



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Liberté
Égalité
Fraternité



**BILAN DE LA
CONCERTATION**
OCTOBRE 2022



RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

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.



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
1. UNE CONCERTATION DÉCIDIÉE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC	6
1.1. Le contexte de la concertation et le rôle des garants	6
1.2. Les objectifs de la concertation préalable	6
1.3. Le territoire de la concertation	7
2. LE PROJET EN BREF	8
2.1. Le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache	8
2.2. La situation actuelle sur la RN2 et les objectifs du projet	10
2.3. Les scénarios d'aménagement étudiés	11
2.4. Les coûts et les principes de financement	12
3. LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	13
3.1. La préparation de la concertation et le dispositif général	13
3.2. L'annonce de la concertation et l'information en continu	14
3.2.1. <i>L'annonce de la concertation préalable dès le mois de décembre 2021</i>	14
3.2.2. <i>Le comité de pilotage et la conférence de presse de lancement, le 6 janvier 2022</i>	14
3.2.3. <i>L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu</i>	15
3.3. Le site rn2.fr	16
3.4. Les outils d'information sur le projet	16
3.4.1. <i>Le dossier de concertation</i>	16
3.4.2. <i>La plaquette de synthèse</i>	16
3.4.3. <i>L'exposition</i>	17
3.5. Les rencontres et les modalités de contribution du public	18
3.5.1. <i>Les réunions de concertation</i>	18
3.5.2. <i>Le bus-info RN2</i>	19
3.5.3. <i>Les réunions spécifiques avec les agriculteurs</i>	21
3.5.4. <i>Les modalités de contribution écrite</i>	21
3.6. Les adresses de contact avec les garants de la concertation	21

<u>4.</u>	LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION	22
4.1.	En synthèse sur la participation	22
4.2.	Le détail de la participation aux rencontres	23
4.3.	L'analyse quantitative des avis recueillis	24
	4.3.1. <i>La répartition par canaux d'expression</i>	24
	4.3.2. <i>La provenance géographique des avis</i>	25
<u>5.</u>	LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES	26
5.1.	L'analyse par rencontre.....	26
	5.1.1. <i>Les réunions publiques et les ateliers</i>	26
	5.1.2. <i>Les permanences du bus-info RN2</i>	30
	5.1.3. <i>Les réunions spécifiques avec les agriculteurs</i>	30
5.2.	L'analyse par thèmes.....	30
	5.2.1. <i>L'opportunité du projet et les alternatives</i>	31
	5.2.2. <i>Les coûts, les délais et le financement du projet</i>	33
	5.2.3. <i>Les trafics sur la RN2 aujourd'hui et demain</i>	34
	5.2.4. <i>Les enjeux de l'aménagement</i>	35
	5.2.5. <i>Les scénarios d'aménagement</i>	46
	5.2.6. <i>Les enjeux et les premiers fuseaux du contournement de La Capelle</i>	49
	5.2.7. <i>Les enjeux et les premiers fuseaux du contournement de Froidmont-Cohartille</i>	49
	5.2.8. <i>La concertation elle-même</i>	50
<u>6.</u>	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER AU PROJET	51
6.1.	Une concertation active et riche, qui confirme l'opportunité du projet.....	52
6.2.	La décision de l'État sur un scénario d'équilibre, adapté aux enjeux et différencié selon les secteurs géographiques	52
6.3.	La conduite d'une nouvelle étude approfondie du trafic routier	54
6.4.	L'approfondissement du calendrier de mise en œuvre.....	55
6.5.	Les premières opérations : la préparation des concertations sur les fuseaux de contournement de Froidmont-Cohartille et de La Capelle	55
6.6.	La poursuite des études, de la concertation et de l'information du public	56

PRÉAMBULE

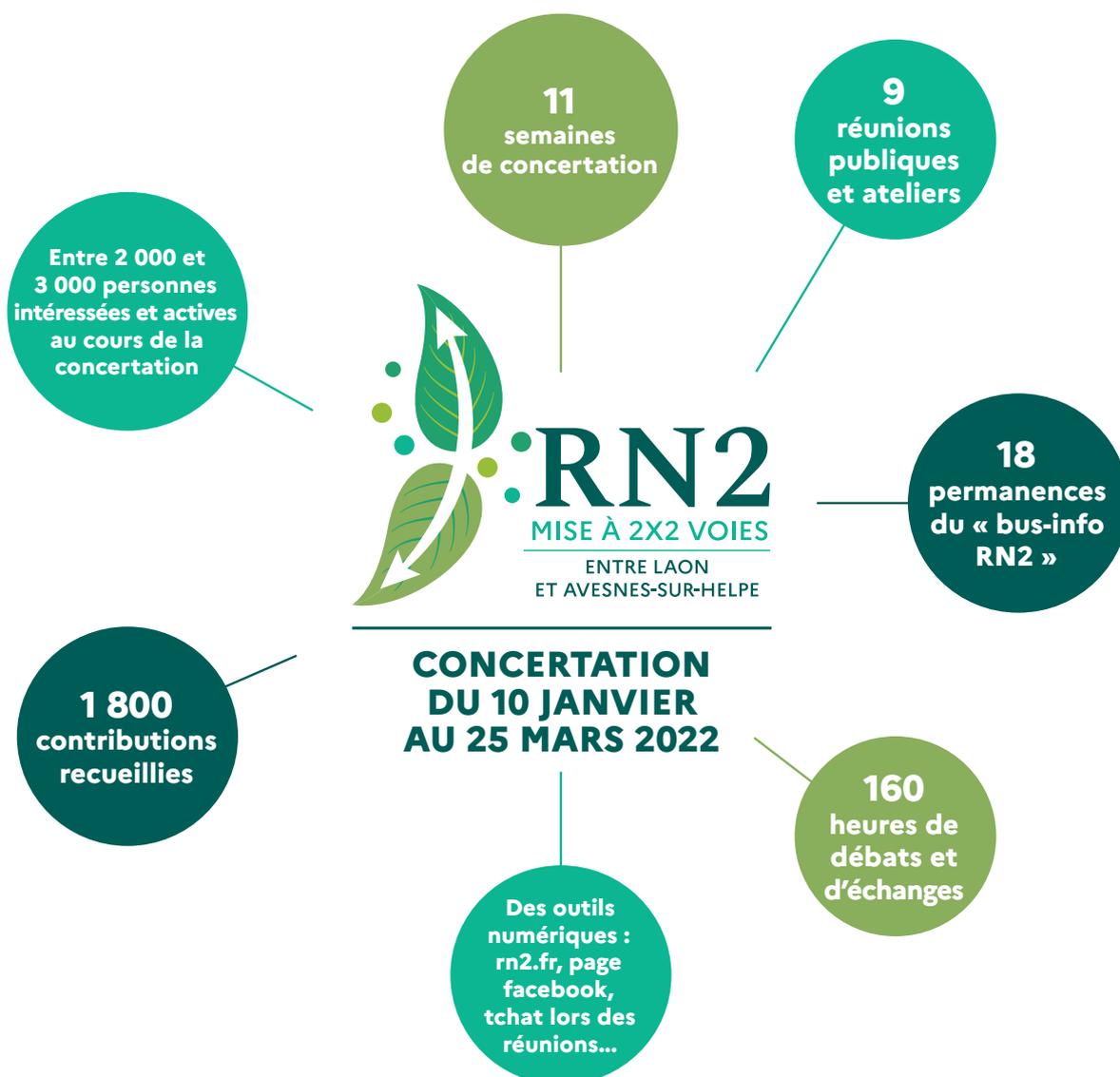
Le projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2, ou RN2, entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 10 janvier au 25 mars 2022 sous l'égide de M. Régis GUYOT et de M. Jean Raymond WATTIEZ, garants désignés par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le présent document constitue le bilan de l'État, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectif de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter le bilan chiffré de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public. Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les suites qu'il décide, sur ces bases, de donner au projet.

Ce bilan est mis à la disposition du public sur le site rn2.fr, au côté du bilan établi par les garants de la concertation.

LES CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION



1. UNE CONCERTATION DÉCIDÉE PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

1.1.

Le contexte de la concertation et le rôle des garants

L'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2 x 2 voies de la route nationale 2, ou RN2, entre Laon (Aisne) et Avesnes-sur-Helpe (Nord), a organisé une concertation préalable sur le projet dont la durée, les modalités et le périmètre ont été approuvés par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le ministère chargé des transports a saisi la CNDP le 12 mai 2021. La CNDP a décidé, lors de sa séance plénière du 2 juin 2021, d'une concertation préalable dont elle a confié l'organisation pratique au maître d'ouvrage et qu'elle a placée sous le regard de deux garants, M. Régis GUYOT et M. Jean Raymond WATTIEZ.

Le rôle des garants a été de veiller à la qualité et à l'intelligibilité des informations diffusées au public et à la possibilité pour celui-ci de formuler des questions et de présenter des observations et des propositions.

Les garants ont établi le bilan de la concertation. Il a été publié le 25 avril 2022 sur les sites internet de la CNDP (debatpublic.fr) et du maître d'ouvrage (rn2.fr). Il est joint en annexe.

Sur ces bases, le maître d'ouvrage tire les enseignements de la concertation et fait part de sa décision sur les suites qu'il donne au projet. C'est l'objet du présent document.

1.2.

Les objectifs de la concertation préalable

La concertation est un temps d'information et d'échanges autour des enjeux et des principales caractéristiques du projet, ouvert à l'ensemble des publics et citoyens concernés et intéressés.

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

- d'informer de manière approfondie sur l'avancement du projet et le contenu des études;
- d'échanger et débattre sur son opportunité;
- de débattre des solutions alternatives, notamment des aménagements autres qu'une mise à 2 x 2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire;
- d'enrichir les scénarios d'aménagement proposés;
- de recueillir les questions, avis, attentes ou points d'attention pour éclairer la poursuite des études.



MA PAROLE A DU POUVOIR

- 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 »), puis transformée en autorité administrative indépendante par la loi du 27 février 2002 relative à la **démocratie de proximité**.
- Elle organise la participation du public **le plus en amont possible** afin de débattre des buts et des caractéristiques des projets, à un moment où il est encore possible de revenir dessus et de les modifier.

1.3.

Le territoire de la concertation

La concertation préalable a été organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par le projet, à savoir :

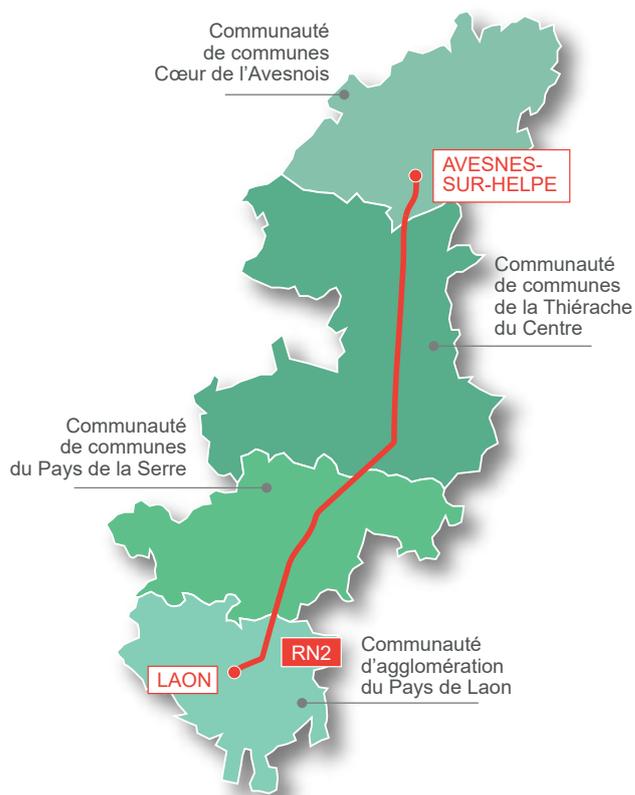
- 33 communes situées sur l'itinéraire de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, dans lesquelles les aménagements sont envisagés;
- 4 intercommunalités : communauté d'agglomération du Pays de Laon, communauté de communes du Pays de la Serre, communauté de communes de la Thiérache du Centre, communauté de communes Cœur de l'Avesnois.

Certaines actions d'information et de communication ont eu cependant une portée plus large, par exemple les panneaux 2 x 3 mètres le long de la RN2 – touchant l'ensemble des usagers de la route –, ou le relais de l'information sur internet.

LES 33 COMMUNES DIRECTEMENT CONCERNÉES PAR LES AMÉNAGEMENTS



LES 4 INTERCOMMUNALITÉS DU TERRITOIRE (représentant 192 communes)



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

2. LE PROJET EN BREF

2.1.

Le cadre du 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 signé le 7 novembre 2018 entre l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités. Cet engagement pour l'aménagement de l'axe est confirmé dans le pacte 2, officialisé le 19 novembre 2021.

Le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et le faire renouer avec la réussite. Il compte de nombreux projets et actions concernant la mobilité, le numérique, l'éducation, la santé, la cohésion sociale, la présence des services publics, la culture ou le tourisme.

Parmi ses différents engagements, le pacte inscrit 17,2 millions d'euros, cofinancés à part égale par l'État et la Région Hauts-de-France, dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 prolongé jusqu'en 2022, « pour le financement de premiers travaux de mise à 2 x 2 voies sur la section Avesnes-sur-Helpe/Laon, ainsi que pour les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la mise à 2 x 2 voies de l'axe ».

Il prévoit également l'engagement des études de contournements de communes traversées par la RN2.

L'État, maître d'ouvrage, a réalisé de 2019 à 2021 les études amont sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ainsi que des études sur les contournements des communes de Froidmont-Cohartille et de La Capelle. Ces deux contournements avaient en effet été identifiés en concertation avec les élus de l'Aisne et du Nord comme pouvant être réalisés dans le cadre d'une première phase de travaux dans le cadre du pacte.

La concertation préalable a porté sur les enjeux et les aménagements envisageables sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Des ateliers ont permis d'aborder avec le public, de manière sommaire au vu de l'avancement des études, la question des fuseaux de passage possibles pour les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle.

PLAN DE SITUATION DU PROJET



© 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 2x2 voies | | Voie navigable |

2.2.

La situation actuelle sur la RN2 et les objectifs du projet

Sur les 73 kilomètres de l'itinéraire entre le sud de Laon et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, la RN2 est majoritairement une route bidirectionnelle à 2 voies (une voie dans chaque sens) :

- sur les 13 kilomètres du contournement de Laon, entre Étouvelles et Chambry – sauf une section d'1,7 km qui présente un profil à 2 + 1 voie (1 créneau de dépassement dans chaque sens);
- sur les 60 kilomètres entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, seuls 3,5 kilomètres cumulés sont aménagés à 3 voies et 2 kilomètres sont aménagés à 2 x 2 voies. À l'horizon du projet, le créneau de Voyenne sera également aménagé.

La RN2 présente des carrefours nombreux majoritairement plans, c'est-à-dire à niveau, avec les axes secondaires (routes départementales, voiries communales, voiries urbaines). Des accès agricoles sont également reliés directement à la route nationale.

Les niveaux de trafic sur l'axe sont les suivants, les deux sens confondus :

- de 12 000 à 17 000 véhicules/jour entre Étouvelles et Chambry (contournement de Laon), dont 9 à 23 % de poids lourds;
- de 5 500 à 7 500 véhicules/jour entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, dont 17 à 26 % de poids lourds.

L'infrastructure n'est pas congestionnée aujourd'hui. Selon les perspectives d'évolution du territoire aux plans démographique et socio-économique définies par l'Insee (institut national de la statistique et des études économiques), elle ne devrait pas l'être même en l'absence d'aménagement.

Les enjeux prioritaires sont différents selon les sections.

Sur le contournement de Laon, l'enjeu de sécurisation est prioritaire. Selon les données de la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord, l'accidentalité (taux exprimant la fréquence des accidents de circulation) est supérieure sur cette section à ce qui est observé sur ce type de route au niveau national. Le taux d'accidentalité y est en effet de 8,5 accidents par 100 millions de kilomètres parcourus, le taux de référence 2020 étant de 3,35 pour une route bidirectionnelle et de 2,94 pour les chaussées à trois voies.

Entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 ne compte pas de zone d'accumulation d'accidents (section de route où l'on recense un nombre anormalement élevé d'accidents corporels). En revanche sur cette section la route nationale traverse douze agglomérations et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre deux types de problématiques : des gênes pour les habitants des communes traversées (bruit, pollution...) et des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes.

Notamment, en raison des traversées d'agglomération, de la présence de nombreux échanges à niveau, les dépassements sont rendus impossibles sur environ la moitié de l'itinéraire entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe; si le pourcentage de zones de dépassement sur l'itinéraire est conforme aux référentiels techniques, les automobilistes peuvent ressentir de l'inconfort lorsqu'ils circulent derrière des poids lourds ou des engins agricoles.

Le temps de déplacement en voiture entre Étouvelles et Avesnes-sur-Helpe est d'environ 1 heure et 15 minutes.

Afin de répondre aux enjeux actuels sur la RN2 et aux besoins du territoire, les objectifs du projet sont formulés de la manière suivante :

- **améliorer les conditions de déplacement et sécuriser les carrefours et les dépassements** : l'aménagement de l'itinéraire de la RN2 doit permettre le réaménagement de carrefours, une meilleure lisibilité pour les usagers et une plus grande cohérence entre les caractéristiques de la voie et les vitesses autorisées, afin de gagner en confort de déplacement et en sécurité;

- **améliorer le cadre de vie des habitants** : l'aménagement de l'axe doit permettre, en contournant des centre-bourgs, de détourner le trafic routier et ainsi de limiter les nuisances pour les riverains et les habitants;
- **intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet** : l'aménagement de l'axe doit s'inscrire en cohérence avec les autres modes de transport sur le territoire et intégrer dès les premières réflexions l'ensemble des thématiques environnementales, qu'il s'agisse des activités humaines ou du milieu naturel.

2.3.

Les scénarios d'aménagement étudiés

Les scénarios étudiés sont de différents types et permettent de débattre d'un éventail de solutions.

En premier lieu, **le scénario « fil de l'eau »** (non numéroté) décrit les aménagements de la RN2 portant sur la mise aux normes environnementales (notamment le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée) et la sécurisation de l'axe (par exemple par le réaménagement et le regroupement de carrefours). Ce scénario ne comporte pas de création de chaussée neuve ni d'élargissement sur place de la chaussée existante.

Les autres 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, des bourgs 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 tous les bourgs des 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 des bourgs de toutes les communes traversées aujourd'hui par la RN2 et des carrefours giratoires (ou des demi-échangeurs 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 3 options :

- 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.

2.4.

Les coûts et les principes de financement

Les coûts des scénarios sont estimés, à ce stade amont des études, de la manière suivante :

- scénario « fil de l'eau » : 30 à 50 millions d'euros taxes comprises (TTC);
- scénario 1 : 350 à 400 millions d'euros TTC;
- scénario 2 : 625 à 725 millions d'euros TTC;
- scénario 3-A : 500 à 575 millions d'euros TTC;
- scénario 3-B : 675 à 775 millions d'euros TTC;
- Scénario 3-C : 800 à 900 millions d'euros TTC;
- Scénario 4 : 900 à 1 000 millions d'euros TTC.

