers.
Enveloppe T	13-Jan	Quelle durée de travaux et à quand la fin ? A quand peut-on espérer une RN2 efficace et opérationnelle ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	13-Jan	Inquiet pour le bruit	Si les communes sont déviées, le niveau de bruit diminuera pour les riverains de la RN 2. La réglementation relative au bruit des infrastructures routières s'applique pour les nouveaux projets. Des études acoustiques permettront de quantifier le niveau de bruit prévisible une fois que les tracés seront définis. La mise en oeuvre d'écrans acoustiques ou de merlons sera envisagée dans le cas où le niveau de bruit résiduel serait supérieur à la réglementation. Des mesures sont également réalisées après mise en service pour confirmer les prévisions.

Enveloppe T	14-Jan	Est-il possible encore aujourd'hui de faire passer en priorité les questions environnementales telles que de respecter la qualité de vie des habitants de nos campagnes, de respecter l'historique de notre région, de respecter la nature avec tout ce qu'elle comporte c'est-à-dire la biodiversité des espèces animales et végétales. Est-ce que tout ceci en vaut la peine financièrement ?	Reformulation de la question : Pourquoi prioriser un projet routier au vue des enjeux environnementaux actuels ? La réalisation de projets routiers n'est pas en incohérence avec les enjeux environnementaux actuels. En effet, le projet concerne un aménagement de route existante et non la création d'un nouvel axe routier. Il permettra une meilleure complémentarité entre les modes (transports en communs, modes actifs), une amélioration du cadre de vie des habitants et déplacements plus sécurisés. Le projet est soumis, quel que soit le scénario retenu, aux réglementations environnementales en vigueur et des études seront réalisées dans le but d'éviter les impacts, de les réduire au maximum, et de les compenser si besoin.
Enveloppe T	14-Jan	Pourrait-on refaire le profil du sol de la déviation d'Étroeungt ? Des mares d'eau séjournent dès la moindre averse.	Des travaux de réparation d'une buse sous la RN 2 sont prévus cette année 2022 sur la déviation d'Étroeungt . Le profil de la chaussée qui s'est affaissée au niveau d'une 2ème buse devrait être repris dans le cadre de ces travaux, sous réserve de l'obtention des budgets correspondants.
Enveloppe T	17-Jan	Un numéro de téléphone pour un contact humain ? Pour comprendre, pour poser des questions, s'informer, discuter, échanger, humaniser les relations.	Aujourd'hui il existe plusieurs possibilités de communiquer et poser des questions : Vous pouvez consulter les modalités de la concertation, le dossier de concertation, et vous exprimer sur : http://enqueteur.picardie.developpement-durable.gouv.fr/index.php/376454?lang=fr Des réponses de l'État à vos questions sont également disponibles sur la page "Concertation publique : questions-réponses." Vous pouvez assister en direct à l'ensemble des réunions publiques via le lien : https://www.concertationrn2-live.fr ou visionner les réunions passées sur la page "Concertation publique : réunions publiques et ateliers." Il existe un groupe Facebook "Consultation publique - Projet de mise à 2x2 voies de la RN2" Vous pouvez poser des questions et vous informer auprès du bus RN2, qui est également joignable au 07.63.71.14.72. De plus vous pouvez participer aux réunions de concertation publique, la prochaine étant programmée le 10 mars à 17h30 à Vervins
Enveloppe T	17-Jan	Comment nous positionner ? On ne sait pas de combien le projet dispose	Une estimation du coût a été faite pour chacun des scénarios sur la base de ratios et au regard des études réalisées à ce jour. A ce stade très en amont du projet, les estimations donnent des ordres de grandeur qui seront affinés dans la suite des études. Le pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache signé en novembre 2018 inscrit 17,2 millions d'euros, cofinancés à parts égales par l'État et la Région Hauts-de-France, dans le contrat de plan État-Région 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022 pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN2. Les aménagements suivants seront inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région successifs en fonction des cofinancements.
Enveloppe T	17-Jan	Comment voulez-vous qu'on fasse le choix entre 6 scénarios quand on travaille ? Ne pouvez-vous pas nous proposer que 2 choix ?	En effet le nombre de scénarios présentés peut paraître important, cependant à ce stade du projet, il est important de ne pas se fermer de porte afin de laisser une liberté de réflexion et de choix plus importante. La présentation de deux scénarios aurait restreint les possibilités et orienté le choix. Lors de la construction d'un projet la réflexion se fait en "entonnoir" en commençant par proposer différentes solutions et en réduisant le champs des possibles au fil des phases de concertation. Pour résumer, les scénarios se différencient par le statut, les fonctions et les caractéristiques techniques des aménagements. Le scénario 1 propose le contournement, par la création de déviations à 2 x 2 voies, de 7 communes traversées par la RN2 – Froidmont-Cohartille, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Des aménagements de sécurisation des carrefours sont prévus en complément dans le contournement de Laon. Le scénario 2 propose l'aménagement de l'axe en 2 x 1 voie (une voie dans chaque sens, les voies étant séparées par un terre-plein central) sur le tracé actuel de la RN2, avec la création de déviations de toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2 et de créneaux de dépassement alternés entre les deux sens de circulation. Le scénario 3 propose l'aménagement de la RN2 à 2 x 2 voies avec la déviation de toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2 et des carrefours giratoires (ou des carrefours à niveau) pour échanger avec les voies qui croisent la RN2 et qui permettent la desserte locale et l'accès au territoire. Ce scénario se décompose en : • un scénario 3-A en « route non express » avec des déviations des communes à chaussée bidirectionnelle (une voie dans chaque sens, sans terre-plein central) ; • un scénario 3-B en « route non express » entièrement à 2 x 2 voies, y compris les déviations des communes ; • un scénario 3-C entièrement à 2 x 2 voies, de type « route express ». Le scénario 4 propose l'aménagement de la RN2 à 2 x 2 voies de type autoroutier, avec des carrefours dénivelés.

