

CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHAUTILLE



**DOSSIER
DE CONCERTATION**
JUIN 2023

RN2
MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

SOMMAIRE

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE RÉGION	4
LE MOT DU GARANT	5
AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE	6
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION	7
1. CONTEXTE GÉNÉRAL : LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE	8
1.1. La situation actuelle sur la RN2 et les objectifs du projet de mise à 2 x 2 voies	8
1.2. La décision de l'État : un aménagement de la RN2 différencié selon les sections	10
1.3. Les étapes clés du projet de mise à 2 x 2 voies	11
1.4. Les acteurs du projet	12
2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-COHA RTILLE.....	13
2.1. Les enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération	13
2.1.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain	13
2.1.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels	17
2.2. Les objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille	20
3. LES FUSEAUX DE PASSAGE ÉTUDIÉS ET LEUR COMPARAISON	21
3.1. Les caractéristiques du contournement de Froidmont-Cohartille	21
3.2. La présentation des fuseaux	23
3.3. Le fuseau long Ouest	25
3.4. Le fuseau court Ouest	29
3.5. Le fuseau court Est	33
3.6. Le fuseau long Est	37
3.7. Les coûts estimés	40
3.8. La comparaison des fuseaux	41
3.8.1. Le tableau de comparaison	41
3.8.2. Les précisions critère par critère	42
4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?	46
4.1. Le bilan de la concertation publique et la décision sur un fuseau	46
4.2. La suite des études	46
4.3. La future enquête publique	46

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



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



Georges-François LECLERC,
préfet de la région Hauts-de-France

Le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale (RN) 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, porté par l'État et inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, a franchi une étape importante avec la concertation préalable qui s'est déroulée du 10 janvier au 25 mars 2022.

En s'appuyant sur le bilan de la concertation, l'État, représenté par le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, a rendu sa décision sur le projet le 8 novembre 2022. Le ministre a décidé de poursuivre les études en vue de la déclaration d'utilité publique ultérieure de chacune des sections de la RN2.

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

Le ministre a également décidé de poursuivre les études sur les contournements de La Capelle et de Froidmont-Cohartille. Le contournement de Froidmont-Cohartille est la première opération à réaliser sur la section entre l'A26 et le sud de Marle.

Il permettra d'améliorer le confort des déplacements, de sécuriser la desserte locale et de redonner un cadre de vie apaisé aux riverains en éloignant du bourg de Froidmont les nuisances et les gênes subies aujourd'hui. Son intégration devra être particulièrement soignée : l'ensemble des enjeux, liés à l'activité agricole, à l'économie locale et aux milieux naturels seront pris en compte, ainsi que les réflexions sur le développement des modes doux et alternatifs à la voiture.

La concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille s'ouvre aujourd'hui. Elle est placée sous le regard de M. Régis GUYOT, garant de la concertation désigné par la commission nationale du débat public, pour veiller sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet.

Elle permet de s'informer et de débattre. Quatre fuseaux, ou solutions de passage pour le contournement, ont été approfondis et font l'objet d'une analyse comparative : ils ouvrent l'éventail des possibilités et donneront lieu, je le souhaite, à de riches échanges afin de construire collectivement le meilleur projet pour le territoire.

Chacun est invité à participer aux rencontres de la concertation et à faire part de ses questions, avis, remarques et points d'attention. Ils seront particulièrement utiles pour éclairer la décision de l'État sur une solution de passage à retenir et pour enrichir la suite des études.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Georges-François LECLERC, préfet de la région Hauts-de-France

C'EST-À-DIRE ?

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

Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (pacte 1 en 2018 et pacte 2 en 2021) signés entre l'État, la Région Hauts-de-France, les départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités.

Le pacte constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et lui permettre de mieux préparer l'avenir.

LE MOT DU GARANT



Régis GUYOT, Préfet honoraire

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

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

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

Ma mission poursuit le même objectif que la première : assurer à l'ensemble des publics concernés par la mise à 2 x 2 voies de la RN2, étape par étape, une information complète, sincère et claire, puis leur permettre de participer à la concertation, de donner leur avis, de faire des propositions, grâce à un ensemble d'actions, rencontres et canaux d'expression diversifié. J'ai participé à la rédaction du présent document et je serai à votre écoute lors de la seconde étape de ce processus continu qu'est le contournement de Froidmont-Cohartille, en particulier lors de la réunion-atelier prévue par le maître d'ouvrage.

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

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

Régis GUYOT



MA PAROLE A DU POUVOIR

C'EST-À-DIRE ?

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

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

AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE



©DR

La concertation publique sur l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille par la RN2 aménagée à 2x2 voies est organisée par l'État, maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par les articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement.

Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue faisant suite à la phase de concertation qui s'est tenue du 10 janvier au 25 mars 2022, pour laquelle la commission nationale du débat public a désigné un garant par décision du 11 janvier 2023.

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

Sur ces bases, les objectifs de la concertation sont :

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

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

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

- les communes de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne ;
- plus largement, les communes voisines et l'ensemble de la communauté de communes du Pays de la Serre.

C'EST-À-DIRE ?