La participation de l'État au financement des projets d'infrastructures du réseau routier national non concédé (routes nationales) dans les contrats de plan est assurée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Tous les scénarios étant réalisables par phases, l'aménagement pourrait être progressif comme cela se fait actuellement sur les autres sections de la RN2 dans l'Oise, au sud de Soissons, ou dans le Nord, entre Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge.

L'option de la concession, c'est-à-dire du recours au financement privé, a été écartée en raison de l'absence de viabilité économique due à la faiblesse du trafic.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES SCÉNARIOS

	SCÉNARIO 1	SCÉNARIO 2	SCÉNARIO 3-A	SCÉNARIO 3-B	SCÉNARIO 3-C	SCÉNARIO 4
Type de route pour les déviations						
Type de route hors déviations				Route « non express »	Route « express »	Type autoroutier
Nombre de communes contournées	7 sur 12	12	12	12	12	12
Type de carrefours						
Vitesses limites autorisées						
Accès aux véhicules lents et non motorisés	Accès sur la RN2	 Itinéraire de substitution	Accès sur la RN2	Accès sur la RN2	 Itinéraire de substitution	 Itinéraire de substitution

3.

LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet d'un large dispositif d'information et d'échanges, valorisant la proximité et le recueil de questions et d'avis de la part de tous les publics.

3.1.

La préparation de la concertation et le dispositif général

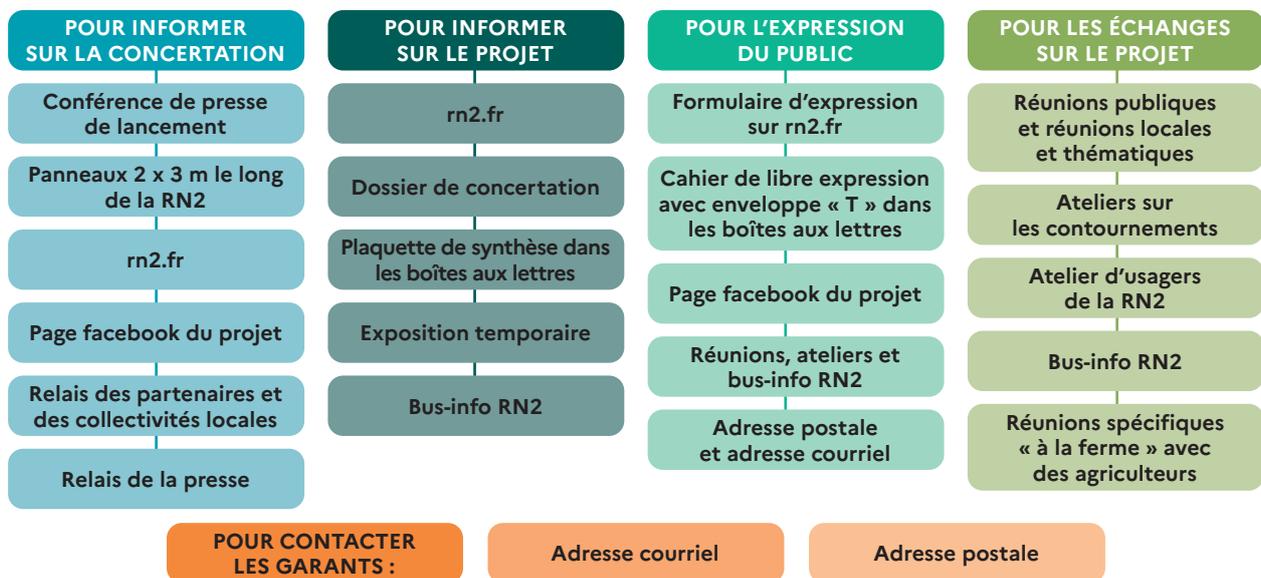
La concertation a été préparée par le maître d'ouvrage, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Hauts-de-France), en associant étroitement les garants dès leur désignation par la commission nationale du débat public, en juin 2021. Des échanges réguliers et des réunions de travail avec eux ont permis de définir en collaboration le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque modalité de la concertation.

En parallèle à la préparation avec les garants, le maître d'ouvrage a pris contact à l'automne 2021 avec les maires des communes pressenties pour accueillir des réunions publiques, des ateliers et des stationnements du bus-info RN2. L'objectif était de finaliser avec eux l'organisation pratique de ces rendez-vous : réservation de salles, d'emplacements, horaires pertinents pour les habitants, etc.

Il a été conservé de la souplesse dans le dispositif, pour pouvoir prendre en compte des besoins qui émergeraient au cours de la concertation. Ainsi par exemple, à la demande des garants, deux réunions spécifiques « à la ferme », avec des agriculteurs, ont été ajoutées aux réunions prévues initialement, de manière à compléter les retours du monde agricole sur le projet.

Le dispositif de la concertation finalement mis en œuvre est présenté ci-dessous.

SYNTHÈSE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION



3.2.

L'annonce de la concertation et l'information en continu

3.2.1. L'annonce de la concertation préalable dès le mois de décembre 2021

Le préfet de la région Hauts-de-France a adressé à la presse régionale et locale un communiqué le 13 décembre 2021¹. Il rappelait le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, présentait les objectifs du projet et informait sur la concertation préalable et son ouverture le 10 janvier 2022.

Plusieurs articles sont parus à la suite de cette diffusion, notamment :

- dans *L'Union*, le 15 décembre 2021 : « Travaux sur la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe : une concertation dès janvier » ;
- sur le site internet d'Écho FM, le 16 décembre 2021 : « Mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes : des réunions publiques à venir » ;
- dans *La Thiérache*, le 22 décembre 2022 : « La Capelle : la Région s'engage sur le projet RN2 à 2 x 2 voies ».

3.2.2. Le comité de pilotage et la conférence de presse de lancement, le 6 janvier 2022



Le comité de pilotage du 6 janvier 2022.

Georges-François LECLERC, préfet de la région Hauts-de-France, et Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne, ont présidé, le jeudi 6 janvier 2022, un comité de pilotage dédié au projet d'aménagement de la route nationale entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Il s'est tenu à la préfecture de l'Aisne, en présence des collectivités partenaires du projet et des garants de la concertation.

Il a donné lieu, après un point sur l'état d'avancement des différentes opérations sur la RN2, à la présentation de la CNDP, du rôle des garants et du dispositif prévu pour la concertation publique préalable.

Une conférence de presse a été organisée juste après le comité de pilotage. Elle a permis de délivrer l'information complète sur la concertation et de répondre aux questions des journalistes.

La presse régionale et locale a largement relayé ces informations, par exemple :

- dans *L'Union*, le 9 janvier 2022 : « Aménagement de la RN2, votre avis compte » ;
- dans *La Voix du Nord*, le 9 janvier 2022 : « Pour le tronçon Laon-Étroeungt, la concertation publique lancée » ;
- dans *Le Courrier Picard*, le 10 janvier 2022 : « RN2, votre avis compte » ;
- sur Canal FM, le 10 janvier 2022 : présentation du projet et de la concertation ;
- sur *picardiegazette.fr*, le 12 janvier 2022 : « Mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe : la population invitée à s'exprimer ».

Les partenaires du projet, la région Hauts-de-France, le département de l'Aisne et les collectivités locales ont également mis en ligne sur leurs sites internet les informations sur la concertation.

¹ https://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/content/download/90070/578034/file/211213_cp_r_RN2%202x2%20voies_Laon_Avesnes.pdf

3.2.3. L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu

Le 10 janvier 2022, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel, avec, en complément de l'information précédemment diffusée à la presse :

- la remise à l'ensemble des communes des 4 intercommunalités concernées (soit 192 communes) des affiches légales d'annonce de la concertation ;
- l'installation de 14 panneaux 2 x 3 mètres le long de la RN2 ;
- l'ouverture du site rn2.fr ;
- l'ouverture de la plateforme d'expression à partir de rn2.fr ;
- l'ouverture de la page facebook dédiée « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 » ;
- la diffusion dans les 55 000 boîtes aux lettres des 192 communes concernées d'un dossier contenant la plaquette de synthèse, le cahier d'expression et une enveloppe « T » (affranchissement offert) pour le retourner renseigné au maître d'ouvrage.

En complément, l'exposition itinérante (6 panneaux sur le projet) était installée le 11 janvier 2022 dans trois premières communes : Athies-sous-Laon, Étroëungt et La Capelle.



Le maître d'ouvrage a ensuite régulièrement rappelé les rendez-vous de la concertation :

- lors de chaque réunion publique, atelier ou permanence du bus-info RN2 ;
- sur la page facebook du projet (37 posts publiés pour inviter à consulter le site rn2.fr et annoncer les réunions publiques, ateliers et stations du bus-info).

Les médias des partenaires et la presse régionale et locale ont également contribué à la diffusion de l'information sur le projet et à la couverture de la concertation. 84 articles de presse ou reportages sont parus entre janvier et mars 2022.

PAGE FACEBOOK DU PROJET

Consultation publique - Projet de mise à 2x2 voies de la RN2
Groupe Public · 468 membres

Dreal Hdf
Admin · 19 janvier · 🌐

Venez participer à la réunion publique du mardi 25 janvier à 18h à la salle de l'hippodrome à Laon (avec volet économie et mobilité). Pass sanitaire non obligatoire. Application des consignes sanitaires (masque, respect des gestes barrières, distanciation). La réunion sera retransmise en direct sur internet : <https://www.concertationrn2-live.fr/>

RÉUNION PUBLIQUE LE 25 JANVIER 2022 À LAON
AVEC UN FOCUS « ÉCONOMIE & MOBILITÉ »
SALLE DE L'HIPPODROME À 18 HEURES

3.3.

Le site rn2.fr

Les pages dédiées au projet sur le site internet de la DREAL Haut-de-France, accessibles directement avec l'adresse rn2.fr, ont été ouvertes le 10 janvier 2022.

Elles ont été conçues pour être la ressource d'information sur le projet et sur la démarche de concertation, le point d'entrée pour exprimer son avis en ligne et l'outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

Elles proposaient :

- le dossier de concertation, la plaquette de synthèse de la concertation, le programme des réunions publiques et ateliers, les modalités d'expression et le programme du bus-info RN2 en téléchargement;
- le formulaire d'expression en ligne, pour donner son avis ou poser des questions, et les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans une page « questions-réponses » dédiée ; 86 réponses ont été apportées sur les différentes thématiques : accès au territoire, agriculture, cadre de vie, calendrier-financement, concertation, économie, environnement, foncier, hors périmètre, opportunité, scénarios, technique ;
- un module de connexion pour suivre en direct sur internet les 7 réunions publiques et ateliers de la concertation et s'exprimer à distance au travers d'un tchat ;
- les enregistrements en vidéo et les comptes rendus exhaustifs des 7 réunions publiques et ateliers.

3.4.

Les outils d'information sur le projet

3.4.1. Le dossier de concertation



Le dossier de concertation était la ressource d'information complète sur les enjeux du territoire, les objectifs du projet, les scénarios d'aménagement envisageables et les résultats des premières études (enjeux environnementaux et fuseaux de passage pressentis) sur les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle.

Imprimé à 500 exemplaires, le dossier était mis à la disposition du public lors des rencontres de la concertation et dans le bus-info RN2. Un exemplaire avait été adressé au lancement de la concertation à la mairie des 192 communes du territoire ainsi que, au-delà de ce périmètre, à quelques communes du Nord-Avesnois. Il était également disponible pour tous sur le site rn2.fr.

3.4.2. La plaquette de synthèse

Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée. Elle proposait, en huit pages, les informations essentielles sur la concertation et sur le projet (voir ci-après).

Imprimée à 60 000 exemplaires, la plaquette a été adressée dans les boîtes aux lettres des 192 communes du territoire (55 000 exemplaires diffusés de la sorte) et a été mise à la disposition du public lors des rencontres de la concertation et dans le bus-info RN2.

PLAQUETTE DE SYNTHÈSE

CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE DU 10 JANVIER AU 25 MARS 2022

C'EST LE MOMENT DE DONNER VOTRE AVIS !

Le projet de mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

Le projet de mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

Le projet de mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

LE MOT DES GARANTS DE LA CONCERTATION

La mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est portée par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

LE MOT DES GARANTS DE LA CONCERTATION

La mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est portée par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- Informer sur le projet
- Échanger et débattre sur l'opportunité du projet
- Recueillir les questions, avis, attentes ou points d'attention pour éclairer les futures décisions

OU EN SOMMES-NOUS ?

Le projet de mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

Du 10 janvier au 25 mars 2022

INFORMEZ-VOUS

- R2F
- Le dossier de concertation et l'exposition itinérante, consultables :
 - sur le site de votre commune de communes
 - sur le site de la Région Hauts-de-France
 - sur le site de la Région Hauts-de-France

FAITES PART DE VOS QUESTIONS ET AVIS

- Par écrit avec la carte T (affranchissement offert) au centre de documents
- Par téléphone au 03 20 30 30 30
- Par courriel : r2f@hautsdefrance.fr

VENEZ ÉCHANGER SUR LE PROJET

Le territoire de la concertation sera ouvert à leur et débates une fois par semaine.

PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS DE LA CONCERTATION

Le territoire de la concertation sera ouvert à leur et débates une fois par semaine.

À QUOI SERT LE PROJET ?

La RN2 aujourd'hui

- Une route nationale à 2 voies, qui est un axe de circulation important.
- Dans la section Chambry-Laon, un enjeu prioritaire de sécurisation.
- Entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, des enjeux prioritaires de cadre de vie et de conditions de déplacements.

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- Améliorer les conditions de déplacements et sécuriser les carrefours et les déplacements, avec la mise à 2 voies.
- Améliorer le cadre de vie des habitants en contournant les centres-bourgs.
- Intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

- Une route nationale à 2 voies, qui est un axe de circulation important.
- Dans la section Chambry-Laon, un enjeu prioritaire de sécurisation.
- Entre Chambry et Avesnes-sur-Helpe, des enjeux prioritaires de cadre de vie et de conditions de déplacements.

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Améliorer les conditions de déplacements et sécuriser les carrefours et les déplacements, avec la mise à 2 voies.
- Améliorer le cadre de vie des habitants en contournant les centres-bourgs.
- Intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

LA RÉFLEXION SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA RN2 INTÈGRE TOUS LES DÉPLACEMENTS

PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Les enjeux environnementaux et de cadre de vie sont au cœur du projet.

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- Améliorer les conditions de déplacements et sécuriser les carrefours et les déplacements, avec la mise à 2 voies.
- Améliorer le cadre de vie des habitants en contournant les centres-bourgs.
- Intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

ZOOM SUR LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Le projet de mise à 2 voies de la route nationale RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est porté par l'Etat, maître d'ouvrage, et inscrit dans le plan de la Région Hauts-de-France.

LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

- Scénario 1 : Mise à 2 voies avec contournement par l'est.
- Scénario 2 : Mise à 2 voies avec contournement par l'ouest.
- Scénario 3 : Mise à 2 voies avec contournement par le nord.
- Scénario 4 : Mise à 2 voies avec contournement par le sud.

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- Améliorer les conditions de déplacements et sécuriser les carrefours et les déplacements, avec la mise à 2 voies.
- Améliorer le cadre de vie des habitants en contournant les centres-bourgs.
- Intégrer la réflexion multimodale et les enjeux environnementaux dès la conception du projet.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES SCÉNARIOS

SCÉNARIO	DESCRIPTION	PROFONDEUR DE LA VIE			
SCÉNARIO 1	Mise à 2 voies avec contournement par l'est.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 2	Mise à 2 voies avec contournement par l'ouest.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 3	Mise à 2 voies avec contournement par le nord.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 4	Mise à 2 voies avec contournement par le sud.	100%	100%	100%	100%

LA COMPARAISON DES SCÉNARIOS

SCÉNARIO	DESCRIPTION	PROFONDEUR DE LA VIE			
SCÉNARIO 1	Mise à 2 voies avec contournement par l'est.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 2	Mise à 2 voies avec contournement par l'ouest.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 3	Mise à 2 voies avec contournement par le nord.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 4	Mise à 2 voies avec contournement par le sud.	100%	100%	100%	100%

LA COMPARAISON DES SCÉNARIOS

SCÉNARIO	DESCRIPTION	PROFONDEUR DE LA VIE			
SCÉNARIO 1	Mise à 2 voies avec contournement par l'est.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 2	Mise à 2 voies avec contournement par l'ouest.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 3	Mise à 2 voies avec contournement par le nord.	100%	100%	100%	100%
SCÉNARIO 4	Mise à 2 voies avec contournement par le sud.	100%	100%	100%	100%

3.4.3. L'exposition

Le projet était également synthétisé dans 6 panneaux de grand format constituant l'exposition itinérante, proposée dans les quatre intercommunalités du territoire entre le 11 janvier et le 13 mars 2022 (communes d'Athies-sous-Laon, Avesnes-sur-Helpe, Bruyères-et-Montbérault, Chambry, Étroeungt, La Capelle, La Flamengrie, Marle et Sains-du-Nord) et lors des permanences du bus-info RN2.

3.5.

Les rencontres et les modalités de contribution du public



3.5.1. Les réunions de la concertation

Les réunions de la concertation sous leurs différentes formes (réunions publiques, réunions locales et thématiques et ateliers) étaient ouvertes à tous les publics. Elles ont été animées par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par les garants de la concertation. Elles ont volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public. Elles ont duré entre 2h30 et 3 heures chacune.

Elles étaient organisées à la fois en salle et à distance, grâce à une retransmission en direct sur internet, complétée par un module de conversation (tchat) permettant de faire part de son avis ou de poser des questions. Le maître d'ouvrage a pris en compte ces expressions à distance pour y répondre soit depuis la salle, soit si le temps avait manqué sur le site rn2.fr.

DATE ET HEURE	LIEU	INTITULÉ DE LA RÉUNION	DURÉE	POINTS CLÉS DU DÉROULEMENT
14.01.2022 17h30	La Capelle	Réunion publique de lancement	2h40	Présentation des fondamentaux du projet et échanges avec le public. Présentation des scénarios et échanges avec le public. Présentation des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle et des prochaines étapes.
18.01.2022 14h	Étroeungt	Réunion publique locale, thématiques agriculture et environnement	3h	Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios et échanges avec le public. Table ronde avec les acteurs du territoire sur les thématiques agriculture et environnement et échanges avec le public.
25.01.2022 18h	Laon	Réunion publique locale, thématiques économie et mobilité	3h	Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios et échanges avec le public. Table ronde avec les acteurs du territoire sur les thématiques économie et mobilité et échanges avec le public.
3.02.2022 18h	La Capelle	Atelier sur le contournement de La Capelle	2h30	Présentation des fondamentaux du projet et des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de La Capelle. Séance de travail (en ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à La Capelle et restitution collective. Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public.
15.02.2022 18h	Grandlup-et-Fay	Atelier sur le contournement de Froidmont-Cohartille	2h30	Présentation des fondamentaux du projet, des principaux enjeux et des fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille. Séance de travail (en ateliers) avec le public autour des cartes des enjeux à Froidmont-Cohartille et restitution collective. Présentation des scénarios d'aménagement de la RN2 et échanges avec le public.
24.02.2022 18h	Marle	Atelier sur les usages de la RN2	2h30	Présentation des fondamentaux du projet et des scénarios. Séance de travail (en ateliers) avec le public autour d'un questionnaire sur les usages et sur les scénarios. Restitution collective et échanges avec le public.
10.03.2022 17h30	Vervins	Réunion publique de partage des contributions	3h	Présentation des fondamentaux du projet, des scénarios et de la concertation et échanges avec le public. Première restitution partielle des contributions recueillies au cours de la concertation et échanges avec le public.