Enveloppe T	17-Jan	Combien de radars seront installés ?	A ce stade des études il n'est pas possible de déterminer le nombre de radars qui seront installés sur l'axe. Cette compétence ne relève pas des services de la DREAL. Pour information, implanter un radar fixe est une décision qui repose sur de nombreux critères. Tout d'abord, des analyses sont menées sur la densité d'accidents de la route, c'est-à-dire le nombre d'accidents par kilomètre de voie et par an, le tout rapporté à la densité du trafic relevé. Dans le cadre du Contrôle Sanction Automatisé (CSA), une description détaillée du type de l'infrastructure routière, mais également de la difficulté d'effectuer des contrôles classiques avec des moyens humains, doit être réalisée. Après avoir comparé les indicateurs obtenus avec les diverses moyennes nationales, un arbitrage est rendu par le Préfet. En effet, celui-ci doit s'assurer que la zone d'implantation présente bien une accumulation locale d'accidents avant de demander l'élaboration d'un dossier technique pour l'installation d'un radar automatique fixe. Lorsque tous les voyants sont au vert, cette étape est confiée aux agents de la Direction Départementale des Territoires (DDT). Dès lors que le dossier technique justificatif est complet, il est alors transmis à l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTA), qui assure le suivi du programme d'installation des radars automatiques sur les routes de France. Si l'implantation est faisable d'un point de vue technique alors le radar est installé.
Enveloppe T	17-Jan	Combien de parking et d'aires d'arrêt d'urgence seront installés ?	A ce stade des études, seuls des grands principes d'aménagement sont proposés. Une fois le scénario d'aménagement choisi, les études se poursuivront et la problématique du stationnement des poids lourds pourra être prise en compte au même titre que les réflexions sur les aires de covoiturage.
Enveloppe T	17-Jan	Quelles entreprises réaliseront les travaux ?	Les entreprises qui réaliseront les travaux ne sont pas connues à ce jour. En effet, la DREAL sera tenue de respecter la législation en terme de marchés publics. Des appels d'offres seront donc publiés, auxquels l'ensemble des entreprises de travaux, locales ou non, et quelle que soit leur taille, pourront répondre. La DREAL est ensuite tenue par le code de la commande publique d'examiner toutes les réponses à l'appel d'offre, et de retenir la plus pertinente techniquement et financièrement. Pour garantir l'accès au marché aux PME et entreprises locales, la DREAL veillera à allouer les travaux. Par exemple, lorsqu'une opération comporte des travaux divers, des lots peuvent être établis correspondant aux divers ouvrages, spécialités et usages professionnels. Ce découpage en plusieurs lots permettra à toutes les entreprises le souhaitant de se positionner sur les différentes parties du projet.
Enveloppe T	17-Jan	Ne faudra-t-il pas envisager dans certains secteurs l'aménagement d'un mur anti-bruit ?	Si les communes sont déviées, le niveau de bruit diminuera pour les riverains de la RN 2. La réglementation relative au bruit des infrastructures routières s'applique pour les nouveaux projets. Des études acoustiques permettront de quantifier le niveau de bruit prévisible une fois que les tracés seront définis. La mise en oeuvre d'écrans acoustiques ou de merlons sera envisagée dans le cas où le niveau de bruit résiduel serait supérieur à la réglementation. Des mesures sont également réalisées après mise en service pour confirmer les prévisions.
Enveloppe T	17-Jan	Quand est prévu le début des travaux ?	Quelle que soit le scénario choisi, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Site internet	22-Jan	J'avais entendu (!?) qu'il y aurait la mise en place de parkings pour recevoir les nombreux camions pour leur permettre de faire halte sans s'éparpiller aux alentours, je n'en ai pas vu dans le projet mais j'avoue que ma première lecture est rapide....	A ce stade des études, seuls des grands principes d'aménagement sont proposés. Une fois le scénario d'aménagement choisi, les études se poursuivront et la problématique du stationnement des poids lourds pourra être prise en compte au même titre que les réflexions sur les aires de covoiturage.