FUSEAU DE PASSAGE

Un fuseau est une bande d'études de plusieurs centaines de mètres de large dans lesquelles pourrait s'inscrire un futur tracé pour le projet concerné, ici le contournement de Froidmont-Cohartille.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 5 au 30 juin 2023

<< Informez-vous

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

- la page dédiée du site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, en accès direct sur rn2.fr
- le présent dossier de concertation et la plaquette de synthèse, consultables :
 - dans les mairies de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Toulis-et-Attencourt et Voyenne
 - au siège de la communauté de communes du Pays de la Serre, à Crécy-sur-Serre
 - sur rn2.fr
- l'exposition présentée lors de la réunion publique et des permanences du maître d'ouvrage (voir ci-dessous)
- la page facebook « Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »

<< Faites part de vos questions et avis

- sur la plateforme de participation en ligne sur rn2.fr
- par courriel : rn2@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 contournement de Froidmont-Cohartille » - 56 rue Jules-Barni – 80040 Amiens Cedex 1

<< Venez échanger sur le projet

- l'atelier d'information et d'échanges, ouvert à tous, pour participer à la réflexion et faire part de son avis sur les fuseaux de passage, le 8 juin 2023 à 18 h, à Grandlup-et-Fay (Salle des Fêtes)
- la réunion sur la thématique agricole, pour approfondir les sujets spécifiques à la profession agricole, le 22 juin 2023 à 14 h à Grandlup-et-Fay (Salle des Fêtes)
Sur inscription avant le... juin 2023 à cette adresse : rn2@developpement-durable.gouv.fr
- les permanences du maître d'ouvrage à la mairie de Froidmont-Cohartille, ouvertes à tous, pour échanger individuellement sur le projet (**salle à indiquer**) :
 - mardi 13 juin
 - mercredi 21 juin
 - jeudi 29 juin

POUR CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION

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

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

1. - CONTEXTE GÉNÉRAL : LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE

1.1.

La situation actuelle sur la RN2 et les objectifs du projet de mise à 2 x 2 voies

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

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

Sur son itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 traverse douze agglomérations, dont celle de Froidmont-Cohartille, et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre deux types de problématiques : des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes et des gênes (bruit, pollution) pour les habitants des communes traversées.

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

- **d'améliorer les conditions de déplacement** et de sécuriser les carrefours et les dépassements ;
- **d'améliorer le cadre de vie des habitants** en contournant des centre-bourgs afin de limiter le bruit et la pollution.

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

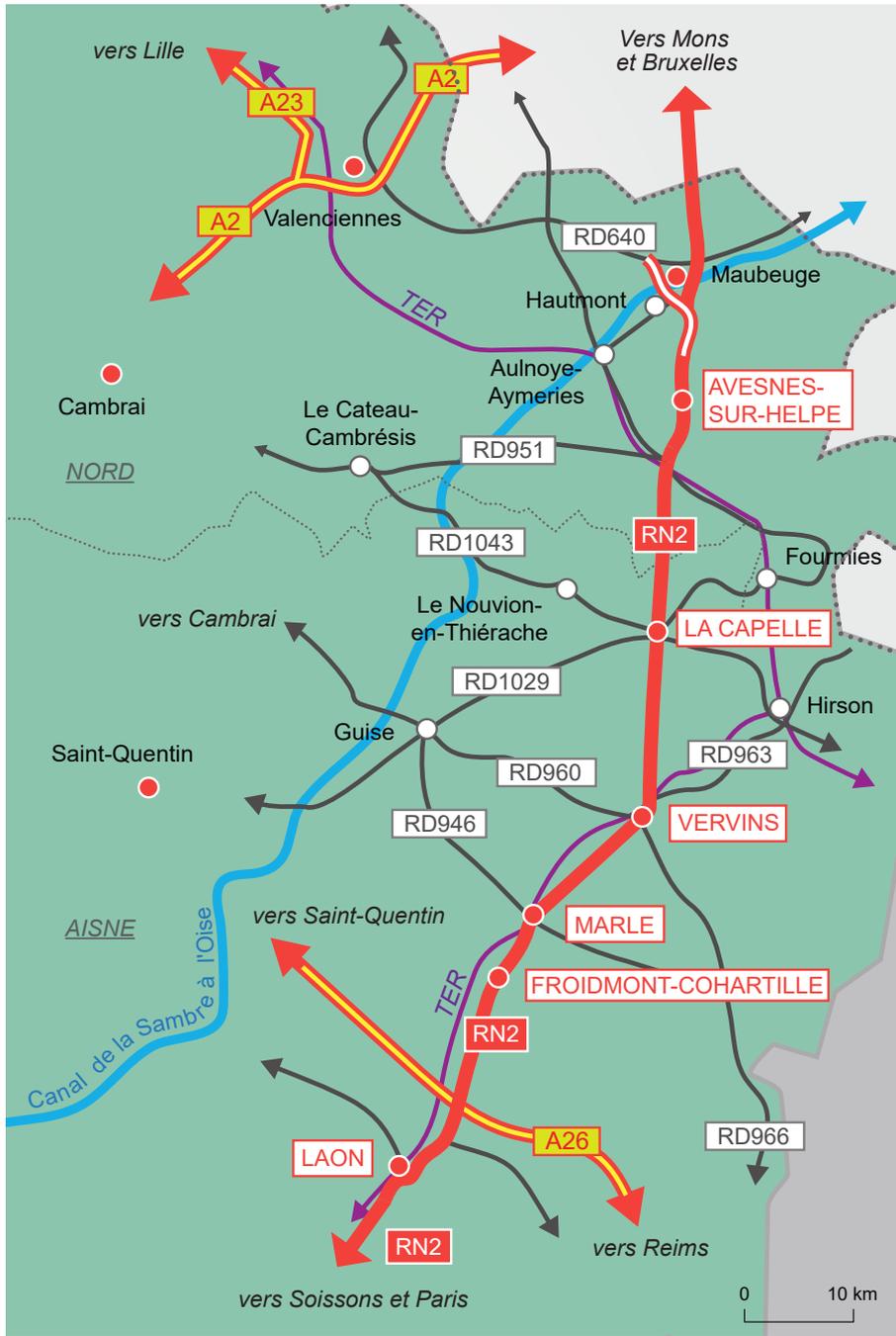
Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022.