Les réunions publiques, les réunions locales et thématiques et les ateliers ont fait l'objet d'enregistrements vidéo et de comptes rendus exhaustifs (verbatim), mis à la disposition du public sur rn2.fr.

3.5.2. Le bus-info RN2

Spécialement aménagé et habillé pour la concertation, le bus-info RN2 a réalisé 18 permanences mobiles, d'une journée chacune, réparties dans 29 communes du territoire. Le bus a stationné au plus près des habitants, sur des marchés, devant des gares, mairies, commerces de proximité, centre commercial, entreprise, centre hospitalier, événement sportif ou encore devant un Ehpad et un centre de formation.

Il a permis au maître d'ouvrage, et aux garants qui étaient présents, d'accueillir et d'informer le public dans un cadre non formel, de distribuer les outils d'information, de répondre aux questions sur le projet et d'inviter les visiteurs à s'exprimer au moyen de l'enveloppe « T » ou dans un cahier d'expression mis à disposition dans le bus.

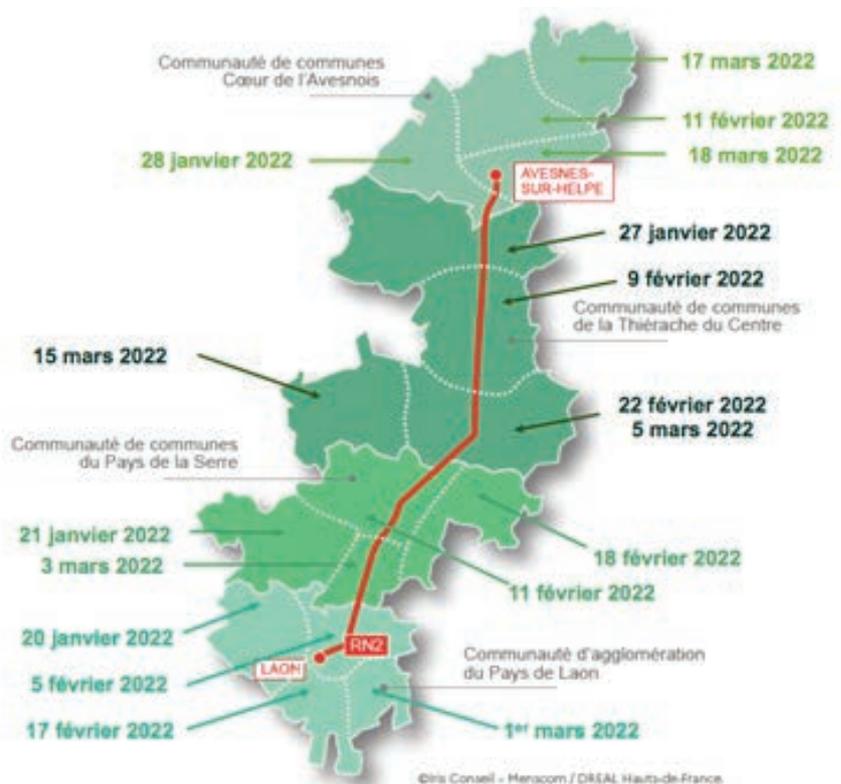


PROGRAMME DE L'ITINÉRAIRE DU BUS-INFO RN2



CONCERTATION PUBLIQUE PRÉALABLE

LE BUS-INFO VIENT À VOTRE RENCONTRE



DÉTAIL DES PERMANENCES DU BUS-INFO RN2

DATE & DURÉE	INTERCOMMUNALITÉ	COMMUNES	SITE
17.01.2022	Communauté de communes du Pays de la Serre	Crécy-sur-Serre	Marché
20.01.2022	Communauté d'agglomération du Pays de Laon	Laon, Crépy, Besny-et-Loizy	Gare, écoles, mairie
21.01.2022	Communauté de communes du Pays de la Serre	Couvron-et-Aumencourt, Nouvion-et-Catillon, Chéry-lès-Pouilly	Écoles, mairie
27.01.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	Le Nouvion-en-Thiérache, Boué, La Flamengrie	Commerces, entreprise Maternelle, mairies
28.01.2022	Communauté de communes Cœur de l'Avesnois	Avesnes-sur-Helpe, Cartignies, Prisches	Marché, mairie, école primaire
05.02.2022	Communauté d'agglomération du Pays de Laon	Laon	Marché le long de la RN2
09.02.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	Étréaupont, Buironfosse	Mairie, marché
11.02.2022	Communauté de communes du Pays de la Serre	Marle, Dercy	Marché, mairie
17.02.2022	Communauté d'agglomération du Pays de Laon	Laon	Centre commercial « La Romanette »
18.02.2022	Communauté de communes du Pays de la Serre	Tavaux-et-Pontséricourt, Thiernu	Foyer rural, école, mairie
22.02.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	Fontaine-lès-Vervins, Gercy	Foyer rural, mairie
01.03.2022	Communauté d'agglomération du Pays de Laon	Presles-et-Thierny, Festieux	Mairies
03.03.2022	Communauté de communes du Pays de la Serre	Athies-sous-Laon, Verneuil-sur-Serre	Mairies
05.03.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	La Capelle	Course automobile, Ehpad
15.03.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	Vervins	Centre hospitalier, école, commerces
18.03.2022	Communauté de communes Cœur de l'Avesnois	Larouillies, Sains-du-Nord	Mairies
21.03.2022	Communauté d'agglomération du Pays de Laon	Laon	Centre hospitalier
23.03.2022	Communauté de communes de la Thiérache du Centre	Le Nouvion-en-Thiérache, La Capelle	Marché, centre de formation des apprentis (CFA)

3.5.3. Les réunions spécifiques avec les agriculteurs

À la suite de la réunion à Étroeungt, le 28 janvier 2022, qui comprenait un volet thématique sur l'agriculture et l'environnement, le dispositif a été enrichi à la demande des garants de la concertation par deux réunions spécifiques avec des agriculteurs.

Elles ont été organisées le 18 mars 2022, directement dans des exploitations, avec l'objectif d'approfondir les enjeux de la mise à 2 x 2 voies de la RN2 et des scénarios d'aménagement envisagés pour l'activité agricole. Elles ont rassemblé au total 15 exploitants agricoles.

L'une s'est tenue en Thiérache du centre, soit dans la partie nord du projet, avec des éleveurs bovins laitiers travaillant pour l'AOP (appellation d'origine protégée) Maroilles, l'autre avec des agriculteurs, dont de jeunes agriculteurs, dans le sud du projet où l'activité est tournée vers les grandes cultures de céréales, de betteraves à sucre et de pommes de terre.

Elles ont duré environ 3 heures chacune, sous la forme d'échanges libres entre les exploitants agricoles, le maître d'ouvrage et les garants de la concertation.

3.5.4. Les modalités de contribution écrite

Le public pouvait faire part de son avis ou poser ses questions sur le projet par écrit au moyen :

- du formulaire d'expression en ligne sur rn2.fr;
- du cahier de libre expression (questions ouvertes pour guider l'expression si besoin) diffusé avec la plaquette de synthèse et l'enveloppe « T » (affranchissement offert) permettant de faire un retour postal au maître d'ouvrage;
- sur la page facebook dédiée au projet;
- par courriel ou par courrier au maître d'ouvrage, à l'adresse de la DREAL Hauts-de-France.

3.6.

Les adresses de contact avec les garants de la concertation

En vertu de leur rôle et de leur mission, les garants pouvaient être saisis, bien sûr oralement lors des différentes rencontres prévues dans le dispositif, mais aussi par écrit, de toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public.

Pour ce faire, leurs adresses courriel et courrier ont été systématiquement rappelées dans les supports d'information diffusés.

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

4.1.

En synthèse sur la participation

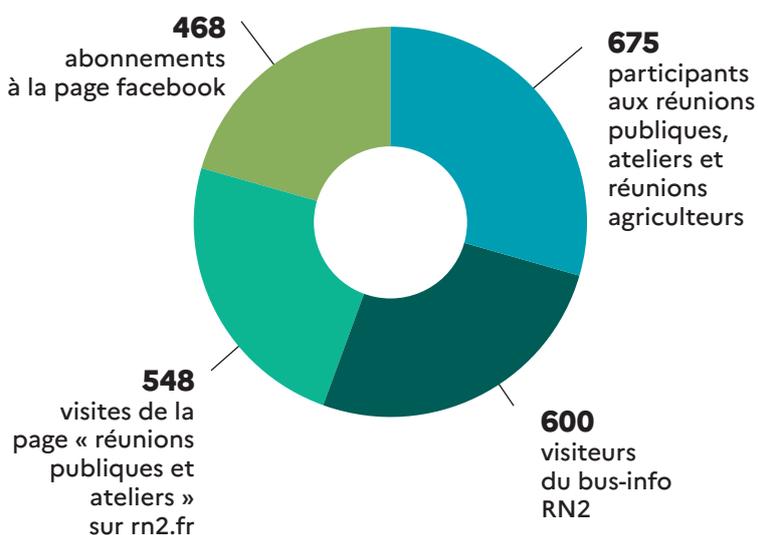
Les rencontres ont réuni plus de **1 250** personnes :

- environ **660 participants** aux 7 réunions publiques et ateliers et **15 participants** aux 2 réunions spécifiques avec les agriculteurs ;
- environ **600 personnes** rencontrées au cours des 18 permanences du bus-info RN2.

La participation numérique a été la suivante :

- **rn2.fr :**
 - **5 000 visites** de la page d'accueil ;
 - **548 visites** de la page « réunions publiques et ateliers » proposant la retransmission en direct, puis les enregistrements vidéo et les comptes rendus des réunions publiques et ateliers ;
 - **851 visites** de la page « questions-réponses » ;
 - **260 contributions** recueillies au moyen du formulaire d'expression en ligne.
- **Page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 » :**
 - **468 abonnés** ;
 - **86 000 lectures et interactions** avec les publications sur la page facebook (dont **31 commentaires** et **186 partages**).

RÉPARTITION DE LA PARTICIPATION



4.2.

Le détail de la participation aux rencontres

De manière plus détaillée, les réunions et ateliers ont rassemblé :

Réunion publique de lancement, le 14 janvier 2022 à La Capelle	133 participants
Réunion publique locale, thématiques agriculture et environnement, le 18 janvier 2022 à Étroeungt	70 participants
Réunion publique locale, thématiques économie et mobilité, le 25 janvier 2022 à Laon	90 participants
Atelier sur le contournement de La Capelle, le 3 février 2022 à La Capelle	80 participants
Atelier sur le contournement de Froidmont-Cohartille, le 15 février 2022 à Grandlup-et-Fay	86 participants
Atelier sur les usages de la RN2, le 24 février 2022 à Marle	80 participants
Réunion publique de partage des contributions, le 10 mars 2022 à Vervins	120 participants
TOTAL	659 participants

La fréquentations des permanences mobiles du bus-info RN2 a été suivante :

17.01.2022	Crécy-sur-Serre	10 visiteurs
20.01.2022	Laon, Crépy, Besny-et-Loizy	32 visiteurs
21.01.2022	Couvron-et-Aumencourt, Nouvion-et-Catillon, Chéry-lès-Pouilly	74 visiteurs
27.01.2022	Le Nouvion-en-Thiérache, Boué, La Flamengrie	105 visiteurs
28.01.2022	Avesnes-sur-Helpe, Cartignies, Prisches	35 visiteurs
05.02.2022	Laon	20 visiteurs
09.02.2022	Étréaupont, Buironfosse	30 visiteurs
11.02.2022	Marle, Dercy	23 visiteurs
17.02.2022	Laon	25 visiteurs
18.02.2022	Tavaux-et-Pontséricourt, Thiernu	12 visiteurs
22.02.2022	Fontaine-lès-Vervins, Gercy	17 visiteurs
01.03.2022	Presles-et-Thierny, Festieux	47 visiteurs
03.03.2022	Athies-sous-Laon, Verneuil-sur-Serre	45 visiteurs
05.03.2022	La Capelle	30 visiteurs
15.03.2022	Vervins	37 visiteurs
18.03.2022	Larouillies, Sains-du-Nord	11 visiteurs
21.03.2022	Laon	16 visiteurs
23.03.2022	Le Nouvion-en-Thiérache, La Capelle	37 visiteurs
TOTAL		606 visiteurs

4.3.

L'analyse quantitative des avis recueillis

Au total, plus de 1 800 avis ont été recueillis au cours de la concertation.

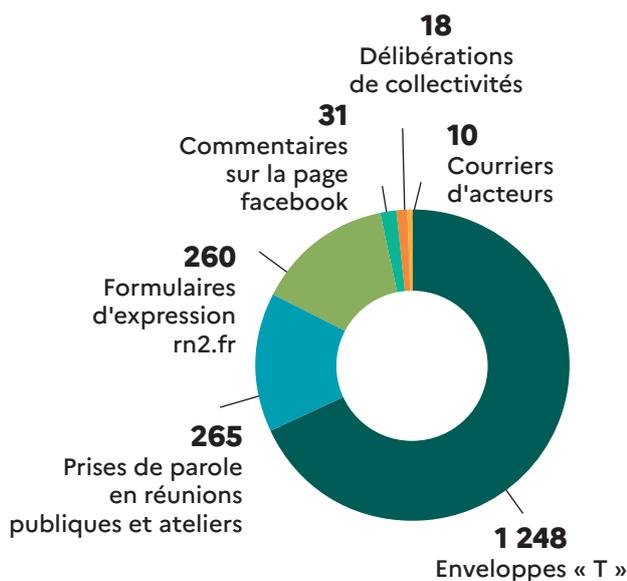
4.3.1. La répartition par canaux d'expression

Le canal privilégié pour exprimer une question ou un avis sur le projet a été celui du cahier d'expression libre retourné avec l'enveloppe « T », diffusé lors du lancement de la concertation dans les boîtes aux lettres des 192 communes du territoire (1 248 cahiers renseignés et retournés au maître d'ouvrage).

Le public s'est aussi largement exprimé au cours des réunions publiques et des ateliers de la concertation (265 prises de parole) et au moyen du formulaire d'expression en ligne sur rn2.fr (260 formulaires recueillis). 31 commentaires ont été publiés sur la page facebook du projet.

Le maître d'ouvrage a également été destinataire de 28 délibérations de collectivités et de courriers d'acteurs (représentants de la profession agricole, association, syndicats, élus, parti politique).

RÉPARTITION DES AVIS RECUEILLIS PAR CANAUX D'EXPRESSION



DÉLIBÉRATIONS DE COLLECTIVITÉS

- Département de l'Aisne
 - Monceau-le-Waast
 - Mortiers
- Communes :
 - Nampcelles-la-Cour
 - Nouvion-et-Catillon
 - Nouvion-le-Comte
 - Pierrepont
 - Sorbais
 - Toulis-et-Attencourt
 - Verneuil-sur-Serre
 - Wallers-en-Fagne
- Barenton-Bugny
- Boué
- Buironfosse
- Crécy-sur-Serre
- Dercy
- La Flamengrie
- Marle

COURRIERS D'ACTEURS

- Association SOS Laon (2 contributions)
- Éleveurs de Thiérache
- Éric BOCHET, maire de Chéry-lès-Pouilly
- Brigitte FOURNIER-TURQUIN, conseillère départementale de l'Aisne
- CFDT Laon
- Jeunes agriculteurs de l'Aisne
- Chambre d'agriculture de l'Aisne
- Union des syndicats agricoles de l'Aisne (USAA)
- Chambre d'agriculture du Nord
- EELV Hauts-de-France

4.3.2. La provenance géographique des avis

Le cahier de libre expression, adressé dans les boîtes aux lettres des habitants du territoire avec l'enveloppe « T », donnait la possibilité aux répondants d'indiquer leur localité de résidence. Sur les 1 248 contributeurs, un peu plus de la moitié d'entre eux ont donné cette information.

Les indications ainsi recueillies montrent une large représentation du territoire, qui va bien au-delà des communes directement concernées par les aménagements : ces cahiers émanent de 191 communes différentes, sur les 192 communes du territoire.

27 communes sont particulièrement représentées (à l'origine de plus de 10 enveloppes « T » réceptionnées), comme le précise le tableau ci-dessous.

COMMUNE	DIRECTEMENT CONCERNÉE PAR LES AMÉNAGEMENTS	NOMBRE D'ENVELOPPES « T » RÉCEPTIONNÉES
Laon	x	140
Vervins	x	39
Marle	x	38
Avesnes-sur-Helpe		33
Étréaupont	x	31
Solre-le-Château		26
La Capelle	x	26
Le Nouvion-en-Thiérache		25
La Flamengrie	x	24
Fontaine-lès-Vervins	x	24
Athies-sous-Laon		23
Avesnelles		21
Chambry	x	20
Buironfosse		15
Étrœungt	x	15
Sains-du-Nord		14
Sars-Poteries		14
Sorbais	x	14
Dercy		13
Felleries		13
Froidmont-Cohartille	x	13
Cartignies		12
Crépy		12
Bruyères-et-Montbérault		12
Clairfontaine		12
Beugnies		11
Larouillies	x	11

Au regard de l'ensemble des chiffres de participation, notamment 1 250 personnes présentes aux rencontres, 5 000 visites du site internet et 1 500 contributions écrites recueillies, on peut estimer, tout en restant prudent en raison des doubles comptes (par exemple des personnes qui ont à la fois participé à une réunion publique et adressé une contribution écrite), **qu'entre 2 000 et 3 000 personnes se sont intéressées au projet et se sont mobilisées pour participer à la concertation.**

5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

5.1.

L'analyse par rencontre

5.1.1. Les réunions publiques et les ateliers

Les comptes rendus sont présentés en annexe.



Réunion de lancement à La Capelle, le 14 janvier 2022.

(sécurité, attractivité du territoire), des risques de reports de trafics sur l'axe aménagé et des enjeux de préservation de l'activité agricole et de préservation de l'environnement (artificialisation des sols). Elle a permis de recueillir des avis sur les scénarios et d'aborder ou de questionner le maître d'ouvrage sur le devenir des commerces des centre-bourgs, la desserte ferroviaire du territoire, les délais de réalisation du projet, les coûts et les modalités de financement.

- **La réunion de lancement de la concertation, à La Capelle le 14 janvier 2022**, a donné lieu à des propos introductifs de Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne, de Christophe COULON, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France et de Nicolas FRICOTEAUX, président du conseil départemental de l'Aisne.

Le public a pu s'exprimer largement. La réunion a permis de débattre de l'opportunité du projet



Réunion publique d'Étroeungt, le 18 janvier 2022.

- **La réunion publique locale à Étroeungt, le 18 janvier 2022**, comportait un temps de présentation et d'échanges sur le projet et sur les scénarios et un volet « agriculture et environnement ».