Mail	26-Jan	comment fait il que nous n'ayons pas reçu les documents relatifs à cette concertation?	Les documents relatifs à la concertation ont été déposés dans l'ensemble des boîtes aux lettres des habitants résidant dans les communes des 4 intercommunalités concernées par le projet. Il est néanmoins possible que, sur ce volume important de documents distribués, certaines boîtes aux lettres aient été malencontreusement oubliées ou que les documents aient été mêlés à de la publicité. Si c'est votre cas, nous nous en excusons. En complément de ces éléments transmis dans les boîtes aux lettres, un site internet (rn2.fr), une page Facebook, un bus itinérant ont été mis en place pour répondre à vos questions ou obtenir des informations sur ce projet.
Réunion publique	3-Feb	Bonjour, les entreprises locales jont elles etre privilégiées sur ce projet ? Notament celles du batiment ?	Dans le cadre de la réalisation des travaux, la DREAL sera tenue de respecter la législation en terme de marchés publics. Des appels d'offres seront donc publiés, auxquels l'ensemble des entreprises de BTP, locales ou non, et quelle que soit leur taille, pourront répondre. La DREAL sera ensuite tenue de choisir l'entreprise ayant présenté la meilleure offre sur la base de critères techniques et financiers. Pour garantir l'accès aux marchés aux PME et entreprises locales, la DREAL veillera à allouer les travaux. Certaines prestations pourront également être sous-traitées à des entreprises locales. En complément, les entreprises locales pourront, si elles le souhaitent, former un groupement pour répondre ensemble à l'appel d'offre publié par la DREAL. Dans tous les cas, la DREAL est tenue par le code de la commande publique d'examiner toutes les réponses à l'appel d'offre, et de retenir celle étant la meilleure offre techniquement et financièrement. Par ailleurs, des clauses d'insertion sociale sont prévues dans les marchés de travaux, favorisant localement la réinsertion professionnelle.
Site internet	11 jan	Je connais cette route : elle est infestée de camions étrangers (Lituanie, Pologne, Estonie etc...) qui trouvent sans doute l'itinéraire plus direct que A1 et A2 et surtout gratuit.Si on veut améliorer la RN2, ne risque-t-on pas d'amplifier le phénomène ?	Le risque de report des poids lourds depuis les autoroutes A1 et A2 a été pris en compte dans la construction des scénarios. Aujourd'hui, la part du trafic longue distance et international est très faible sur la RN2 par rapport au trafic total. Les déplacements poids lourds sont majoritairement des déplacements courts et moyenne distance, assurant la desserte locale des magasins, entreprises, exploitations agricoles, etc. C'est le choix du scénario qui déterminera le taux de report du trafic sur la RN2. En fonction du scénario préférentiel retenu, de nouvelles études seront réalisées pour modéliser de façon plus fine les impacts du nouvel aménagement sur le trafic des poids-lourds notamment. De nouveaux éléments pourront donc être apportés lors des prochaines phases d'études.

Site internet	13-Jan	Je n'ai pas assez d'information, rien sur la commune que j'habite : Larouillies 59219. Qu'en est-il du tracé choisi que personne ne connaît ? (section 12, paraît-il).	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études, ni sur Larouillies, ni sur le reste de l'itinéraire. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Enveloppe T	18-Jan	Il manque des cartes des différents scénarios pour se faire une idée précise	Le tracé n'est pas encore connu à ce stade des études, il n'est donc pas possible de fournir des cartes des différents scénarios. L'élaboration des projets routiers se fait de manière itérative. A l'issue de la concertation qui se tient actuellement, le maître d'ouvrage prendra en compte l'ensemble des avis et des remarques formulés dans les réunions publiques, via le site internet, les formulaires écrits et les diverses contributions transmises. Les garants qui ont été désignés par la Commission Nationale du Débat Public élaboreront un bilan de la concertation d'ici le 25 avril 2022 pour, notamment, mettre en exergue les différents points d'attention à prendre en compte dans la suite des études. Ce bilan permettra d'alimenter les réflexions du maître d'ouvrage quant au choix du scénario d'aménagement. Une fois le scénario préférentiel connu, des études de fuseaux d'une largeur d'environ un kilomètre seront réalisées et présentés lors d'une prochaine phase de concertation. Le fuseau sera ensuite affiné puis soumis à l'enquête publique avant de pouvoir définir un tracé précis.
Enveloppe T	18-Jan	Quand le projet sera t il opérationnel ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.
Enveloppe T	18-Jan	quand ?	La date de mise en service de l'aménagement complet dépendra grandement du scénario choisi à l'issue de la concertation. En effet, certains scénarios seront plus longs à réaliser que d'autres : tout dépend de la complexité technique de la solution à mettre en oeuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements et donc les premières améliorations arriveront à la même échéance, d'ici 5 ou 6 ans. Les travaux seront ensuite réalisés au fur et à mesure de la mise en place des financements, et cette mise en oeuvre progressive permettra au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire. L'objectif est de faire les aménagements les uns après les autres et de manière cohérente, avec le minimum de temps morts, à l'image de ce qui se fait aujourd'hui avec les travaux à Voyenne et le contournement d'Avesnes-sur-Helpe qui débiteront prochainement.