LA RN2 À FROIDMONT-COHARTILLE



© Haraid Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE



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

Légende

- | | | | |
|-------|---------------------------|-----|----------------------|
| | Limite départementale | ——— | Autoroute |
| | Frontière franco-belge | ——— | Autres axes routiers |
| ——— | RN2 - section à 2 voies | ——— | Ligne TER |
| ——— | RN2 - section à 2x2 voies | ——— | Voie navigable |

1.2.

La décision de l'État : un aménagement de la RN2 différencié selon les sections

À la suite de la concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État, maître d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN2, a fixé par décision du 8 novembre 2022 le parti d'aménagement et les orientations à retenir pour la poursuite des études, sur la base des enseignements de la concertation.

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

- la sécurisation du contournement de Laon, d'Étouvelles au sud à l'échangeur de l'A26 au nord, par un aménagement sur place à 2x2 voies avec terre-plein central;
- l'aménagement en route express à 2x2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle; l'aménagement comprend la création d'itinéraires de substitution pour les véhicules lents et non motorisés et le contournement de Froidmont-Cohartille;
- l'aménagement en route non express à 2x2 voies entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe. Toutes les communes traversées (Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, Le Capelle, La Flamengrie et Larouillies) seront contournées.

Il a également décidé d'approfondir les premières propositions des fuseaux de passage sur le contournement de La Capelle et de préparer la concertation dédiée au contournement de Froidmont-Cohartille.

Le contournement de Froidmont-Cohartille sera aménagé en continuité de l'aménagement retenu pour la section Chambry-Marle de l'itinéraire, à savoir une 2 x 2 voies au statut de route express, avec carrefours à niveau (giratoires), terre-plein central et itinéraires de substitution pour les véhicules lents.



© DREAL Hauts-de-France.