Ce dernier était abordé à partir de deux tables rondes réunissant des acteurs locaux, invités à mettre en lumière leurs attentes vis-à-vis du projet, puis à en débattre entre eux ou avec les participants dans la salle :

Table ronde des acteurs de la profession agricole

- Ghislain FRANÇOIS, maire de Bas-Lieu, président de l'association foncière de l'aménagement foncier de Bas-Lieu;
- Marc TEMPLIER, chambre d'agriculture de l'Aisne, référent pour la chambre d'agriculture sur le projet RN2;
- Bertrand DONZE, SAFER.

Table ronde des acteurs de l'environnement

- David TURLA, office français de la biodiversité;
- Guenaël HALLART, association Picardie Nature;
- Guillaume DUÈGE, parc naturel régional de l'Avesnois;
- Sophie TABARY, association Fanes de carottes.

La réunion a permis d'aborder, au sein de la thématique agriculture, l'impact foncier du projet, les besoins de déplacements quotidiens et de transports saisonniers, l'adaptation des aménagements à l'activité (accès minimisant les détours, ouvrages au gabarit agricole) et le travail collectif pour anticiper le plus possible les procédures d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental et les possibles remembrements.

Sur le thème de l'environnement, les prises de parole ont souligné la richesse écologique du bocage thiérachien et la priorité à donner à l'évitement et à la réduction des impacts plutôt qu'à leur compensation.

Sur le projet de manière générale, les expressions ou questions ont porté sur l'état de la chaussée de la RN2 aujourd'hui, l'enjeu de la mise à 2 x 2 voies pour le développement économique du territoire, les types d'échangeurs envisagés et leurs effets sur la sécurité, le calcul des gains de temps, les vitesses limites autorisées et leurs effets sur les émissions de CO₂, les scénarios (en particulier, la nécessité de contourner les 12 communes aujourd'hui traversées par la RN2 et la possibilité de « mixer » des scénarios), les risques de reports de trafics en provenance d'autres axes et la réalité du projet, à l'étude depuis de longues années.



Réunion publique de Laon, le 25 janvier 2022.

- **La réunion publique locale à Laon, le 25 janvier 2022**, suivait le même principe que la réunion d'Étrœungt, à savoir une présentation et des échanges sur le projet, complétés d'un volet consacré cette fois à l'économie et à la mobilité. Deux tables rondes d'acteurs locaux étaient proposées :

Table ronde des acteurs économiques

- Marie-Godelène GANIVET, chambre de commerce et d'industrie de l'Aisne;
- Sébastien ATTANCOURT, société A2 Mac1 (implantée à Hary);
- José FAUCHEUX, président de la chambre de métiers de l'Aisne.

Table ronde des acteurs de la mobilité

- Bertrand CAILLE, Transports Caille (implantés à Laon);
- Olivier ENGRAND, conseil régional Hauts-de-France et régie des transports de l'Aisne;
- Jean-Jacques THOMAS, président du pôle d'équilibre territorial et rural du pays de Thiérache.

Les tables rondes et les échanges sur les thèmes de l'économie et de la mobilité ont abordé les exemples d'effets de différents aménagements routiers pour le développement économique local, les opportunités de réaménagement de centre-bourgs contournés, les enjeux d'accessibilité, de fluidité et de sécurité sur la RN2 à la fois pour les clients et les collaborateurs d'entreprises du territoire et la complémentarité des modes routier et ferroviaire.

Plusieurs enjeux ont été soulevés concernant l'aménagement de la RN2 dans le contournement de Laon : sécurité, fluidité dans les échanges, accès aux zones commerciales et résidentielles, nuisances sonores, tracé, aires de covoiturage, aires de stationnement des poids lourds, aménagements pour les modes doux, présence de sites protégés (cimetière de Chambry notamment) aux abords immédiats de la RN2.

De manière plus générale, la réunion a permis d'aborder les sujets des emprises nécessaires au projet, de la part du transit poids lourds, des vitesses limites autorisées et du lien avec les émissions de CO₂, des scénarios et de la possibilité de les mixer, des coûts, des modalités de financement et du calendrier de réalisation.

- **L'atelier sur le contournement de La Capelle, le 3 février 2022**, comportait un temps de présentation et d'échanges sur le projet et les scénarios, et un atelier autour de cartes de synthèse des enjeux environnementaux autour des communes de La Capelle et de La Flamengrie.

Le temps en atelier a permis au public de faire part de sa connaissance du territoire et de signaler de manière très concrète les points de vigilance et les enjeux d'insertion d'un contournement.

Sur le projet global, les expressions et les questions ont porté sur les tracés, les impacts sur l'activité agricole et sur la consommation de surfaces agricoles, les enjeux de désenclavement et d'attractivité du territoire, les enjeux de sécurité et de confort des déplacements, les trafics poids lourds actuels, les risques de reports de trafics de l'autoroute A1, les caractéristiques techniques de la future infrastructure (terre-plein central, bande d'arrêt d'urgence...), les scénarios, les coûts et les délais de réalisation.



Atelier sur le contournement de La Capelle, le 3 février 2022.

- **L'atelier sur le contournement de Froidmont-Cohartille, à Grandlup-et-Fay le 15 février 2022**, était organisé selon le même principe, avec un temps de présentation et d'échanges sur le projet et les scénarios, et un atelier autour de cartes de synthèse des enjeux environnementaux du territoire.

Le temps en atelier a permis de recueillir de manière concrète les avis et les points de vigilance du public pour un contournement de Froidmont-Cohartille.

Sur le projet global, les expressions et les questions ont porté sur la part des poids lourds sur l'axe aujourd'hui, les enjeux de gain de temps et de sécurité sur l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, les scénarios, les surfaces nécessaires aux différents scénarios, les caractéristiques des futurs échangeurs (à niveau ou dénivelés) et leurs effets sur la sécurité et les émissions de CO₂, l'entretien des futurs itinéraires de substitution et la perspective de possibles remembrements agricoles.



Atelier sur le contournement de Froidmont-Cohartille, le 15 février 2022.



Atelier d'usagers de la RN2, à Marle le 24 février 2022.

- **L'atelier d'usagers de la RN2, à Marle le 24 février 2022**, portait spécifiquement sur les besoins de déplacements et les scénarios d'aménagement envisagés.

Il a permis, sur la base d'un questionnaire renseigné collectivement, d'approfondir la réflexion sur les scénarios d'aménagement envisageables.

Le questionnaire invitait à prioriser les objectifs de l'aménagement de la RN2 (sécurité, accès au territoire, gain de temps, etc.), à privilégier un parti d'aménagement pour les contournements

de communes (à chaussée bidirectionnelle, à 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement ou à 2 x 2 voies) et à donner des appréciations aux différents scénarios proposés.

Un temps d'échanges libres en plénière a conclu ce travail. Il a permis aux participants de s'exprimer ou de questionner sur différents points : le calcul des gains de temps, l'entretien des itinéraires de substitution, la part des véhicules agricoles impliqués dans des accidents de la circulation, les gênes occasionnées aujourd'hui par les stationnements de poids lourds le long de la RN2, la faisabilité de pistes cyclables selon les scénarios et les effets des contournements de communes sur les commerces des centre-bourgs.



Réunion publique de Vervins, le 10 mars 2022.

- **La réunion publique de partage des contributions, à Vervins le 10 mars 2022**, a été introduite par Thomas CAMPEAUX, préfet de l'Aisne. Elle a donné lieu à une présentation du projet et des scénarios, à une première restitution partielle des contributions recueillies au cours de la concertation et à de larges échanges avec le public.

La réunion a permis les expressions et les questions sur :

- la part de transit poids lourds aujourd'hui;
- les enjeux de l'aménagement de la RN2 pour le développement économique du territoire et le transport agricole saisonnier;
- les autres politiques en faveur de l'attractivité du territoire : santé, éducation, culture...;
- les risques de reports de trafics des autoroutes A1 et A2;
- les scénarios et la possibilité d'un parti d'aménagement différent au sud et au nord de l'itinéraire, en particulier un scénario au nord pouvant desservir Hirson;
- les caractéristiques des contournements de commune;
- les impacts du projet sur les surfaces agricoles et sur l'environnement;
- l'intégration de l'intermodalité dans le projet, les accès aux gares du territoire;
- les coûts de fonctionnement de l'aménagement (sections de RN2 déclassées, itinéraires de substitution) qui seraient à la charge des collectivités locales;
- les délais de réalisation du projet.

5.1.2. Les permanences du bus-info RN2

Les permanences du bus-info RN2 ont permis de répondre à de nombreuses questions sur le projet et, pour le public, d'aborder les enjeux de désenclavement du territoire, de sécurité routière, de fluidité et de confort des déplacements sur la RN2 actuelle et de questionner ou de réagir sur les scénarios.

Les visiteurs du bus ont souvent insisté sur la part des poids lourds dans le trafic routier aujourd'hui et sur les nuisances provoquées par ces circulations pour les riverains. Ils ont fait part de leur intérêt pour les contournements de communes prévus dans le projet.

Certains ont également évoqué la possibilité de créer un aménagement différent au sud et au nord de l'itinéraire pour adapter au mieux le projet aux enjeux locaux.



Permanences du bus-info à Avesnes-sur-Helpe, le 28 janvier 2022, et à Presles-et-Thierry, le 1^{er} mars 2022.

5.1.3. Les réunions spécifiques avec les agriculteurs

Les réunions avec les agriculteurs ont permis des échanges sur les enjeux agricoles à prendre en compte selon les secteurs :

- en Thiérache : notamment le morcellement du parcellaire et en conséquence les besoins d'accès nombreux, la préservation du paysage, la limitation de la consommation de surfaces agricoles et des effets de coupure induits par le projet ;
- et dans la partie sud de l'itinéraire : notamment les besoins d'accès aux parcelles, les besoins de sécurité et fluidité sur la RN2, la limitation de la consommation de surfaces agricoles et la nécessité de maintenir les conditions de l'installation de jeunes agriculteurs.

5.2.

L'analyse par thèmes

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les courriels, courriers, délibérations, cahiers de libre expression, formulaires d'expression en ligne, commentaires sur facebook et lors des réunions publiques et des ateliers.

Les thèmes abordés par le public sont illustrés par des extraits des contributions (présentés entre guillemets). Le lecteur pourra se reporter au site rn2.fr pour consulter les questions-réponses et les comptes rendus des réunions publiques et ateliers de la concertation, et aux annexes du présent bilan pour consulter les délibérations et courriers adressés au maître d'ouvrage.

Quand cela est opportun, des éléments de réponse aux questions apportées par le maître d'ouvrage sont proposées dans les encadrés au fil du texte.

5.2.1. L'opportunité du projet et les alternatives

La concertation a été l'occasion pour une majorité de participants, élus, acteurs socio-économiques et habitants de souligner **la nécessité d'un aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe**, pour répondre aux besoins et enjeux suivants :

- **le désenclavement et le développement économique et touristique du territoire** – le contexte socio-démographique (notamment baisse de la population et difficulté à pourvoir les emplois et à attirer des entreprises) a été évoqué à plusieurs reprises par les participants;
- **l'amélioration de la sécurité** sur l'itinéraire;
- **l'amélioration des temps de trajet et du confort de circulation**, avec une infrastructure « moderne », offrant davantage de possibilités de dépassement;
- **l'amélioration du cadre de vie** pour les habitants des bourgs aujourd'hui traversés par la nationale et subissant les nuisances de la circulation routière, grâce aux contournements des communes.

Plusieurs contributeurs ont fait part de leur souhait **que le projet**, évoqué depuis plusieurs décennies, **se réalise désormais**.

Des élus ont rappelé que l'inscription de la mise à 2 x 2 voies de la RN2 dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, et les financements de l'État et la Région Hauts-de-France déjà actés dans le contrat de plan État-Région 2015-2022 pour les études et de premières opérations, **étaient une chance à saisir pour le territoire. Le Département de l'Aisne et les communes** de Barenton-Bugny, Boué, Crécy-sur-Serre, Dercy, La Flamengrie, Marle, Monceau-le-Waast, Mortiers, Nampcelles-la-Cour, Nouvion-et-Catillon, Nouvion-le-Comte, Pierrepont, Sorbais, Toulis-et-Attencourt et Verneuil-sur-Serre **ont délibéré en faveur du projet**.

Un consensus s'est également dégagé pour **le contournement des 12 communes traversées** entre Laon et Avesnes-sur-Helpe – la proposition du scénario d'aménagement 1 (contournement de 7 communes sur les 12) est majoritairement rejetée, en particulier car les communes non contournées pourraient voir leur situation se dégrader si le trafic routier devait croître.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

- « Le projet permettra le développement de la Thiérache ».
- « L'aménagement désenclavera le territoire et le rendra plus compétitif ».
- « La nouvelle RN2 permettra de donner accès plus facilement au territoire pour y développer le tourisme ».
- « C'est un projet on en parle depuis très longtemps, est-ce que ça va se réaliser un jour ? Il y a cette question qui revient souvent. Est-ce que c'est encore possible d'y croire ? Quand on croise des jeunes, ils nous disent nous on a une qualité de vie ici, on veut aller faire des études, on aimerait venir vivre après dans le territoire mais pour le travail c'est compliqué quand il faut faire beaucoup de route. » (Régis TRICOTEAUX, maire de Cairfontaine).
- « La nouvelle RN2 permettra un accès plus facile aux soins ».
- « C'est un projet à faire pour la sécurité ».
- « La RN2 est dangereuse, trop d'intersections, impossibilité de doubler les camions, trop nombreux ».
- « Pendant trente ans, il y a eu de nombreux morts et il a fallu vraiment qu'il y ait un accident très dramatique pour qu'on réagisse ».
- « Cela fait 40 ans qu'on attend cette deux fois deux voies » (Marie-Anne WATTIER, maire de Buironfosse).
- « Vivement que ça démarre ! ».
- « Nous riverains, utilisateurs de cet axe, nous souhaitons une réalisation rapide et totale pour le développement de notre région, notre sécurité, l'avenir de nos enfants ».
- « Il faut des déviations pour la sécurité des habitants et l'arrêt des nuisances ».
- « L'attente est particulièrement vive au niveau de la traversée de Froidmont-Cohartille. Les habitants de ce village subissent toutes les nuisances générées par le trafic routier : pollution sonore, atmosphérique, risque d'accident, etc. » (conseil municipal de Barenton-Bugny).
- « Ce qui m'ennuie aujourd'hui, c'est qu'on envisage un scénario, notamment le scénario numéro 1, qui ne permet pas le contournement de l'ensemble des communes. Cela va certainement améliorer le cadre de vie des communes qui seront contournées, par contre celles qui ne seront pas, et notamment la commune de Larouillies, connaîtront une aggravation de ce cadre de vie » (Wilfried SALMON, maire de Larouillies).
- « Projet envisagé depuis les années 60. Ce retard a participé (avec la relégation de la ligne SNCF Laon-Hirson) au "déclassement" de la Thiérache. [...] L'annonce régulière de travaux depuis 20 ans décourage la population et les entreprises » (syndicat CFDT).
- « Le projet est indispensable ».
- « C'est un projet de développement qui est vraiment important et indispensable ».
- « Le conseil municipal réaffirme l'importance de cet aménagement routier pour le développement économique, culturel, sanitaire et touristique à venir de notre territoire » (conseil municipal de Boué).
- « Alors c'est vrai que ce sont des sommes qui peuvent surprendre, pourquoi elles peuvent surprendre, c'est parce que la Thiérache et notre secteur n'ont jamais eu la chance que l'État s'investisse autant sur notre territoire. On a certainement une très bonne carte à jouer » (Laurent MARLOT, maire de Fontaines-lès-Vervins).
- « Le conseil municipal a affirmé, à la majorité, son profond engagement en faveur de l'aménagement de la route nationale 2 à deux fois deux voies » (conseil municipal de La Flamengrie).

De nombreux habitants et acteurs favorables au projet précisent que la réalisation du projet devra se faire en minimisant le plus possible **les impacts sur l'environnement et sur l'activité agricole**. Il s'agira également d'éviter **les impacts des aménagements en tracé neuf des contournements** des communes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le projet est à faire pour la sécurité en préservant l'environnement. »
« Le choix d'un itinéraire préservant au mieux l'environnement naturel, le bocage de la Thiérache et les continuités écologiques. »
« Le gain de tranquillité en déviant les communes traversées, mais en limitant les impacts du nouveau tracé pour les habitants; l'absolue nécessité de rendre cet axe compatible avec toutes les activités économiques et notamment l'agriculture en prenant en compte la circulation des engins agricoles; limiter autant que possible l'impact foncier du tracé afin de contraindre le moins possibles les propriétaires fonciers; limiter l'impact du doublement de la RN2 sur la biodiversité » (délibérations des communes de Barenton-Bugny, Crécy-sur-Serre, Dercy, Marle, Monceau-le-Waast, Mortiers, Nouvion-le-Comte, Pierrepont, Verneuil-sur-Serre).

Certains contestent l'utilité du projet, considèrent que le projet ne correspond pas aux enjeux actuels et **souhaitent privilégier** :

- **la réduction des trafics routiers** en premier lieu, notamment par **le report des voyageurs sur le train et des marchandises sur le train et sur le mode fluvial**;
- le soutien ou le financement **d'autres politiques publiques** (sont cités en particulier la santé, l'éducation, la culture) qu'ils jugent prioritaires pour le territoire.

Plusieurs personnes considèrent que **l'axe ne devrait pas être aménagé ou devrait l'être à minima** (par exemple en suivant le scénario « fil de l'eau »), de manière à préserver l'environnement, les terres et l'activité agricoles et à éviter toute augmentation du trafic routier et de la pollution induite.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Contre ».
« Le projet est vieux de plus de 50 ans et en complet décalage avec les enjeux actuels ».
« N'est-il pas aberrant que l'on envisage encore, à l'heure actuelle, un projet type 2 x 2 voies alors que l'artificialisation des sols est devenue une préoccupation, confirmée par le ministère de la Transition écologique ? »
« Une vraie politique de la réduction du trafic routier ».
« Il ne faut rien faire et entretenir la route actuelle ».
« Il ne faut rien faire et préserver l'environnement ».
« Il faut le scénario au fil de l'eau pour protéger l'environnement ».
« Ne rien faire et empêcher la circulation des poids lourds via utilisation du feroutage, du canal Seine-Nord et de l'autoroute ».
« Les jeunes veulent une campagne où il y a des trains parce qu'ils ne veulent pas prendre la voiture ».
« Pour moi le projet RN2, il ne devrait pas avoir lieu sur notre belle région bocagère. »
« Je pense que ce qui fait venir les entreprises et ce qui fait venir les cadres, ce n'est pas seulement le tuyau, c'est la qualité de vie, c'est les services qu'on y trouve. Alors, est-ce que nos hôpitaux sont de très grande qualité ? Les gens ont besoin d'avoir ça. Quand on vient avec sa femme s'installer, on veut une maternité à proximité, on veut ses écoles de qualité pour avoir ses enfants, on veut de la culture éventuellement. Ce qui fait l'attractivité d'un territoire ce n'est pas qu'une route. Et je pense que ce qui nous manque, c'est tout le reste, et pas la route ».