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

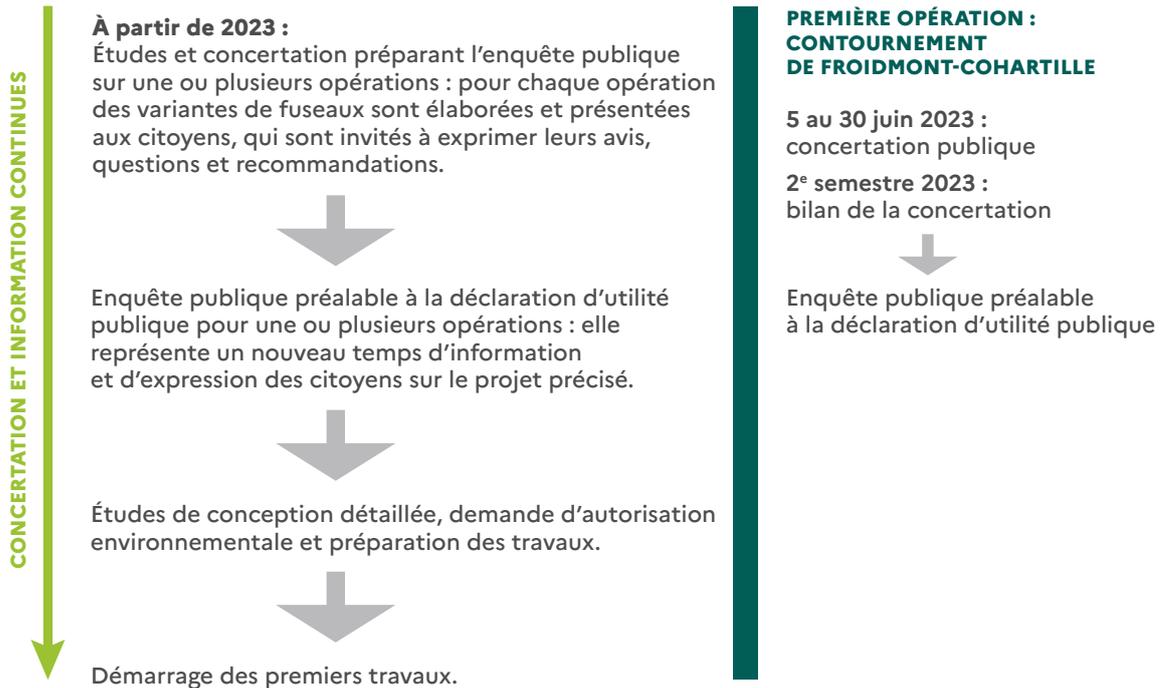
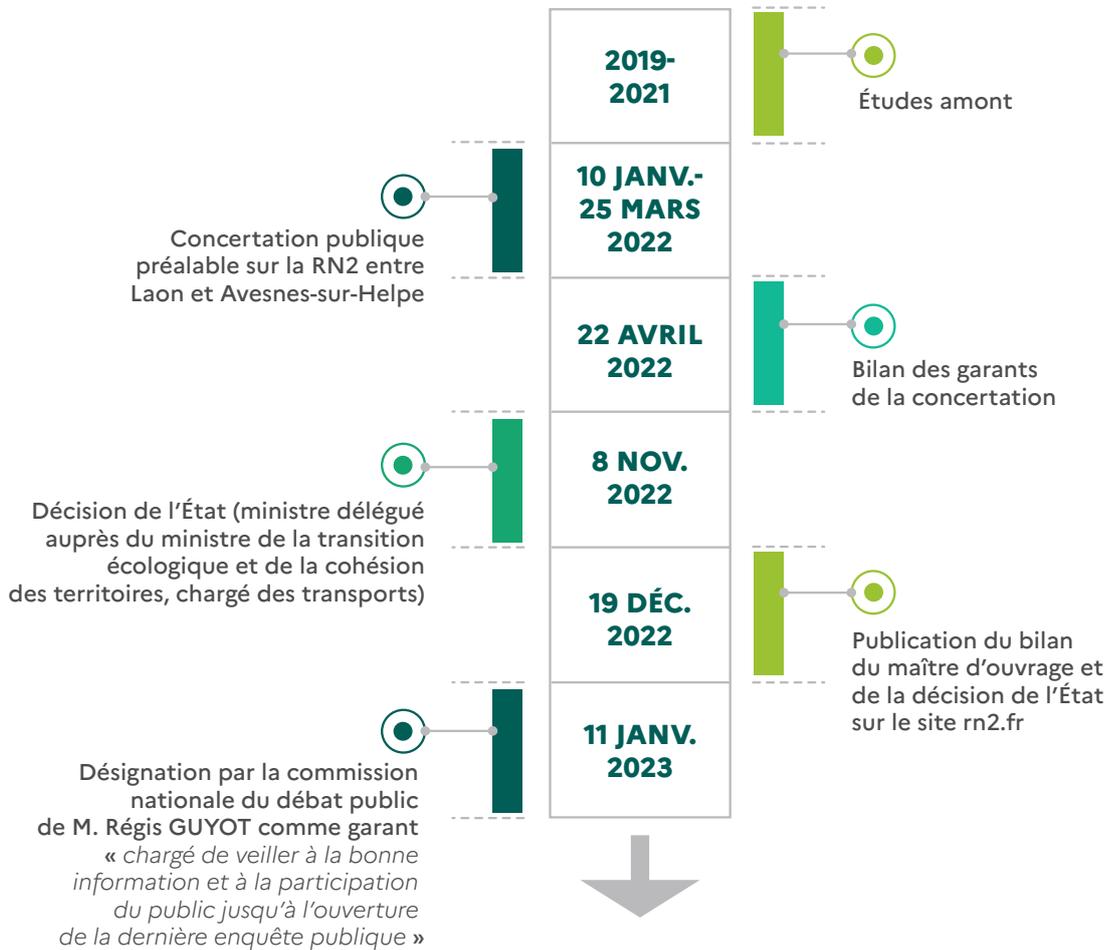
Le contournement de Froidmont-Cohartille a donné lieu à un atelier au cours de la concertation, à Grandlup-et-Fay, le 15 février 2022.

LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTION

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

1.3.

Les étapes clés du projet de mise à 2 x 2 voies



1.4.

Les acteurs du projet

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

L'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

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



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

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

Il assure la gouvernance du projet de mise à 2x2 voies de la RN2.



2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU CONTOURNEMENT DE FROIDMONT- COHARTILLE

2.1.

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

Un diagnostic du territoire a été réalisé au cours des études amont, dans la zone d'étude qui s'étend sur les communes de Barenton-sur-Serre, Dercy, Froidmont-Cohartille, Grandlup-et-Fay, Toulis-et-Attencourt et Voyenne. Les principaux enjeux identifiés sont présentés dans ces pages. Une fois que le projet sera précisé, l'étude d'impact détaillera les impacts sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser.

2.1.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain



Circulation sur la RN2 à hauteur de Froidmont-Cohartille.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

LE RÔLE ESSENTIEL DE LA RN2 POUR LES DÉPLACEMENTS

La RN2, axe routier Nord-Sud majeur du département de l'Aisne, joue un rôle essentiel pour les déplacements locaux et pour l'accès des salariés, des clients ou des sous-traitants aux entreprises et aux zones d'activités situées le long de la route nationale. Elle relie notamment le territoire à l'agglomération de Laon, principal pôle d'emploi (environ 20 000 emplois), de commerces, d'équipements et de services structurants.

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

Dans la zone d'étude, la RN2 est reliée à quatre routes départementales (RD) : la RD515 (vers Mortiers puis Crécy-sur-Serre), la RD511 (Grandlup-et-Fay – Dercy), la RD64 (Toulis-et-Attencourt – Voyenne) et la RD12 (Voyenne – Dercy).

Ces axes secondaires permettent les échanges locaux. Ils donnent accès aux équipements de Crécy-sur-Serre (collège notamment) et aux commerces de proximité et services situés dans les différentes communes de la communauté de communes du Pays de la Serre.

En termes de trafic et de sécurité, la RN2 accueille entre Laon et Avesnes-sur-Helpe environ 7 000 véhicules par jour dont 11 à 18 % de poids lourds. Les temps de parcours actuels entre les deux villes sont d'environ 1 heure. Sur la zone d'étude du contournement de Froidmont-Cohartille, on compte 2 accidents corporels sur la RN2 sur la période 2016-2020 (période de référence de l'étude de l'accidentalité), pour un total de 3 blessés dont 1 seul gravement. Ces 2 accidents ont eu lieu hors agglomération, dont 1 en intersection.

C'EST-À-DIRE ?

ACCIDENTALITÉ

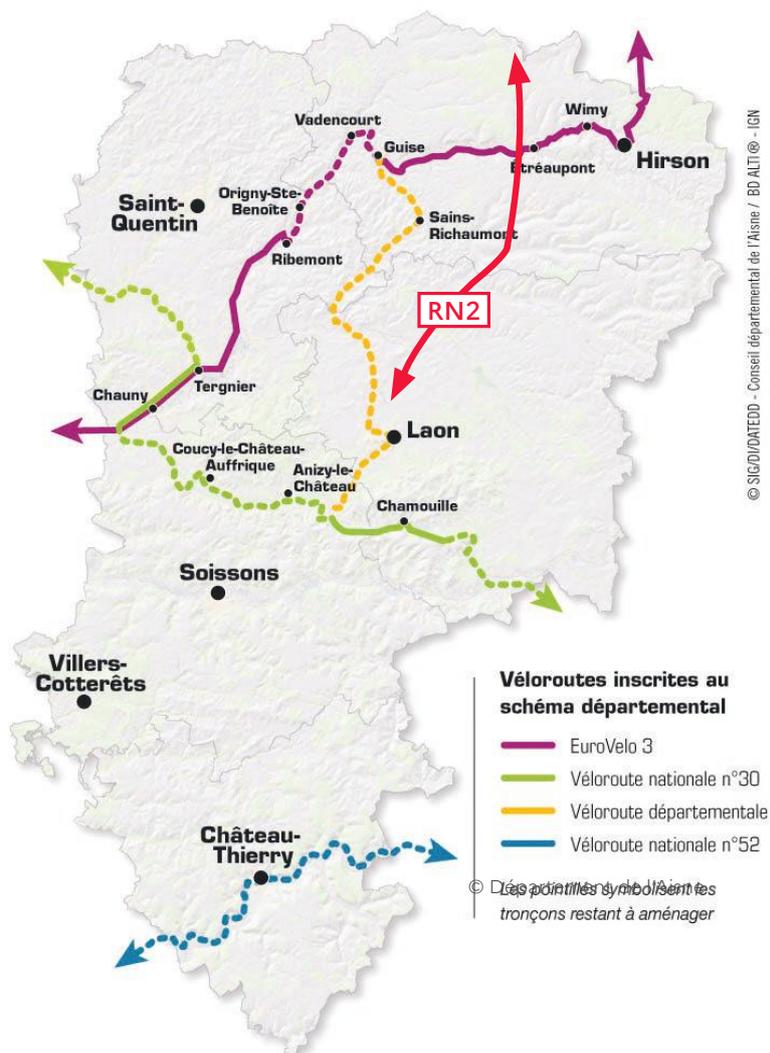
Taux exprimant la fréquence des accidents, ici de circulation.

Aucune piste cyclable n'a été recensée dans la zone d'étude ou à proximité immédiate. Le schéma régional des véloroutes et voies vertes Hauts-de-France comporte une véloroute régionale reliant Laon à Vervins passant à l'Ouest, sans interaction avec le projet de contournement de Froidmont-Cohartille.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par les aménagements de véloroutes du département de l'Aisne, comme le montre la carte ci-dessous.

Il sera néanmoins tenu compte du sujet des déplacements à vélo dans le projet.

LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE L' AISNE



En termes de transports en commun, Froidmont-Cohartille est desservie par des lignes de cars de la région régionale des transports de l'Aisne, notamment pour les scolaires.



Silos de l'entreprise Cérésia à Mortiers.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

UNE ÉCONOMIE Tournée VERS L'AGRICULTURE

Les terres agricoles représentent près de 90 % de l'occupation du sol dans le secteur de Froidmont-Cohartille. Elles sont principalement consacrées à la culture de céréales, de colza et de betterave non fourragère.

L'opération de contournement devra intégrer les enjeux liés à cette activité, en particulier concernant :

- les emprises foncières ;
- le rétablissement des installations, notamment d'irrigation ;
- la desserte et les déplacements : les accès aux parcelles et aux sièges d'exploitation, les rétablissements de voiries et de chemins, les itinéraires de substitution pour les engins agricoles.

L'activité économique de la zone d'étude est également le fait d'entreprises artisanales, de commerces et de services.

En particulier, trois entreprises sont implantées à Froidmont-Cohartille le long de la RN2 : un fournisseur de matériel agricole, un commerce de gros en ameublement et une entreprise de mécanique industrielle. Une jardinerie, située au sud du bourg de Froidmont sur la commune de Barenton-sur-Serre, est également directement riveraine de la RN2.