Permanence du bus-info à Chéry-lès-Pouilly, le 21 janvier 2022.

Sur la question des **enjeux environnementaux**, l'État a répondu que 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 des déplacements plus sécurisés.

Le projet sera 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. Le projet devra s'intégrer dans les objectifs en matière d'artificialisation pris dans le SRADDET (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire) et dans les PLUI (plans locaux d'urbanisme intercommunaux). Le projet cherchera à minimiser l'artificialisation en privilégiant l'aménagement sur place de la RN2.

Sur la question des **autres modes de transport et des autres politiques publiques**, l'État a indiqué qu'en parallèle aux aménagements en cours ou en projet sur les différentes sections de la RN2, il participe aux côtés de la Région Hauts-de-France au financement de travaux destinés à pérenniser la ligne ferroviaire entre Laon et Hirson (régénération de la voie, des ouvrages et des télécommunications).

Le projet de la RN2 est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache qui organise, depuis 2018, **l'engagement collectif des collectivités et partenaires du territoire** sur un large éventail de politiques publiques, de manière à apporter une réponse globale aux problématiques. Des projets et actions concernant la mobilité, le numérique, l'éducation, la santé, la cohésion sociale, la présence des services publics, la culture ou le tourisme sont déjà réalisés ou engagés dans ce cadre.

5.2.2. Les coûts, les délais et le financement du projet

Les échanges sur les coûts et le financement du projet **ont consisté essentiellement en :**

- des demandes de confirmation ou de précision **des estimations de coûts présentés pour les scénarios**;
- des questions sur les modalités de financement, en suggérant en particulier le financement à l'aide **d'un péage ou de la mise en place d'une écotaxe** pour les poids lourds en transit;
- des questions sur les délais de réalisation des scénarios **en fonction du nombre de contrats de plan nécessaires** à leur financement.

Plusieurs contributeurs s'expriment ou interrogent sur le calendrier global du projet. Ils insistent sur **la nécessité d'une réalisation rapide**, ou souhaitent être rassurés sur le fait **qu'il n'y aura pas de freins dans l'avenir**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Qui va payer ? ».

« Les entreprises empruntant la RN2 devraient être mises à contribution pour financer le projet ».

« Il faut taxer les poids lourds en transit pour financer une partie du projet ».

« Les poids lourds étrangers devraient payer la RN2 ».

« Un péage autoroutier ».

« La transformation de la RN2 en autoroute concédée permettrait de réduire le délai de réalisation ».

« J'ai fait un petit exercice en prenant simplement les sommes consommées sur la Picardie où la nationale 2 dans l'Oise a bénéficié à peu près de 80 % de la totalité des crédits de la Picardie. Si vous faites effectivement ce ratio-là, le scénario 1 c'est minima de toutes façons, en y mettant quasiment 80 % de tous les fonds, c'est plus de 33 ans. Le deuxième scénario, c'est 56 ans et le dernier scénario à 1 milliard d'euros, c'est plus de 80 ans ».

« La réalisation est trop lente, il faut faire au plus tôt ».

« Mise à 2 x 2 voies de la totalité de la RN2 avant 2030 ».

« On nous annonce des chiffres et on nous propose des projets dont on n'est pas sûrs, quand on va arriver au moment de les réaliser, qu'il n'y aura pas des modifications des normes qui vont obliger à faire autre chose et qu'il n'y aura pas non plus des modifications des coûts ».

Sur les **coûts et le financement**, l'État a répondu qu'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. À ce stade très en amont du projet, les estimations donnent des ordres de grandeur qui seront affinés dans la suite des études.

Il a précisé qu'à la suite de la signature du pacte pour la réussite pour la Sambre-Avesnois-Thiérache en novembre 2018, l'État et la Région Hauts-de-France se sont engagés pour l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN2. Les premiers travaux de mise à 2 x 2 voies sur la section Laon-Avesnes-sur-Helpe sont financés à parts égales entre l'État et la Région dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2022. Les aménagements suivants seront inscrits dans les contrats de plan successifs en fonction des cofinancements.

Il a indiqué que **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 œuvre. Néanmoins, quelle que soit la solution choisie, les premiers aménagements permettront au territoire et aux habitants de ressentir des améliorations même avant la réalisation complète de l'itinéraire.

L'État a indiqué également qu'il n'avait **pas été envisagé de scénario d'autoroute à péage** car, en raison du niveau de trafic sur l'axe, il ne serait pas viable économiquement.

5.2.3. Les trafics sur la RN2 aujourd'hui et demain

La question des trafics sur la route nationale 2, et particulièrement **la part des poids lourds dans ce trafic**, a été souvent commentée au cours de la concertation.

Les contributeurs font le constat de **circulations de poids lourds en grand nombre aujourd'hui, et en constante augmentation** sur l'axe depuis plusieurs années.

Ils indiquent que ces circulations engendrent de l'insécurité pour les automobilistes (vitesses élevées, difficultés de dépassement, difficultés pour s'insérer sur la RN2...) et des nuisances pour les riverains (bruit, proximité par rapport aux habitations, stationnements « sauvages » le long de la route nationale...) – ces expressions sont détaillées dans les points suivants sur les enjeux de l'aménagement.

Des doutes sont émis sur les chiffres des trafics actuels présentés par le maître d'ouvrage, à savoir des parts de trafics poids lourds pouvant atteindre 25 % localement.

Des personnes s'inquiètent d'une forte augmentation de ces trafics dans l'avenir. Elles **craignent un report de trafics des autoroutes payantes vers la RN2 gratuite**, une fois l'aménagement à 2 x 2 voies réalisé. Certains préconisent de prévoir, pour limiter ce report, un système de taxation des poids lourds en transit.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a de plus en plus de poids lourds (surtout étrangers) sur la RN2 ».
« Il suffit de faire 40 kilomètres entre Laon et Vervins, pour observer les plaques d'immatriculation des poids lourds qui sont polonais, russes, lituaniens, roumains, etc., des camions des entreprises qui ne prennent jamais l'autoroute et qui envahissent la nationale 2. Alors, que ce soit une voie express ou une voie réduite, etc., je voudrais savoir si vous incluez cette circulation qui ne peut qu'augmenter dans les trente ou quarante années supplémentaires ? ».
« Je ne sais pas comment vous arrivez à cette estimation de 10 à 20 % de camions, je trouve qu'elle est un peu sous-évaluée, surtout par rapport à tous ces camions qui font de la longue distance ».
« Je suis né au bord de la RN2 à Étrœungt. Donc j'ai toujours connu la RN2, j'ai toujours connu le trafic poids lourds, je l'ai vu aussi monter avec les années et, depuis quelques années on voit toujours de plus en plus de camions étrangers. Aujourd'hui ces poids lourds, une grande majorité, passent par l'A1 et l'A2. Donc, quand j'entends un gain sur la pollution dans la Thiérache et l'Avesnois, je me dis c'est faux, ce n'est pas possible, parce que demain les camions ils vont passer par ici. Il y aura forcément un report de trafic de l'autoroute A1-A2. »
« La mise à 2 x 2 voies risque d'engendrer un afflux de camions qui ne prendront plus l'A26 ».
« La RN2 aménagée va devenir une nouvelle A1 gratuite ».
« L'amélioration des conditions de circulation sur la RN2 impliquera un fort report de poids lourds depuis l'autoroute ».
« Je me demande si vous n'allez pas vider l'A1, parce que tout le monde va prendre cette voie gratuite. On ferait payer les camions étrangers, on aurait déjà moins de monde sur notre voie. »
« Il faut interdire la RN2 aux poids lourds en transit ».
« Une fois que la zone Laon-Avesnes sera réalisée, pour moi c'est un véritable couloir potentiel de trafic de transit. Je pense qu'il y a un risque là-dessus, et il convient peut-être d'être imaginatif. Je n'ai pas la solution mais il y a des systèmes peut-être de péage, soit de taxation particulière pour les véhicules en transit qui pourraient être éventuellement appliqués, maintenant il y a des outils informatiques, et des outils de contrôle qui peuvent être utilisés. » (Bertrand CAILLE, Transports Caille).

Sur les trafics futurs, l'État a répondu que le report potentiel de trafic sur la RN2 aménagée reste relatif selon ses premières estimations. Il est estimé à environ 1 400 poids lourds par jour dont 750 poids lourds internationaux.

Toutefois, les trafics futurs avec l'aménagement et le report potentiel de trafics d'autres axes seront approfondis dans la suite des études. Le report de trafic dépendra en effet fortement du scénario retenu – par exemple un scénario 4 autoroutier conduirait à un report a priori plus élevé qu'un scénario 1 ou 2, moins ambitieux en termes d'aménagement.



Vue sur la RN2.

5.2.4. Les enjeux de l'aménagement

• La sécurité

La sécurité des déplacements sur la RN2 constitue **l'une des principaux enjeux évoqués au cours de la concertation, et considéré comme une priorité** – par exemple par rapport au gain de temps, ou encore par rapport à la thématique de l'environnement.

Les **facteurs d'insécurité** cités sont :

- le trafic de poids lourds et son augmentation;
- l'hétérogénéité des vitesses limites autorisées;
- les difficultés de dépassement;
- les carrefours;
- l'état de la chaussée;
- selon quelques avis, la circulation d'engins agricoles.

Des participants soulignent les **risques de la circulation routière pour les piétons** dans la traversée des bourgs.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y a un besoin d'améliorer la sécurité sur l'axe à cause de l'augmentation du trafic de poids lourds ».
« Je ne sais pas si on gagnera 3 minutes ou 2,75, mais pour nous ce n'est peut-être pas le plus important, le plus important c'est d'avoir une mobilité accentuée, en sécurité. »
« L'amélioration de la sécurité est absolument prioritaire ».
« La sécurité est plus importante que l'environnement pour le choix du scénario ».
« Il y a trop d'accidents et de poids lourds ».
« Les changements constants de limitation de vitesse sont vecteurs de risque et ne fluidifient pas la circulation ».
« La RN2 est actuellement dangereuse : mauvais état de la chaussée, circulations diverses, problèmes de fluidité, dépassements dangereux ».
« Le passage des poids lourds est dangereux pour les piétons dans les centre-bourgs ».
« Les piétons sont régulièrement en danger ».
« Il y a un sujet qui m'inquiète fortement, c'est aussi la sécurité, et notamment aux abords des établissements d'enseignement, puisqu'on en a trois qui sont le long de la RN2, la MFR [maison familiale rurale], le centre de formation et l'école du Sacré-Cœur où je ne vais pas rappeler ce terrible drame qui s'est passé il y a quelques années, notamment avec un poids lourd » (Johann WÉRY, maire de La Capelle).

Sur l'**entretien actuel de la RN2**, l'État a répondu en apportant les éléments d'information suivants : la direction interdépartementale des routes nord (DIR Nord), 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 kilomètres de routes nationales sur le seul district de Laon), il est nécessaire d'effectuer une priorisation du programme d'entretien des routes. Les interventions en termes d'entretien de la route sont donc priorisées. 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.

On peut ainsi rappeler les travaux de réfection de chaussée les plus emblématiques effectués depuis 2018 au nord de Laon : Froidmont-Chambry (300 000 euros), Étréaupont (260 000 euros), Avesnes-sur-Helpe (140 000 euros), traverse de Froidestrées (250 000 euros), aire de stationnement poids lourds au niveau de La Capelle (160 000 euros), traverse de La Capelle (250 000 euros), entre Lugny et Vervins (850 000 euros), aménagements de sécurité sur le contournement de Laon (peinture en axe renforcée, accotements stabilisés, radars de 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 (250 000 euros).

Spécifiquement, le **contournement de Laon connaît une accidentalité élevée**. Entre autres intervenants, le maire de Laon a insisté sur la prise en compte de cette problématique.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le contournement de Laon est dangereux et surchargé ».
« Les radars sur le contournement de Laon occasionnent des problèmes de sécurité (freinages brusques) ».
« Le contournement de Laon-Sud est trop dangereux : la 2 voies + 1 voie incite à doubler sans prendre conscience du danger ».
« La rocade de Laon a besoin d'être sécurisée en tant qu'elle permet des accidents frontaux, comme le dernier accident tragique en 2020. Peut-être faudrait-il neutraliser la voie médiane ou la remplacer par une glissière centrale pour bien séparer les deux sens » (Association SOS Laon).
« Le contournement sud, c'est effectivement la liaison entre la RN44 et la RN2 qui prennent ce contournement au sud de Laon avec 12 à 16 000 véhicules/jour. Donc on a un trafic extrêmement important et les études ont aussi montré qu'il y avait un taux d'accidentologie qui était plus élevé sur ce tronçon que sur d'autres tronçons de la route nationale. [...] Donc, la sécurisation effectivement du contournement sud de Laon doit être prioritaire. [...] Il y a des accès directs aussi sur le contournement sud par les faubourgs de Leuilly et de Semilly qui sont accidentogènes. » (Eric DEHAYE, maire de Laon).

Plusieurs personnes souhaitent **la mise en œuvre de moyens pour faire respecter les vitesses**, en particulier via des radars ou l'interdiction des poids lourds « *de gros tonnage* ».

Les effets attendus du projet pour la sécurité sont salués : terre-plein central, carrefours sécurisés (majoritairement à niveau, avec des giratoires), contournement des communes. Quelques personnes suggèrent toutefois davantage de carrefours dénivelés.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« *Il faudra mettre des radars pour contrôler la vitesse des camions* ».
« *Plus de radars pour faire respecter les limitations de vitesse à l'entrée des villages* ».
« *Le terre-plein central est un élément de sécurité primordial* ».
« *La sécurisation des carrefours est indispensable* ».
« *Priorité aux contournements. Cela sécurise aussi nos conducteurs et nos véhicules* ».
« *Déviations, sécurisation des carrefours pour accéder à la RN2* ».
« *Naturellement lorsque vous mettez des ronds-points un peu partout, il y a beaucoup moins de sécurité que lorsqu'on a des ponts inférieurs ou supérieurs.* »

• Le temps de parcours et le confort des déplacements

La question des conditions de circulation sur la RN2 est largement commentée par les participants à la concertation.

Plusieurs personnes rappellent que la situation actuelle n'est pas satisfaisante, en raison de la présence de poids lourds ou d'engins agricoles plus lents, d'accès directs sur la RN2, de vitesses limites autorisées hétérogènes ou des traversées de bourgs, et insistent sur la nécessité d'**améliorer le confort des déplacements et la fluidité**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« *La circulation agricole sur la RN2 est problématique pour les dépassements* ».
« *Les engins agricoles qui sortent directement de leurs parcelles abîment la RN2 et la salissent la rendant désagréable pour les autres usagers* ».
« *Besoin d'améliorer les conditions de circulation sur l'axe pour améliorer le temps de parcours et le confort de circulation* ».
« *Aujourd'hui, beaucoup de temps est perdu dû aux passages dans les communes, aux engins agricoles et aux vitesses limites trop basses : il faut fluidifier la circulation* ».
« *Sur des trajets entre Laon et La Capelle par exemple, la question du temps de trajet est moins la durée elle-même que l'incertitude sur cette durée* ».

Les avis divergent toutefois sur le degré de priorité à donner aux gains de temps. Ainsi :

- des personnes sont favorables à des vitesses élevées, de l'ordre de 110 km/h, qui permettraient de raccourcir significativement la durée des trajets ;
- d'autres s'inquiètent d'une telle amélioration, qui inciterait selon elles les poids lourds à emprunter encore davantage la RN2.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« *Priorité au gain de temps* ».
« *Le gain de temps doit être conséquent pour avoir un impact sur le choix du scénario* ».
« *Aucun intérêt d'investir dans ce projet, si c'est pour rouler à 80 km/h* ».
« *Le maintien d'une vitesse à 110 km/h est une des priorités* ».
« *Faire une structure moderne à 110 km/h, même si cela devient une autoroute gratuite pour les poids lourds* ».
« *Le gain de temps ne doit pas être le critère majeur, qui apporterait un nouveau flux de camions* ».
« *Le gain de temps va engendrer plus de camions sur la route* ».



Ateliers d'usagers de la RN2 à Marle, le 24 février 2022.

• Le cadre de vie des habitants

Plusieurs **effets bénéfiques des contournements** prévus dans le projet sont soulignés : il est attendu une amélioration du cadre de vie des habitants d'une façon générale et la diminution des nuisances sonores et de la pollution.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pour La Capelle c'est un enjeu majeur, un enjeu majeur au niveau du contournement. Pourquoi ? Parce que ça nous permettrait de retrouver effectivement un cadre de vie, un cadre bâti qui serait différent. Nous sommes aussi dans le dispositif "Petite ville de demain", donc on travaille autour de tout ça » (Johann WERY, maire de La Capelle).

« Le projet permettra de retirer la circulation des poids lourds des centre-bourgs ».

« Les contournements sont importants pour améliorer le cadre de vie ».

« La restauration de la RN2 permettrait de retrouver un cadre de vie plus agréable ».

« Le camion est une nuisance, en termes de bruit, en termes de poids et il est absolument nécessaire aussi pour cela de faire ces aménagements de contournement. »

« Cela apportera une diminution du bruit pour les riverains ».

« Moins de pollution, de gaz d'échappement dans les villes ».

De manière plus générale, des inquiétudes sont exprimées ou des questions posées sur **une augmentation des nuisances sur la RN2 une fois le projet réalisé**, dans le cas notamment de trafics supplémentaires ou de vitesses de circulation plus élevées. Certains préconisent des mesures de protection : pose d'écrans acoustiques, rideaux de plantations, radars de contrôle des vitesses.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le passage à 110km/h va causer des nuisances sonores ».

« La pollution sonore sera augmentée du fait de la vitesse accrue ».

« L'amélioration de la RN2 et donc le report des poids lourds depuis l'autoroute impliquera une augmentation de la pollution et du bruit le long de l'axe ».

« Je représente les riverains du stade Marcel-Levindrey [à Laon]. Les gens s'inquiètent des nuisances sonores qui vont impacter toute une population qui fait la ZAC, le quartier Champagne, tout ce qui longe le stade Levindrey, dans la mesure où il y a beaucoup de circulation évidemment comme vous le savez, et qu'il y aura des nuisances sonores qui vont augmenter » (M. GADENNE).

« La circulation augmentant de plus en plus depuis 1989 avec l'arrivée de l'autoroute, nos concitoyens souhaitent savoir comment vous allez traiter le bruit des routes, comment vous allez traiter toutes ces choses-là qui sont vraiment des nuisances » (Olivier JOSSEAUX, maire de Chambry).

« Il faudra replanter des haies, avec des arbustes d'essences locales, pour masquer visuellement et phoniquement le futur tracé ».

« Mettre des radars pour contrôler la vitesse et ainsi éviter trop de pollution sonore ».

« La réalisation de déviation en hauteur et avec des murs antibruit permettrait de diminuer la pollution sonore pour les riverains. »

« Il faudra penser à l'installation de murs anti-bruit pour la tranquillité des riverains ».