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

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée au cours des études amont sur l'opération, les 23 et 24 juin 2020. Sur les cinq points de mesure, seule la mesure réalisée le long de la RN2 correspond à une ambiance sonore « non modérée », avec des niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit. Il n'y a pas de bâtiment sensible, comme un établissement de santé par exemple, ni de point noir bruit identifié dans la zone d'étude.

L'opération sera réalisée suivant la réglementation applicable sur le bruit.



La RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont.

© Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

La contribution sonore de projets d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 et R571-32 et suivants du code de l'environnement, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

Dans le cas où l'évolution des niveaux de bruit liés au projet dépassent les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage d'un projet d'aménagement ou de création d'une infrastructure routière doit mettre en œuvre des mesures de protection acoustique.

C'EST-À-DIRE ?

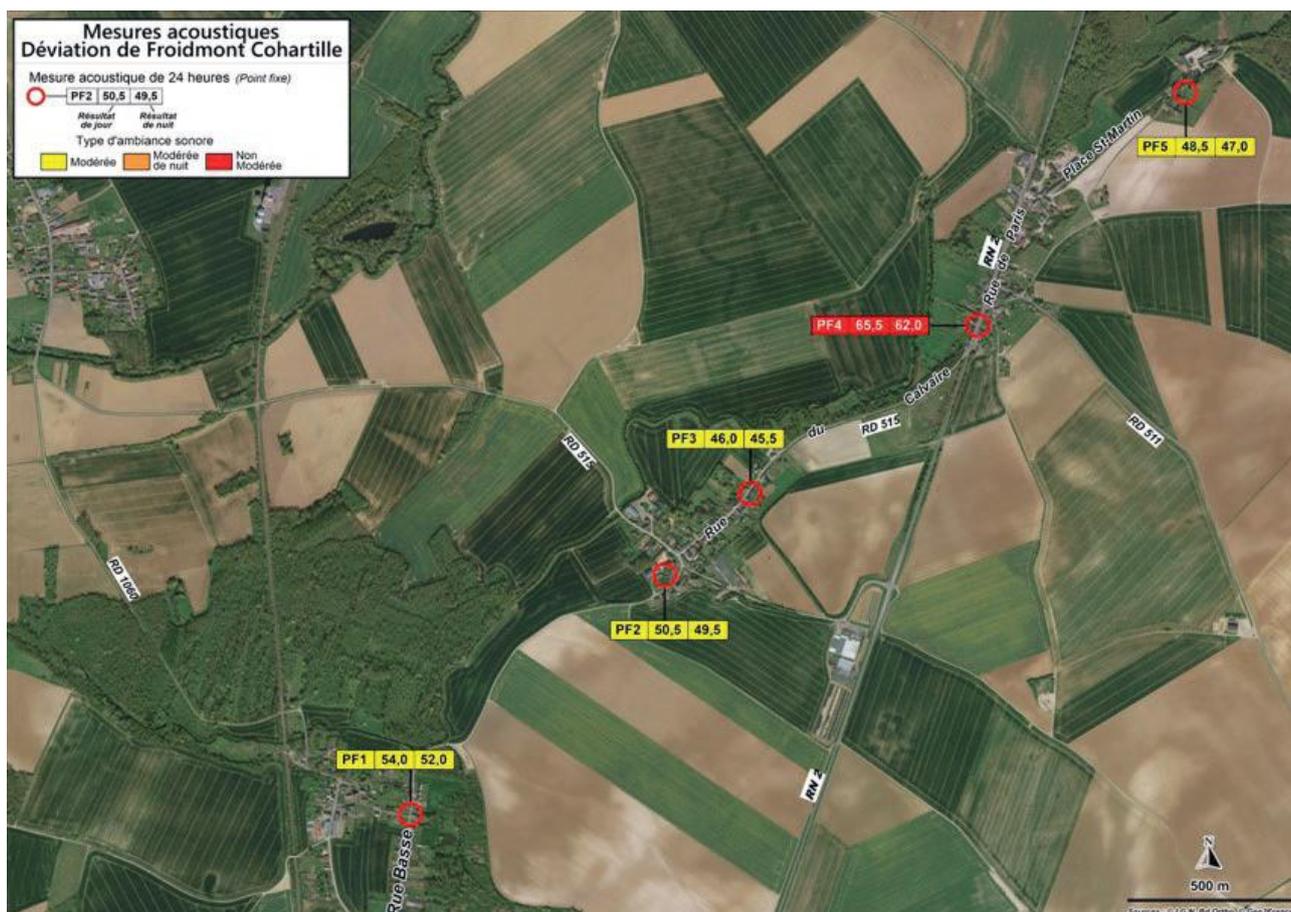
AMBIANCE SONORE « NON MODÉRÉE »

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

POINT NOIR BRUIT

Un point noir bruit est un bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de santé...) dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme avec le projet d'infrastructure l'une au moins des valeurs limites, soit 70 décibels de jour (6h-22h) et 65 décibels de nuit (22h-6h), et dont l'autorisation de construction est antérieure au projet.

RÉSULTATS DES MESURES DE BRUIT RÉALISÉES



Une campagne de mesure de la qualité de l'air (mesure de la concentration en dioxyde d'azote (NO₂) et des particules PM₁₀) a également été réalisée sur cinq sites dans la commune de Froidmont-Cohartille du 24 juin au 7 juillet 2020.