Des participants demandent à **quel moment les tracés seront disponibles**. Une question est posée sur **l'ouvrage d'accès à la zone Carrefour à Laon** et la possibilité de traiter ce sujet dans le cadre du projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je reviens sur le problème de la zone Carrefour. Tout à l'heure on a évoqué la hauteur du petit pont derrière la zone qui n'est qu'à 2,10 mètres et qui donc empêche les poids lourds et les camions qui viennent livrer la zone de passer en dessous, directement en venant de la nationale. Du coup, ils contournent ce problème en passant dans le quartier de Semilly, à travers au moins deux rues qui sont très impactées, avec des énormes nuisances dans une toute petite rue, avec des vibrations terribles sur les maisons, etc. Est-ce qu'il est possible d'envisager, dans l'hypothèse d'un scénario où on conserverait le tracé actuel, de rehausser ce pont à 2,10 mètres pour permettre aux poids lourds de passer, pour enfin retrouver la paix dans les rues de Semilly ? »

Sur la **prise en compte du bruit**, l'État a répondu que si les communes sont déviées, le niveau de bruit diminuera pour les riverains de la RN2. Les contournements s'accompagneront également d'interdictions du transit poids lourds dans les centre-bourgs. La réglementation relative au bruit des infrastructures routières s'applique pour les nouveaux projets. Des études acoustiques permettront donc de quantifier le niveau de bruit prévisible une fois que les tracés seront définis. La mise en œuvre d'écrans acoustiques, de merlons (buttes de terre) ou de protection de façades sera envisagée dans le cas où le niveau de bruit serait supérieur aux seuils prévus par la réglementation. Des mesures seront également réalisées après mise en service pour confirmer les prévisions.

Sur le **tracé**, l'État a répondu qu'il n'est pas encore connu à ce stade des études. L'élaboration des projets routiers se fait en effet de manière itérative. Le bilan de la concertation 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 présentées 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.

Sur l'**ouvrage de la zone Carrefour à Laon**, l'État a répondu qu'il notait ce sujet et étudiera les modalités de prise en compte possibles.

• La facilité d'accès au territoire

Les avis recueillis sur ce thème s'accordent sur la **nécessité de conserver de nombreux accès aux communes et plus largement au territoire**, pour contribuer à son développement. Comme le résume le vice-président du conseil régional des Hauts-de-France, la RN2 ne doit pas devenir « *un tuyau* ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le territoire doit être accessible pour rester attractif ».
« Priorité à l'accès au territoire pour le développement économique ».
« La nouvelle RN2 doit irriguer le territoire ».
« Un accès direct est nécessaire pour chaque commune ».
« Il faut faciliter l'accès aux bourgs ».
« Les membres du conseil municipal demandent que le futur aménagement de la RN2 entre Laon Toulis Marle continue à irriguer les villages bordant cet axe et que cet axe nouveau soit compatible avec toutes les activités économiques et agricoles du grand secteur Marle Laon » (conseil municipal de Toulis-et-Attencourt).
« La RN2 qui ne doit pas être demain un tuyau, dans lequel on voit passer du trafic exclusivement, mais ça doit être un outil de développement au service de la sécurité, de la tranquillité, mais aussi de l'action économique » (Christophe COULON, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France).
« Je n'ai pas envie, comme beaucoup de Thiérachien, que la Thiérache soit complètement traversée mais qu'elle soit surtout regardée. Les enjeux sont sur cette connexion, cette irrigation du territoire avec peut-être la réhabilitation aussi des routes départementales, pour que le projet puisse irriguer l'ensemble du territoire, donne de l'attractivité supplémentaire au territoire, permette son développement économique. » (Jean-Louis BRICOUT, député de l'Aisne).

• L'activité agricole et la consommation d'espace

La concertation a permis d'approfondir les enjeux du projet, en premier lieu **en termes de consommation d'espace (artificialisation des sols)**. Les **spécificités de la Thiérache**, caractérisée par la présence du bocage et d'un parcellaire morcelé, ont d'abord été rappelées.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME



Bocage en Thiérache.

« Ce doit être zéro artificialisation des sols ».
« Il faut éviter la réduction des terres agricoles ».
« En zone bocagère, avec de petites surfaces pour l'élevage, l'impact d'une déviation peut être important ».
« La Thiérache travaille avec le vivant (production laitière) et la consommation d'emprises aurait d'énormes impacts sur son équilibre ».
« On pense aux riverains qui supportent la route mais il faut aussi penser aux agriculteurs, pour qui ça peut être très traumatique de faire passer des 4 voies partout en Thiérache ».
« Les principales caractéristiques d'une exploitation d'élevage de Thiérache : un parcellaire groupé autour du corps de ferme, des parcelles entourées de haies, appelé bocage, des productions de lait, viande, bois, pour approvisionner les industries, les collectivités, les particuliers, une conjoncture économique très fragile et instable, des exploitations à taille humaine et encore bien souvent familiales. [...] Ce serait catastrophique dans notre région de l'Avesnois-Thiérache de délocaliser la RN2 pour un dédoublement » (Éleveurs de Thiérache).

Les acteurs agricoles ont **questionné sur les emprises nécessaires** et fait valoir leurs attentes pour optimiser les **besoins de foncier, compenser les surfaces et prendre en compte l'ensemble des impacts sur l'activité agricole**. La chambre d'agriculture de l'Aisne et le syndicat jeunes agriculteurs de l'Aisne ont recommandé une vigilance sur les mesures de compensations environnementales, consommatives d'emprises, l'anticipation des procédures d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (possibles remembrements), le rétablissement de l'ensemble des accès et des traversées de l'infrastructure utilisées par les agriculteurs et une attention particulière à la période de travaux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je suis éleveur laitier à Étréaupont. Je voudrais savoir l'emprise foncière sur toute la longueur, les 74 kilomètres ».
« Pouvez donner la fourchette entre le maximum et le minimum des consommations d'espaces. »
« Les surfaces nécessaires à la compensation écologique viennent-elles en plus des scénarios ? ».
« Il faudra limiter au maximum l'emprise de la route, notamment en créant des contournements en 2 x 1 voie ».
« Toute la consommation foncière devra être compensé. [...] Un aménagement foncier va être nécessaire. Il se doit d'être le plus équilibré et juste possible afin que la meilleure solution possible soit proposée à chaque agriculteur impacté » (Union des syndicats agricoles de l'Aisne).
« Un remembrement sera à faire en partenariat avec la profession ».
« Il faudra envisager la solution des associations foncières de remembrement (AFR) qui ont solutionné de nombreux problèmes d'accès dans le département de l'Aisne ».
« Nous insistons sur la nécessité de mettre en œuvre les opérations d'aménagement foncier à ce stade du projet. Ces procédures sont relativement longues, avec des temps incompressibles (enquêtes, observation faune/flore, etc.). Les études préalables contribueront à déterminer les périmètres d'aménagement foncier, et il est essentiel de ne pas attendre la signature des arrêtés de déclaration d'utilité publique » (chambre d'agriculture de l'Aisne).
« L'aménagement devra tenir compte des nécessités de cheminements des agriculteurs (passage de l'Est à l'Ouest, ne pas allonger les temps de parcours etc.) ».
« L'accès aux parcelles doit se faire facilement des deux côtés de la RN2 ».
« Nous avons besoin de la mise en place d'une communication efficace à la profession agricole du planning des travaux, de leur avancée dans le temps et leur possible modification. [...] Les déviations mises en place pendant les travaux devront être sécurisées. [...] Il est nécessaire de pouvoir indemniser les agriculteurs concernés par ces déviations. [...] Nous attirons votre attention sur la rédaction de la convention d'occupation temporaire qui doit être adaptable à la durée des travaux. [...] » (Union des syndicats agricoles de l'Aisne).

Plusieurs personnes ont rappelé que la **RN2 est également un axe essentiel pour les agriculteurs**, certains souhaitant que les engins agricoles puissent continuer de circuler sur la route nationale – ce qui économiserait des emprises pour les itinéraires de substitution – d'autres privilégiant au contraire ces itinéraires.

Pour le maire de Clairfontaine, il faudra prendre garde à ne pas créer de problématiques de déplacements supplémentaires, comme cela a pu être constaté à la suite de l'aménagement de la RN2 dans le secteur de Soissons.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La RN2 et un axe essentiel pour les agriculteurs, il ne faut pas leur interdire l'accès ».

« Cette nationale 2 est utilisée par les agriculteurs qui font de l'élevage. Il y a moins de production de paille par ici et donc il y a des périodes de transhumance où on a de la paille qui vient du sud et qui remonte jusque dans les territoires où il y en a besoin. Il faut l'intégrer » (Marc TEMPLIER, chambre d'agriculture de l'Aisne).

« Il faudra laisser circuler les engins agricoles sur la RN2 ».

« Il faudra voir si les itinéraires de substitution sont indispensables ».

« Mettre en place des itinéraires de substitution ».

« Par rapport à ce qui a été fait sur Soissons, Villers-Cotterêts, où, si j'ai bien compris, c'est une voie express, il y a des problématiques de circulation pour les engins agricoles qui doivent, je pense, passer vers Soissons ou dans Soissons. Ce n'est pas toujours possible, il faut prendre d'autres itinéraires, c'est très compliqué et voilà, globalement les agriculteurs disent c'est un point à réellement traiter. Pour envisager un tel projet Laon-Avesnes, on se dit il faut être ambitieux et ne pas créer d'autres problématiques après » (Régis TRICOTEAUX, maire de Clairfontaine).

Sur les **emprises foncières nécessaires et sur un remembrement**, l'État a répondu que la surface consommée dépendra du scénario choisi à l'issue de la concertation, de même que la circulation des engins agricoles sur la RN2.

Dans tous les cas, quel que soit le scénario d'aménagement retenu, les circulations agricoles pourront être réalisées de façon sécurisée, soit directement sur la RN2 (scénarios 1, 3-A et 3-B) soit via des itinéraires de substitution (scénarios 2, 3-C et 4). Si un scénario avec itinéraires de substitution est retenu, ces itinéraires seront de véritables routes à double sens, à l'image d'une voie communale par exemple.

Les surfaces agricoles qui seront consommées par le projet ne sont pas connues à ce stade puisque le tracé n'est pas encore défini. Seule la largeur du ruban routier est connue. Il sera nécessaire d'ajouter à ce ruban routier les surfaces nécessaires à la réalisation des dispositifs d'assainissement ainsi que les talus routiers. À titre d'information, la largeur du ruban routier est de 7 mètres lorsque la route est à 2 voies, 15 mètres environ lorsque la route est à 2 x 1 voies (avec terre-plein central) et 22 mètres lorsque la route est à 2 x 2 voies. Une première approche pourrait amener à une fourchette, compte tenu des scénarios, allant de 70 à 120 ou 130 hectares, concernant uniquement le ruban routier.

La décision de mettre en œuvre un remembrement (appelé aujourd'hui aménagement foncier agricole, forestier et environnemental) revient aux commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier qui sont mises en place à la suite des déclarations d'utilité publique. Lorsque des expropriations en vue de la réalisation de grands ouvrages publics compromettent l'organisation des exploitations agricoles, le maître d'ouvrage a l'obligation de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier et de travaux connexes dans le périmètre perturbé par l'opération.

• L'activité économique

Sur ce sujet, plusieurs habitants et acteurs ont souligné l'enjeu **pour les entreprises de disposer d'une bonne accessibilité routière**, à la fois pour les clients, les collaborateurs, le transport des productions et le fonctionnement des relations économiques avec les sous-traitants, les fournisseurs, etc.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME



Réunion publique de Laon, sur les thématiques économie et mobilité, le 25 janvier 2022.

- « Il est évident que favoriser les accès, favoriser la rapidité de déplacement serait pour une entreprise comme la nôtre un atout sérieux dans notre compétitivité et dans la durabilité de notre implantation en Thiérache » (Sébastien ATTANCOURT, société A2 Mac1).
- « Les déplacements et la logistique sont des éléments cruciaux pour les installations d'entreprises (accès aux sous-traitants, fournisseurs, clients...) et à la création d'emplois ».
- « Trop d'entreprises se sont délocalisées à cause des infrastructures routières ».
- « L'abattoir du Nouvion s'en va à Saint-Quentin, pour quelle raison ? Parce qu'il n'y a pas de route ici. Les porcs, on doit les faire voyager vivants et une fois qu'ils sont abattus, il faut l'autoroute pour les emmener dans les magasins. Ici, on n'a rien. Donc, on n'abat plus au Nouvion, on va perdre 40 emplois. »
- « On a beaucoup de clients qui sont en Thiérache, avec des entreprises qui sont quand même des points d'appui, on sait que c'est une zone, le nord du département, qui se dépeuple. Il y a quand même encore beaucoup de gens qui partent de cette région parce qu'il n'y a pas obligatoirement l'emploi sur place et que ces entreprises ont besoin d'être accessibles assez facilement en véhicules poids lourds, ce qui n'est pas toujours le cas » (Bertrand CAILLE, Transports Caille).

La perspective des contournements de communes suscite des inquiétudes pour la pérennité des activités situées dans les centre-bourgs (commerces, hôtellerie-restauration, services, etc.). Certains ont proposé de réduire ce risque en prévoyant des **indemnisations et une signalétique spécifique**, une fois les aménagements réalisés. Plusieurs contributeurs ont également suggéré la **création d'activités le long de la nouvelle RN2**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

- « L'impact sera négatif sur les petits commerces ».
- « Il faut dévier les communes sans faire mourir les commerces ».
- « Indemnisation des commerces suite à la perte de revenus due aux futures déviations ».
- « Il faudra bien indiquer les commerces des villes déviées et les sites touristiques ».
- « Installer des panneaux valorisant le patrimoine et la gastronomie locale ».
- « Il sera intéressant de permettre la création de commerces type restaurants/stations-service le long de la RN2 ainsi que la création de parkings ».
- « Il faut aménager des petits commerces tout le long de la route ».
- « Est-ce qu'il ne serait pas aussi judicieux de penser soit à des aménagements pour faire revenir des restaurateurs pour ouvrir des routiers, aménager des parkings poids lourds plus facilement accessibles près des magasins ou des centres commerciaux et même pourquoi pas, soyons utopistes, des navettes entre les parkings et les centres bourgs pour amener les chauffeurs aux centres pour qu'ils fassent vivre l'économie locale ».
- « Des aires de repos avec des points de vente de produits locaux permettront de développer le tourisme ».

Sur le **devenir des commerces de centre-ville avec le projet**, l'État a répondu que 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.

Il a rappelé que parmi les scénarios présentés, certains permettent une bonne irrigation des territoires – et c'est d'ailleurs une volonté affichée par le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache de disposer d'une route « ouverte » qui irrigue – 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 projet 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'État 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.

● L'environnement naturel et le paysage

De nombreux participants à la concertation ont évoqué les enjeux de préservation des milieux naturels, de la biodiversité et des paysages, tout particulièrement en Thiérache. Ils ont fait part de leurs inquiétudes sur les **impacts potentiels du projet**, insisté sur la **prise en compte de l'enjeu environnemental**, ou indiqué qu'ils plaçaient l'environnement en **priorité dans leur critère de choix d'un scénario**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y aura des impacts négatifs ».
« L'ensemble des scénarii aura un impact négatif sur l'ensemble de ces domaines ».
« On craint une destruction des haies et des paysages ».
« Il faut limiter l'impact sur l'environnement au maximum ».
« Il faut préserver la faune et la flore ».
« Respecter les écosystèmes ».
« Il est important de préserver le bocage de la Thiérache et ses haies ».
« Je suis partagé entre l'amélioration de l'axe et l'impact environnemental ».
« L'environnement doit être le critère premier du choix du scénario pour préserver la biodiversité et l'équilibre environnemental actuel ».

Ils ont recommandé une grande attention dans les **secteurs sensibles et des mesures pour améliorer l'insertion du projet** : création de passages à faune, replantations, vigilance particulière pendant la phase de travaux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« De nombreuses zones humides et inondables se trouvent le long de l'axe et doivent être traitées avec vigilance ».
« Il faut faire des passages pour les animaux ».
« Prévoir des corridors pour la faune ».
« L'aménagement permettra peut-être de mieux gérer les interactions avec la faune et d'écraser moins d'animaux sauvages par l'installation de ponts pour la faune et la création de nouvelles continuités écologiques ».
« Des aménagements adéquats seront nécessaires pour limiter les impacts sur la faune et la flore ».
« Il faudra reboiser ».
« Il faudra intégrer la route au paysage : haies, arbres... ».
« Respecter la topographie du site avec des ouvrages d'art de belle qualité ».
« Limiter l'utilisation d'engins de travaux qui détruisent tout ».

Plusieurs acteurs de l'environnement ont également insisté sur **la recherche prioritaire de mesures pour éviter ou réduire les impacts sur l'environnement**, dès la conception des fuseaux puis des tracés pour la future infrastructure. Ils ont précisé que les mesures de compensation seraient complexes à mettre en œuvre en Thiérache.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« *Tout ce qu'on va détruire, finalement, on aura beaucoup de difficultés à venir le compenser, d'où l'importance d'éviter le plus possible. Et l'évitement, quelque part, c'est aujourd'hui que ça se joue, dans la séquence qui va arriver maintenant. Si on ne se pose pas ces questions-là tout de suite, quand le projet sera lancé, ça sera difficile de revenir dessus. Bien penser que la compensation, ça ne sera pas forcément évident et donc il faut bien penser à éviter, réduire en premier lieu* » (David TURLA, office français de la biodiversité).

« *Plus il y a d'enjeux, et plus il est important de pouvoir vraiment réduire, et même éviter avant d'imaginer même de pouvoir compenser cela* » (Guenaël HALLART, Picardie Nature).

« *Dans ces territoires de la Thiérache, avec des espèces patrimoniales qu'il est difficile de compenser lorsque l'impact est présent, il faut essayer de travailler très très en amont avec les acteurs du terrain, pour prendre en compte ces enjeux de biodiversité* » (Guillaume DHUIEGE, parc naturel régional de l'Avesnois).

Sur la **préservation de l'environnement**, l'État a répondu que le projet sera tenu de prendre en compte les aspects environnementaux dans sa conception et sa réalisation.

En effet, les études préalables, à venir une fois un scénario d'aménagement choisi, auront dans un premier temps pour vocation d'éviter au maximum les zones sensibles et de réduire au maximum les impacts du projet sur l'environnement. Les impacts restant sur l'environnement devront alors être compensés s'ils ne peuvent être ni évités ni réduits. La mise en œuvre d'un projet routier peut ainsi permettre de rétablir des continuités écologiques.

La définition précise des mesures en faveur de l'environnement sera formalisée dans une étude d'impact.

• Le climat

Des questions ont été posées et des remarques formulées sur les **effets d'une augmentation des vitesses de circulation sur la RN2**, une fois les aménagements réalisés, sur les **émissions de gaz à effet de serre** et sur la cohérence avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« *La France s'est engagée à réduire son émission de CO2, mais si on augmente les vitesses de 90 à 110 km/h parce que c'est actuellement 80, le coefficient de traînée étant égal, on augmente la pénétration dans l'air, la résistance à l'air de 30 %. Donc la consommation de carburant augmente, donc les émissions de CO2. Donc, si la France veut respecter ses engagements, ce qu'elle ne fait pas actuellement, il faudrait dans le scénario inclure la vitesse, et éviter de mettre à 110 ou 90.* »

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

« *Vous parlez des émissions de gaz à effet de serre alors que dans le même temps, on ne parle que de moteurs électriques et de la fin du moteur thermique, donc je m'interroge un peu là-dessus.* »

Sur le **bilan carbone du projet**, l'État a répondu qu'une première estimation a été réalisée au cours des études amont : elle est présentée dans les documents de la concertation, notamment dans le tableau de comparaison des scénarios à la ligne « émissions de gaz à effet de serre (en attendant la décarbonation du parc de véhicules) ». Les scénarios qui permettent une vitesse de circulation plus élevée, soit les scénarios « route express » 2, 3-C et 4, sont davantage émetteurs de gaz à effet de serre.

Les études préalables, qui s'engageront une fois un scénario d'aménagement choisi, comprendront un bilan carbone complet. Il présentera le calcul des émissions de gaz à effet de serre en phase de construction puis en phase d'exploitation, en tenant compte des évolutions du parc de véhicules et des vitesses de circulation.

• L'intermodalité et les aménagements connexes

La concertation a mis en lumière l'intérêt des habitants et des collectivités locales pour des **aménagements d'intermodalité**. Ont été cités entre autres : le développement du transport ferroviaire, le développement d'offres de transport collectif sur la RN2 aménagée, et des aménagements pour les modes doux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il faut développer le train et les modes alternatifs ».
« Le fret pourrait être développé pour les agriculteurs ».
« Il y a un besoin de développer le ferroviaire entre La Capelle et Maubeuge ».
« Le ferroviaire doit être développé en complémentarité avec la RN2 qui attirera plus de trafic une fois rénovée : mettre en place des navettes vers les gares ».
« Il y a quelques points importants comme la gare de Vervins ou la gare de Laon, ou la gare d'Avesnes-sur-Helpe. Si on refait bien la route avec des gains de temps, je pense qu'il faut soigner les accès à ces gares pour y accéder très rapidement ».
« Il faut développer les transports collectifs sur le nord du tracé ».
« Création d'une voie express pour le bus ».
« Il faut mettre en place des navettes pour les personnes âgées ».
« Encourager les bus de transports touristiques à emprunter la RN2 une fois qu'elle sera aménagée ».
« Créer des itinéraires pour les modes actifs et augmenter l'offre de train et de bus ».
« Développer les modalités actives en toute sécurité sur l'axe ».
« Penser aux cyclotouristes et les protéger ».
« Il appartient aux communautés de communes d'avoir une réflexion sur les mobilités douces. C'est-à-dire qu'à l'intérieur des communes mais d'une commune à l'autre, on puisse avoir à un moment donné des pistes cyclables, et c'est le travail que mènent actuellement la région et le département, mais également de réfléchir à ce que, à partir du train par exemple, on puisse avoir des véhicules qui soient mis à disposition pour aller justement à la gare de chez soi. Et ça, ça me semble aussi un élément important. C'est-à-dire que la RN2 ne doit pas être totalement déconnectée des territoires, elle est un élément indispensable aujourd'hui de l'aménagement des territoires » (Thierry THOMAS, pôle d'équilibre territorial et rural Pays de Thiérache).
« Et puis il y a la question du lien avec l'autoroute A26, de la zone économique du Griffon qui a été aménagée par les intercommunalités dans le secteur, et des mobilités douces aussi pour rejoindre ces zones, notamment la zone du Griffon où on a des demandes de mobilités douces mais où il y a des vrais problèmes de sécurité aussi pour les travailleurs qui voudraient venir en vélo de Laon, Chambry et remonter vers la zone du Griffon. Donc il faudra aussi intégrer cette question des mobilités douces dans les aménagements » (Éric DEHAYE, maire de Laon).

Plusieurs personnes souhaitent en complément la mise en place de **parkings de covoiturage**, de bornes de chargement de véhicules électriques, d'aires de service et de parkings permettant d'organiser le **stationnement des poids lourds le long de la RN2**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il faut faire des places de covoiturage ».
« Il faudra penser à l'aménagement d'aires de service si le choix se fait sur le scénario 5 ».
« Des espaces de stationnement propices au covoiturage doivent être identifiés, en portant une attention particulière à la sécurisation des sites le long des axes principaux RN2 et RD967. Ces aires de covoiturage, dont la localisation exacte sera précisée dans les documents d'urbanisme locaux, feront notamment l'objet d'un traitement des intersections route/voies cyclables afin de sécuriser la circulation des vélos » (conseil municipal de Barenton-Bugny rappelant les termes du SCOT du Pays de la Serre).
« Les aires de mise en sécurité sont occupées la nuit et le week-end par les poids lourds qui ne trouvent pas de stationnement adapté ».
« Bien prendre en compte les aménagements nécessaires aux routiers ».
« Créer des parkings en nombre suffisant pour les poids lourds ».

5.2.5. Les scénarios d'aménagement

Les participants à la concertation ne se sont pas tous prononcés sur les scénarios d'aménagement envisageables. **Les expressions et positions ont toutefois été nombreuses.**

La concertation a montré une préférence du public **pour les scénarios 3-B, 3-C et 4**, sans pour autant qu'un scénario ait fait l'objet d'une unanimité.

Des exemples d'avantages et inconvénients formulés sont retranscrits ci-dessous, scénario par scénario.

RAPPEL DU TABLEAU DE COMPARAISON DES SCÉNARIOS		SCÉNARIO FIL DE L'EAU Mise aux normes environnementales de la RN2 (traitement des eaux de ruissellement de la chaussée)	SCÉNARIO 1 Déviations de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon	SCÉNARIO 2 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés	SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4 2 x 2 voies de type autoroutier
					3-A 2 x 2 voies avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle	3-B 2 x 2 voies « route non express »	3-C 2 x 2 voies « route express »	
Effets sur les conditions de déplacements, le désenclavement et la desserte du territoire	Sécurité des déplacements							
	Facilité d'accès au territoire (points d'échanges en moyenne)		1 tous les 1,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 2,5 km	1 tous les 3 km	1 tous les 3 km	1 tous les 5 km
	Gain de temps entre Laon et Avesnes-sur-Helpe par rapport à aujourd'hui		Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Environ 20 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Entre 25 et 30 minutes	Environ 30 minutes
	Apport aux mobilités douces							
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Impacts sur la faune et la flore							
	Impacts sur les continuités écologiques							
	Impacts sur le paysage et le patrimoine							
	Mise aux normes environnementales							
	Amélioration du cadre de vie pour les riverains actuels de la RN2							
	Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2							
	Amélioration de l'ambiance sonore pour les riverains actuels de la RN2							
	Consommation d'espace (artificialisation des sols)							
	Perturbation des cheminements agricoles							
Émissions de gaz à effet de serre (en attendant la décarbonation du parc de véhicules)								
Coûts (en millions d'euros TTC)		30 à 50	350 à 400	625 à 725	500 à 575	675 à 775	800 à 900	900 à 1 000

• Scénario 1 : déviation de 7 communes et sécurisation du contournement de Laon

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

- « Le plus adapté pour une région avec beaucoup d'engins agricoles ».
- « Le moins cher et propose une vitesse correcte ».
- « C'est un bon compromis ».
- « Amélioration du cadre de vie et préservation du foncier et de l'environnement ».
- « Raisonnable en termes de coûts et adapté au trafic ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

- « Le scénario 1 n'est pas assez ambitieux ».
- « La vitesse à 80 km/h n'est pas suffisante ».
- « Pas de gain de temps ».
- « Beaucoup de frais pour pas beaucoup de résultats ».

• Scénario 2 : 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement alternés

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

- « Scénario le moins contraignant pour les agriculteurs ».
- « Le plus efficace. Il pourrait être encore plus apaisé si la vitesse était limitée à 90 km/h ».
- « Peu d'aménagement et optimisation de l'existant ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

- « Les passages de 2 voies à 1 voie sont trop dangereux ».
- « Risques de collision et d'accidents à cause du 2 x 1 voie ».
- « Le scénario 2 ne propose pas assez de possibilités de dépassement ».
- « Aucun intérêt, on ne peut pas doubler le poids lourd qui est à 70 devant nous, on ne gagnera pas de temps ».

• **Scénario 3-A : 2 x 2 voie route non express avec déviations des communes à chaussée bidirectionnelle**

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

« Le scénario 3-A propose le meilleur équilibre entre impact environnementaux et apports pour le territoire ».
« Raisonnable en termes de coûts et d'impacts ».
« Favorable car il diminue les impacts sur la faune, sur les continuités écologiques, sur le paysage et le patrimoine. Il préserve la qualité de l'air et les ambiances sonores ».
« Gain de temps, déviations, accès pour tous, impact environnemental plus faible ».
« Bien si 110 km/h en vitesse limite ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

« Ce scénario réduit peu le temps de trajet ».
« Les véhicules lents restent sur la RN2 ».
« Manque de sécurité dans les déviations ».

• **Scénario 3-B : 2 x 2 voie route non express**

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

« Le scénario le plus adapté » (Anne-Marie WATTIER, maire de Buironfosse).
« Un scénario apaisé ».
« Le meilleur scénario pour le rapport coût-qualité ».
« Pour un trafic fluide avec économie d'énergie ».
« Sécuritaire, améliore la vie des riverains et permet le travail agricole ».
« Pour limiter l'impact sur le bocage ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

« Le gain de temps est limité ».
« Accès aux véhicules lents ».
« Consommation foncière et impact environnemental conséquents ».

• **Scénario 3-C : 2 x 2 voie route express**

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

« Scénario le mieux adapté pour rejoindre les grands axes ».
« Le scénario 3-C doit être privilégié car plus sécuritaire et permet la réduction des temps de parcours ».
« Meilleur rapport qualité-prix ».
« Le compromis idéal entre sécurité, coût et impacts sur l'environnement ».
« Développement économique, sécurité, gain de temps ».
« Le scénario le plus plausible ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

« Bien mais il y a des inconvénients : les passages à 90 km/h vont créer des ralentissements et des risques d'accidents ».
« Davantage de pollution et d'emprise sur le sol ».
« Ce scénario présente un défaut de sécurité au niveau des carrefours ».

• **Scénario 4 : 2 x 2 voie de type autoroutier**

EXEMPLES D'AVANTAGES CITÉS

« Pour la sécurité maximale ».
« Le scénario qui offre le plus d'avantages pour les mêmes impacts environnementaux que les autres scénarios ».
« Le scénario 4 est idéal malgré son impact sur l'environnement ».
« Le seul à permettre le développement économique du territoire ».
« Pour améliorer l'économie de l'Aisne ».
« Favorable pour le désenclavement du territoire, économique, social, culturel ».

EXEMPLES D'INCONVÉNIENTS CITÉS

« Le scénario 4 est idéal mais trop cher, il est donc à écarter ».
« Le scénario 4 ne permet pas assez d'échanges avec le territoire, donc à écarter ».

Un certain nombre d'habitants ont proposé **des scénarios ou des solutions alternatifs**, qui vont d'un **aménagement plus réduit** sur la route nationale existante à de **nouveaux scénarios**, parfois « mixés » entre eux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

- « S'en tenir au scénario fil de l'eau ».
- « Juste un terre-plein central sur la RN2 actuelle pour limiter les accidents ».
- « Le trafic ne justifiant pas une 2 x 2 voies, faire quelques créneaux de dépassement sur place et des déviations quand c'est nécessaire et inclure les modes doux ».
- « La mise au norme environnementale, la sécurisation de carrefours et des contournements au cas par cas à 2 x 1 voie ».
- « Un itinéraire alternatif qui contourne certaines communes en 2 x 1 voie, accessible à tous les véhicules, avec des aménagements de sécurité » (EELV).
- « Le scénario 1 comprenant le contournement de toutes les communes soit 12 communes contournées au lieu des 7 prévues dans ce scénario ».
- « Une route avec dénivellement des carrefours, la déviation de toutes les communes et une chaussée bidirectionnelle (avec séparation centrale) ».
- « Un mixte du scénario 3-B et du scénario 4 en supprimant des ronds-points pour les remplacer par des ponts ».
- « Dans le scénario n° 4, vous avez des échangeurs ou des accès tous les 5 kilomètres, c'est un peu beaucoup. Moi, je prendrais bien le scénario n° 4 avec un échangeur à Avesnes, un à La Capelle, un à Vervins, un à Marle et un à Laon, ça suffirait ».
- « Faire une nouvelle RN2 pour le transit et garder l'actuelle rénovée pour la desserte locale ».
- « Une autoroute concédée de type route centre Europe atlantique (RCEA) ».
- « La création d'un scénario 5 type RCEA ».

La question de la **possibilité** de pouvoir **passer d'un scénario à l'autre sur l'itinéraire** entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, de manière à s'adapter au mieux aux enjeux locaux a été régulièrement posée au maître d'ouvrage.

Un certain nombre de participants à la concertation, dont plusieurs collectivités du territoire, se sont ainsi prononcé pour des **scénarios différenciés selon les sections**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME



La RN2 dans le contournement de Laon.

- « Rénovation de la route actuelle et une deux fois deux voies de Marle à Laon. »
- « Une partie en 2 x 2 type scénario 3-C et 2 x 1 type scénario 2 ».
- « Une 2 x 2 voies sécuritaire sur la partie sud de l'axe ».
- « Route express entre Laon et Marle puis non express selon le scénario 3-A ou 3-B ».
- « Le scénario 2 sur Laon, le 3-C de l'A26 à Marle, le 3-B au-delà ».
- « [Dans le contournement de Laon] : au regard de ces caractéristiques, l'objectif prioritaire doit être de sécuriser cette section du projet. Une configuration de type 2 x 1 voie incluant un séparateur central semble être adaptée. La limitation de vitesse sera fixée à 90 km/h. le projet doit favoriser l'intégration urbaine : protections phoniques, insertion paysagère et création de nouveaux points d'échanges (avec la RD967 accès Bruyères-et-Montbérault/Center parcs notamment).
- « [Dans la section A26-Marle] : il semble qu'un profil de type 2x2 voies incluant un classement en route express soit adapté. La limitation de vitesse serait fixée à 110 km/h. Le rétablissement des dessertes agricoles imposera la création d'itinéraires de substitution. Les échanges seraient créés au droit des principales voies interceptées et des communes déviées. Il s'agirait d'échanges à niveau de type giratoire ».
- « [Au nord de Marle] : il semble qu'un profil de type 2x2 voies sans statut de route express soit adapté. La circulation agricole resterait autorisée sur l'itinéraire. La vitesse limitée à 90 km/h permettrait une réduction des contraintes géométriques s'appliquant au nouveau tracé afin de limiter l'impact des travaux compte tenu du relief et des enjeux environnementaux » (Département de l'Aisne).

Sur **des scénarios différents au sein de l'itinéraire**, l'État a répondu que plusieurs scénarios pouvaient s'envisager avec toutefois la nécessité de les appliquer à des sections de l'itinéraire suffisamment longues pour que l'aménagement reste lisible pour les usagers. L'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe pourrait ainsi être divisé en deux ou trois sections.

Quelques avis ont mentionné un itinéraire alternatif à l'est de la RN2 actuelle, **passant par Hirson ou se rapprochant d'Hirson**. Bien que les caractéristiques de ce scénario n'aient pas été explicitées, il propose une desserte de bassins régionaux qui s'éloigne des fonctions du réseau routier national, sans permettre d'éviter les inconvénients des scénarios d'aménagement à 2 x 2 voies proches de la RN2 actuelle : forte consommation d'emprises, perturbation des exploitations agricoles, traversées de zones protégées (ZNIEFF – Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique – « Bocage et forêts de Thiérache », zone Natura 2000 du massif forestier d'Hirson au nord, à une dizaine de kilomètres à l'est du tracé de la RN2 actuelle).

Des contournements longs éventuels par l'est de La Capelle pourront quoi qu'il en soit être étudiés. Ils permettraient, **en se connectant avec les axes du réseau routier départemental, d'améliorer la liaison avec Hirson**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Créer une 2 x 2 voies globale depuis le contournement d'Avesnes (Étrœungt, Larouillies, La Flamengrie, La Capelle, Étreapont, Vervins) en centrant cet axe entre Hirson et La Capelle et entre Fourmies et Larouillies et entre Avesnes et Sains-du-Nord. On aura alors un vrai désenclavement du territoire ».

« Passer entre La Capelle et Hirson pour l'économie d'Hirson ».

« En fait la principale ville actuellement ce n'est plus Vervins, c'est Hirson et l'hôpital et les services administratifs, ils sont là-bas. Après Vervins, le mieux pour moi ce serait de dévier vers Hirson, Fourmies, et rattraper à hauteur d'Avesnes. Les hôpitaux sont tous là-bas ».

5.2.6. Les enjeux et les premiers fuseaux du contournement de La Capelle

Les expressions sur l'opération de contournement de La Capelle ont été principalement recueillies au cours de l'atelier sur ce sujet avec les habitants, le 3 février 2022.

L'atelier a **permis de consolider la connaissance des secteurs sensibles** : zones humides, zones inondables, prairies, chemins de randonnée, accès à des fermes ou des vergers.

Il est ressorti également de la restitution des travaux avec les habitants les points suivants :

- la pertinence de traiter non seulement le contournement de La Capelle mais d'intégrer aussi la problématique des flux Est-Ouest avec les routes départementales 1043 et 1029, le contournement de la commune de La Flamengrie au nord de La Capelle et le contournement de la commune de Froidestrées au sud ;
- le souhait que le contournement soit réalisé en 2 x 2 voies, en cohérence avec l'aménagement de l'axe ;
- la vigilance à porter à la présence de nombreuses fermes isolées ;
- un point d'alerte sur l'évolution prochaine des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable dans le secteur.

5.2.7. Les enjeux et les premiers fuseaux du contournement de Froidmont-Cohartille

Les expressions sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille ont également été recueillies principalement au cours de l'atelier avec les habitants, organisé le 15 février 2022.

L'atelier a **permis de consolider la connaissance des enjeux locaux** : enjeux agricoles, zone humide et boisée (rivières de la Serre et de la Souche), continuités hydrauliques à préserver, existence de fossés, de la ferme du Moulin, etc.

Il est ressorti de la restitution des travaux avec les habitants les points suivants :

- le souhait de ne pas créer d'effet de coupure à l'ouest entre Froidmont-Cohartille et Cohartille et entre Cohartille et Barenton-sur-Serre ;
- une préférence pour un fuseau de contournement est « long », permettant en particulier de limiter les nuisances sonores ;
- des possibilités, à approfondir, de rationaliser le nombre d'échanges entre la RN2 et les routes départementales ;
- le souhait que le parti d'aménagement du contournement soit homogène avec celui de l'aménagement de l'axe.

5.2.8. La concertation elle-même

Quelques critiques ont été exprimées sur des **points d'organisation de la concertation**, en particulier la diffusion en boîtes aux lettres qui a été parfois défaillante. Certaines personnes expriment **des doutes sur la réalité de la concertation ou considèrent qu'elle fait perdre du temps**.