Toutes les concentrations des polluants atmosphériques relevées sont inférieures aux valeurs limite réglementaires. Ainsi, pour les concentrations de NO₂, l'objectif de qualité est fixé à 40 µg/m³ (microgramme par mètre cube) et les valeurs relevées sur les points de mesures vont de 3,9 µg/m³ à 13,9 µg/m³. Pour les concentrations de PM₁₀, la valeur limite est fixée à 40 µg/m³ ; les valeurs relevées vont de 20,9 à 33,7 µg/m³.

LOCALISATION DES MESURES DE QUALITÉ DE L'AIR



C'EST-À-DIRE ?

DIOXYDE D'AZOTE

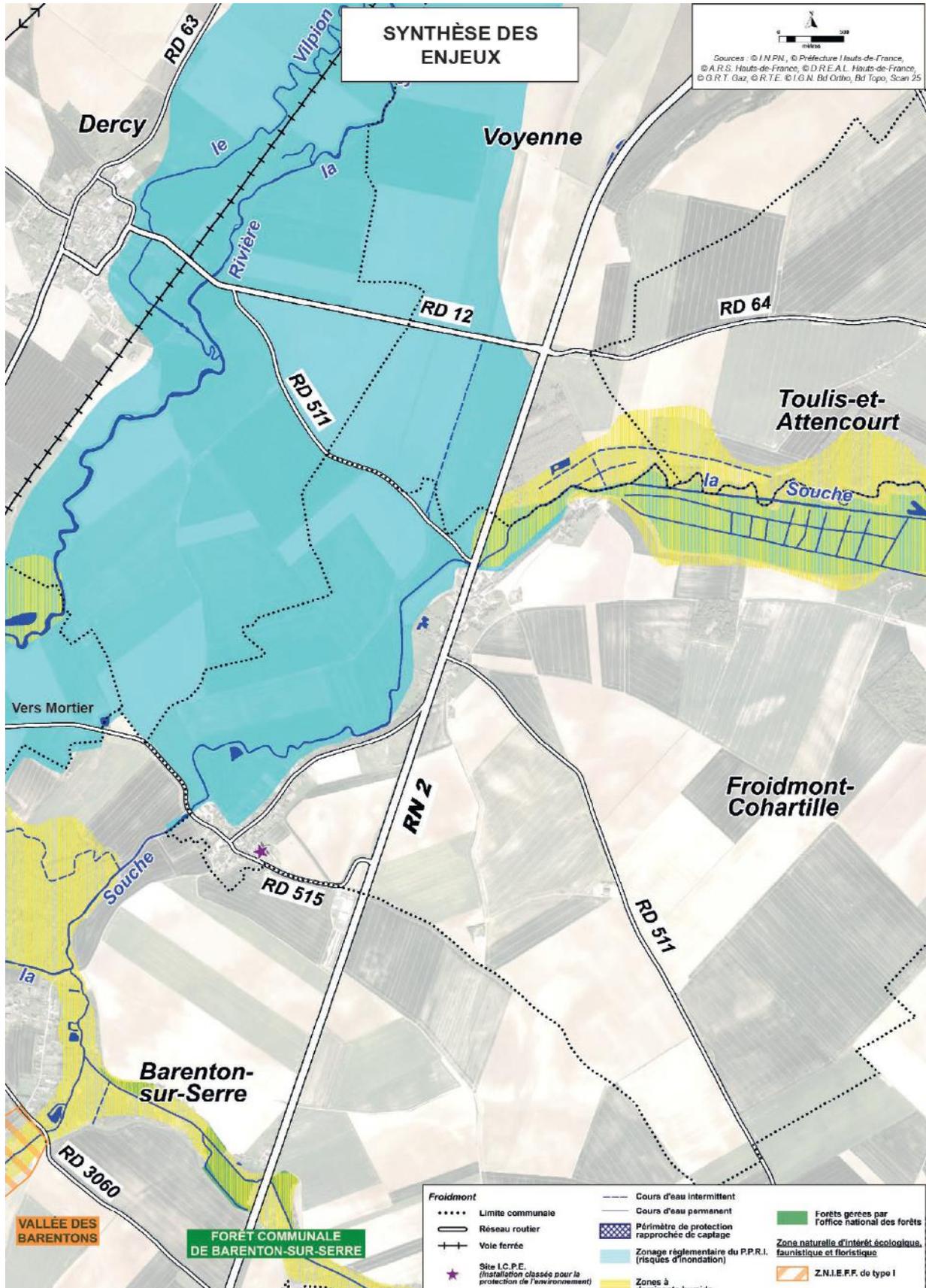
Polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

PARTICULES PM₁₀

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

2.1.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels

CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

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

La zone d'étude présente un réseau hydrographique dense, avec un risque inondation et la présence de la zone rouge d'un plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de la Serre », autour des rivières la Serre, la Souche et le Vilpion.

Le PPRI permet l'implantation d'une infrastructure routière à la condition que des mesures soient mises en œuvre pour garantir le maintien de l'écoulement des crues et pour ne pas aggraver les risques.

L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI. Elle prévoira un passage en remblai ou par un autre dispositif (digue par exemple), qui restera à préciser dans les études ultérieures.

C'EST-À-DIRE ?