De très nombreux participants, élus, acteurs ou habitants, ont exprimé **leur satisfaction de pouvoir débattre du projet** ou ont salué les modalités mises en œuvre.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

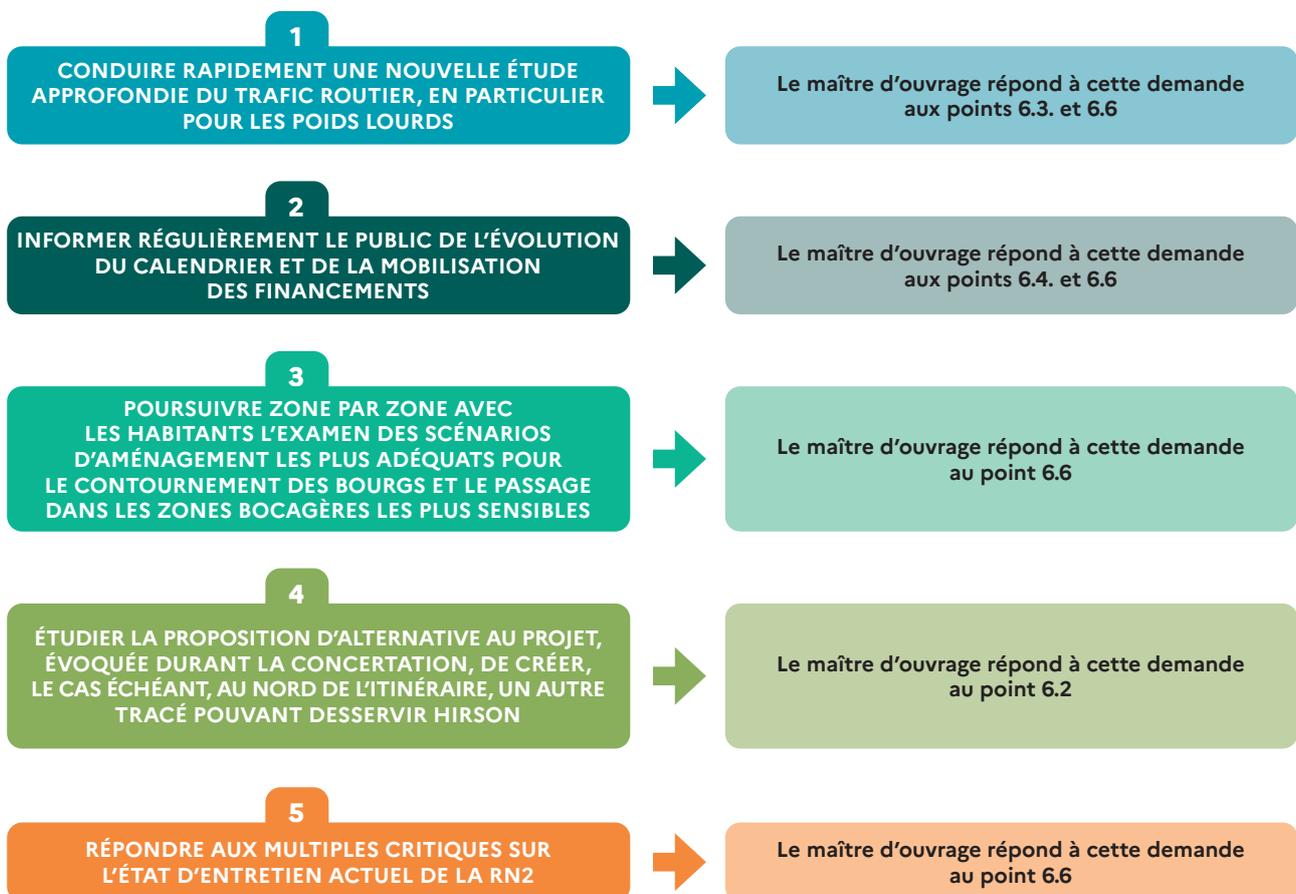
- « Tous les habitants n'ont pas reçu les enveloppes de concertation ».
- « C'est une fausse concertation, tout est déjà décidé ».
- « Cela fait perdre du temps sur le démarrage des travaux ».
- « Je trouve que c'est une bonne initiative de demander l'avis des citoyens de cette façon ».
- « Très bonne idée cette concertation ».
- « Il faudra engager le dialogue avec les riverains concernés à chaque nouvelle phase. »
- « Les débats sont intéressants et je pense que les échanges vont continuer à nourrir, c'est bien qu'il y ait une concertation »
(José FAUCHEUX, président de la chambre de métiers de l'Aisne).
- « J'ai pu assister à la réunion de lancement et suivre les vidéos et les comptes rendus sur le site internet, c'est bien fait, c'est très pédagogique, c'est très intéressant. J'ai vu que les échanges étaient fournis, intéressants, enrichissants, donc c'est très bien pour l'objet de la concertation » (Johann WÉRY, maire de La Capelle).
- « Je me réjouis qu'on ait des moments de démocratie comme ça où chacun peut s'exprimer sur un projet, s'exprimer peut-être encore plus sur le calibrage d'un projet, parce qu'on voit bien qu'au final tout est question quelque part d'équilibre » (Jean-Louis BRICOUT, député de l'Aisne).

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER AU PROJET

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par M. Régis GUYOT et M. Jean Raymond WATTIEZ, garants de la concertation désignés par la commission nationale du débat public (joint en annexe), l'État, maître d'ouvrage, retire des enseignements de la concertation qui permettent d'orienter la suite de l'opération. Ils sont présentés dans les pages qui suivent.

Pour faciliter la lecture, les demandes de précisions et/ou recommandations des garants sont reprises de manière synthétique ci-dessous. Le maître d'ouvrage indique dans quels points de cette sixième partie il apporte des réponses à ces demandes des garants.

LES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS DES GARANTS DE LA CONCERTATION Cinq demandes sont formulées par les garants :



6.1.

Une concertation active et riche, qui confirme l'opportunité du projet

La concertation sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a donné lieu à une très forte mobilisation du public, des élus et des acteurs du territoire : entre 2 000 et 3 000 personnes se sont mobilisées et un nombre élevé de contributions a été recueilli (plus de 1 800 contributions, écrites et orales).

L'État remercie toutes les personnes qui à cette occasion ont pris le temps de s'informer, de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés, de venir à la rencontre du « bus-info RN2 » ou de participer aux réunions et ateliers de concertation.

Les contributions et les avis exposés au cours de la concertation sont approfondis : ils permettent de disposer de perceptions et d'attentes concrètes et argumentées, particulièrement utiles pour éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet.

La concertation a confirmé largement l'opportunité du projet, attendu tant par les acteurs du territoire que par les usagers de la route et par les riverains des bourgs traversés par l'axe. Une impatience par rapport à la réalisation a souvent été exprimée.

La concertation a également confirmé **l'opportunité de réaliser le contournement de l'ensemble des communes** dont les bourgs sont aujourd'hui traversés par l'axe, à savoir, du sud au nord, les communes de Froidmont-Cohartille, Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaines-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies.

En conséquence, le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur le projet. Le projet intégrera le contournement de toutes les communes concernées, ainsi que l'aménagement du contournement de Laon.

6.2.

La décision de l'État sur un scénario d'équilibre, adapté aux enjeux et différencié selon les secteurs géographiques

La majorité des participants à la concertation s'étant exprimés sur un parti d'aménagement se prononcent en faveur d'une mise à 2 x 2 voies de la RN2 et du contournement de toutes les communes entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Ils considèrent qu'un tel aménagement est nécessaire pour répondre aux enjeux. Les trois enjeux qu'ils identifient comme prioritaires sont les suivants :

- **la sécurité des déplacements** : il s'agit de résoudre les risques et problématiques actuels liés à la multiplicité des carrefours à niveau, non sécurisés et des accès directs et aux difficultés de dépassement ;
- **le confort de circulation**, aujourd'hui dégradé par l'hétérogénéité des vitesses limites autorisées (présence de poids lourds et de véhicules lents sur l'axe) ;
- **l'amélioration du cadre de vie des riverains** : les avis rappellent que les riverains des douze communes traversées par la RN2 subissent au quotidien ses nuisances et particulièrement le bruit et la pollution du trafic routier.

Les scénarios les plus fréquemment préconisés sont les scénarios 3-B, 3-C et 4.

En parallèle, de nombreuses attentes, nécessités ou points de vigilance sont également exprimés :

- le maintien **d'une bonne desserte du territoire et des communes**, au moyen de points d'échanges réguliers entre la RN2 et les axes secondaires (routes départementales ou communales) ;
- **la limitation de la consommation de surfaces agricoles**, avec une vigilance particulière en Thiérache, au regard de la spécificité du parcellaire dans les zones de bocage ;
- **la priorité à donner à l'évitement et à la réduction des impacts sur l'environnement naturel**, en soulignant la richesse des milieux et les difficultés de compensation en Thiérache ;
- le maintien de **toutes les conditions d'exercice de l'activité agricole** : itinéraires de substitution si nécessaire, maintien des accès aux parcelles et aux sièges d'exploitation, mise en œuvre d'aménagements fonciers agricoles et forestiers (remembrements), conventions d'occupation temporaires, indemnités et sécurisation des zones de chantier pendant les travaux, etc. ;
- le moment venu, la mise en œuvre de mesures **permettant de soutenir l'attractivité des commerces et de l'activité économique** dans les bourgs déviés par le projet, en concertation avec les collectivités locales, les commerces, les entreprises et les représentations économiques du territoire ;
- les liens avec les autres modes de transport et notamment la réalisation d'aménagements pour **les mobilités douces ou partagées** ou d'aménagements connexes : pistes cyclables, aires de covoiturage, bornes de recharge de véhicules électriques, aires de stationnement pour les poids lourds, etc.

Des propositions ont été formulées pour adapter le parti d'aménagement, en particulier :

- la possibilité de **réaliser un aménagement différencié** entre les parties nord et sud de l'itinéraire ou entre le contournement de Laon, la section A26-Marle et la section Marle-Avesnes-sur-Helpe ;
- la possibilité d'intégrer dans les scénarios 1, 2 et 3 des **carrefours dénivelés** (de type autoroutier, prévus dans le scénario 4) en remplacement de certains carrefours giratoires, ceci afin de sécuriser et de fluidifier encore davantage les circulations.

Afin d'adapter le projet aux spécificités des territoires traversés, le maître d'ouvrage prévoit un aménagement différencié selon les trois grandes sections de l'itinéraire.

L'AMÉNAGEMENT PRÉVOIRA, DU SUD AU NORD :

1. 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.

Les carrefours dénivelés existants pourraient être maintenus. La création d'itinéraires de substitution pour les véhicules agricoles sera étudiée.

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur cette section en intégrant les demandes suivantes exprimées lors de la concertation :

- la prise en compte des effets du projet sur le bruit ; le projet s'accompagnera d'une mise à niveau des protections acoustiques pour les bâtiments satisfaisant aux critères d'antériorité ;
- une attention particulière à l'intégration paysagère ;
- l'étude d'aménagements pour les mobilités douces (pistes cyclables en particulier) ou d'aménagements connexes (aire de covoiturage, aire de stationnement pour les poids lourds), en lien avec les compétences des collectivités locales.

2. L'AMÉNAGEMENT EN ROUTE EXPRESS À 2 X 2 VOIES AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL, CORRESPONDANT AU SCÉNARIO 3-C, ENTRE L'ÉCHANGEUR DE L'A26 ET LE SUD DE MARLE.

L'aménagement comprendra l'élargissement sur place de cette section de la RN2 et le contournement du bourg de Froidmont-Cohartille, opération identifiée comme prioritaire dans le cadre du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (voir 6.5.). Il intégrera le créneau de dépassement existant à 2 x 2 voies au sud de Marle et le créneau de Voyenne à 2 x 2 voies dont les travaux ont été engagés début 2022.

La vitesse limite autorisée sera de 110 km/h et de 90 km/h en approche des carrefours. Les véhicules n'atteignant pas la vitesse de 70 km/h seront interdits d'accès sur la RN2. Des itinéraires de substitution seront prévus, à la fois pour la circulation des engins agricoles et pour sécuriser les déplacements à pied ou à vélo.

La mise en œuvre de ce scénario pourra nécessiter des aménagements fonciers agricoles, avec de possibles remembrements.

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur cette section en intégrant les demandes suivantes exprimées lors de la concertation :

- l'optimisation des emprises foncières nécessaires au projet;
- l'étude d'aménagements pour les mobilités douces ou d'aménagements connexes (pistes cyclables, aire de covoiturage, aire de stationnement pour les poids lourds, etc.), en lien avec les compétences des collectivités locales.

3. L'AMÉNAGEMENT EN ROUTE NON EXPRESS À 2 X 2 VOIES DONT LES CARACTÉRISTIQUES SERONT À AFFINER, CORRESPONDANT AU SCÉNARIO 3-B, ENTRE LE SUD DE MARLE ET LE SUD D'AVESNES-SUR-HELPE.

Les communes de Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies seront contournées.

La mise en œuvre du scénario retenu pourra nécessiter des aménagements fonciers agricoles, avec de possibles remembrements.

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur cette section en privilégiant l'optimisation des emprises foncières et la recherche de compacité de l'aménagement.

En raison de la complexité d'insertion du projet dans cette partie de l'itinéraire (bâti dispersé, nombreux enjeux agricoles et environnementaux), il **décide d'étudier aussi**, à cette occasion, **des fuseaux longs de contournement** à l'ouest ou à l'est de la RN2 actuelle. Les études permettront de vérifier si de tels fuseaux, qui auraient l'avantage de contourner plusieurs communes en même temps, représentent des solutions de moindre impact par rapport à des contournements plus courts et plus proches de l'axe existant.

Des contournements longs éventuels par l'est permettraient, en se connectant avec les axes du réseau routier départemental, d'améliorer la liaison avec Hirson.

6.3.

La conduite d'une nouvelle étude approfondie du trafic routier

La concertation a montré des attentes fortes de précisions sur les trafics routiers actuels sur la RN2 et sur les trafics futurs avec les aménagements envisagés.

Le maître d'ouvrage va faire réaliser une étude de trafic plus approfondie sur la RN2, avec de nouvelles campagnes de comptages. Ces dernières permettront de modéliser les perspectives d'évolution sur l'axe.

6.4.

L'approfondissement du calendrier de mise en œuvre

La concertation a montré des attentes fortes d'information et de précisions sur le calendrier du projet, la concrétisation des opérations, leur priorisation et leur financement.

Le maître d'ouvrage prévoit d'intégrer dans la suite du projet **une étude de phasage** qui traitera de l'ensemble de ces aspects.

Le scénario d'équilibre permettra une progressivité de l'aménagement, c'est-à-dire une réalisation par opérations successives.

Ainsi, une ou plusieurs opérations (par exemple réalisation d'un ou de plusieurs contournements de communes, ou aménagement d'une section de l'itinéraire) pourront être identifiées et leurs études engagées à la suite de celles, actuellement en cours, des contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle (voir le point suivant).

Il reviendra au comité de pilotage réunissant les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache de se prononcer sur ces opérations à venir et sur leur calendrier de réalisation, sur la base du phasage proposé par le maître d'ouvrage.

6.5.

Les premières opérations : la préparation de la concertation sur les fuseaux de contournement de Froidmont-Cohartille et de La Capelle

La concertation sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a été l'occasion de présenter les enjeux et les fuseaux d'aménagement pressentis pour les contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle. Chaque contournement a notamment donné lieu à un atelier de travail avec les habitants.

Les avis recueillis au cours de ces ateliers et au moyen des autres supports d'expression ont confirmé l'intérêt des participants pour ces aménagements.

Les conclusions ont été les suivantes :

- une préférence pour un fuseau « long » passant à l'est de Froidmont-Cohartille, de manière à éviter les principales sensibilités environnementales du territoire et à s'éloigner le plus possible des habitations ;
- le souhait d'élargir la réflexion sur le contournement de La Capelle en traitant en même temps le contournement de La Flamengrie au nord, voire celui de Froidestrées au sud, et en prenant en compte les échanges et les flux des deux axes Est-Ouest qui traversent et desservent La Capelle (RD 1043 et RD 1029).

Le maître d'ouvrage prévoit d'approfondir les propositions de fuseaux de passage par l'ouest et par l'est afin d'intégrer l'ensemble des remarques et attentes exprimées lors de la concertation. En cohérence avec le scénario d'équilibre (présenté ci-avant), il recherchera les possibilités de fuseaux longs pour contourner Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie.

Il préparera la concertation publique dédiée à chaque contournement.

6.6.

La poursuite des études, de la concertation et de l'information du public

De manière générale, les études sur le projet seront à poursuivre selon les orientations précédemment listées. Les études réalisées jusqu'à présent sont des études amont (techniques, environnementales, de trafic et socio-économiques) qui ont permis de présenter les enjeux du projet et les scénarios d'aménagement envisageables au stade de la concertation préalable.

Les prochaines études seront engagées conformément à la décision ministérielle.

Les prochaines opérations feront l'objet de concertation puis d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Une concertation continue sera mise en œuvre jusqu'à l'enquête publique. Elle sera garantie par un ou des garant(s) désigné(s) par la commission nationale du débat public.

Une fois les études avancées sur les prochaines opérations, le maître d'ouvrage prévoit de poursuivre l'association étroite des habitants, des élus et des acteurs du territoire.

Il conduira la concertation sur les futures opérations en favorisant **l'association étroite et le travail collaboratif avec les habitants** au moyen notamment d'ateliers de co-construction des aménagements, sur la base d'informations précisées sur le projet et de cartes des fuseaux et des tracés.

Des concertations dédiées seront organisées avec **les acteurs agricoles et représentants de la profession agricole et avec les instances et associations environnementales.**

Le maître d'ouvrage dialoguera en continu avec **l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité, la Région, le département de l'Aisne, le département du Nord et les collectivités locales**, afin que toutes les compétences et politiques publiques puissent être mobilisées pour le projet, et en complémentarité avec la mise à 2 x 2 voies de la RN2.

Ce dialogue et la mobilisation des acteurs pourra concerner notamment les offres de transport en commun, des aménagements sur le réseau routier départemental, des aménagements cyclables, la poursuite du développement du programme « petites villes de demain », des projets et actions inscrits dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, etc.

L'objectif sera de **construire le projet et chaque opération collectivement** afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux, de soigner l'intégration dans le territoire et de **réaliser une infrastructure qui rende le meilleur service possible à tous.**

Le maître d'ouvrage s'engage également à **poursuivre l'information sur l'avancement des études sur le site rn2.fr et au travers de la lettre d'information sur le projet.**

Il communiquera dans ce cadre sur **l'approfondissement des études de trafic (cf. 6.3.) et sur le calendrier de mise en œuvre du projet (cf. 6.4.).**

Le maître d'ouvrage a apporté au cours de la concertation des **éléments d'information sur l'entretien actuel de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe**. Le programme d'entretien se poursuivant aujourd'hui, il prévoit de renforcer l'information des habitants sur ce sujet.

Il se tiendra à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet. L'adresse rn2@developpement-durable.gouv.fr reste active pour cela.

Le calendrier prévoit, à partir de fin 2022 et en 2023 :

- la poursuite des études d'opportunité notamment pour affiner le tracé de l'aménagement ;
- la désignation par la CNDP d'un garant de la concertation pour accompagner le projet jusqu'à l'enquête publique ;
- la préparation des concertations publiques dédiées aux contournements de Froidmont-Cohartille et de La Capelle.



RN2
MISE À 2X2 VOIES
ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*