PLAN DE PRÉVENTION DU RISQUE INONDATION (PPRI)

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

ZONE ROUGE DU PPRI

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

LES PRESCRIPTIONS DU PPRI « VALLÉE DE LA SERRE »

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

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

DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER

Des réservoirs de biodiversité de la trame bleue ainsi que des corridors écologiques sont recensés sur le territoire, liés au cours d'eau de la Souche. D'autres corridors en lien avec le marais Pagnon et le cours d'eau de la Serre se situent à proximité immédiate de la zone d'étude, au sud.



La Souche près de Cohartille.

© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

C'EST-À-DIRE ?

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

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

TRAME VERTE ET BLEUE

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

Du grand gibier est présent dans l'espace boisé situé au nord-est du bourg de Froidmont.

Le projet contribuera à augmenter la fragmentation des milieux naturels et aura des impacts sur les corridors écologiques de la Souche et sur l'espace boisé, avec notamment un effet barrière au passage de la faune.

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

LA PRÉSENCE D'ESPÈCES PROTÉGÉES

Une première analyse bibliographique de la faune et de la flore a été réalisée dans le marais des Barentons et le marais Pagnon. Elle a recensé la présence d'une flore et d'une faune intéressantes, dont une espèce de libellule protégée.

Une espèce notable du Laonnais est l'œdicnème criard, un petit échassier, que l'on trouve de façon diffuse dans les carrières au bord de la RN2 et dans les dépôts de betteraves. Des couples nichent tous les ans dans le secteur de l'opération. L'œdicnème criard et ses habitats de reproduction sont protégés par arrêté national et l'espèce est inscrite à l'annexe I de la directive oiseaux de l'union européenne.

Le bassin de la Souche accueille brochets, lottes (quasiment disparues du bassin Seine-Normandie), loches de rivière et anguilles. Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN2, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation de ces espèces.

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

C'EST-À-DIRE ?

DIRECTIVE OISEAUX DE L'UNION EUROPÉENNE

La directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009, dite « directive oiseaux », prise par l'union européenne, vise à la conservation de tous les oiseaux sauvages dans l'union en fixant des règles pour leur protection, leur conservation, leur gestion et leur régulation. La directive s'applique aux oiseaux, à leurs œufs, à leurs nids et à leurs habitats.



œdicnème criard.

© Sumeet Moghe/
Wikimedia Commons.



Brochet.

© Gilles San Martin/
Wikimedia Commons.



Anguille.

© Rostislav / INPN.

DE NOMBREUSES ZONES HUMIDES OU POTENTIELLEMENT HUMIDES

Des zones potentiellement humides sont liées à la zone inondable de la Serre. Des zones à dominante humide pourraient être identifiées dans la zone rouge du PPRI « Vallée de la Serre ». Les études ultérieures pourront confirmer ce point. Une zone à dominante humide se développe le long de la vallée de la Souche. L'opération pourrait ainsi impacter directement un grand nombre de zones humides avérées ou de zones potentiellement humides.

Il sera nécessaire d'éviter ces milieux sensibles autant que possible ou de les compenser de manière à conserver au maximum leurs fonctionnalités. Le projet prévoit d'ores et déjà un franchissement de la Souche par un ouvrage d'art (pont), dont le dimensionnement permettra de limiter l'impact sur les milieux naturels.

Des périmètres de protection de captages d'eau potable sont par ailleurs présents dans la zone d'étude; ils ne sont pas concernés par le projet.

LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES

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

2.2.

Les objectifs du contournement de Froidmont-Cohartille

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

- **améliorer le transit des usagers sur la RN2** : en connexion avec le créneau de Voyenne prolongé, mis en service le 18 janvier 2023, le contournement de Froidmont-Cohartille contribue à améliorer le transit sur la RN2 entre Laon et Vervins ;
- **améliorer et sécuriser la desserte locale** : l'opération de contournement doit offrir, par la mise en place d'un itinéraire à 2 x 2 voies et des carrefours réaménagés, de meilleures conditions de déplacements sur la RN2 (sécurité, visibilité, confort) et d'accès aux routes départementales qui desservent le territoire ;
- **améliorer le cadre de vie des riverains** : le contournement du bourg de Froidmont permet de détourner le trafic routier et ainsi de limiter les nuisances pour les riverains. En apaisant la circulation dans le bourg, l'opération offre à la commune des opportunités pour des projets et aménagements locaux.

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

3. LES FUSEAUX DE PASSAGE ÉTUDIÉS ET LEUR COMPARAISON

3.1.

Les caractéristiques du contournement de Froidmont-Cohartille

LA CONCEPTION GÉNÉRALE

Le tronçon de la RN2 qui fait l'objet de l'opération est celui traversant le bourg de Froidmont, dans la commune de Froidmont-Cohartille. La longueur du contournement étudié varie de 2,5 à 4 km en fonction des fuseaux. Il se raccorde au nord au carrefour giratoire à quatre branches (RD12-RD64-RN2) réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne, mise en service le 18 janvier 2023.

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

La vitesse limite autorisée sera de 110 km/h conformément au statut de route express, la vitesse ayant vocation à être réduite à l'approche des carrefours giratoires.

Des itinéraires de substitution seront mis en place **pour les véhicules lents.**

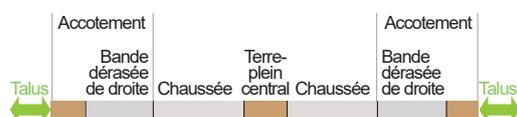
LE PROFIL RETENU : ROUTE EXPRESS À 2 X 2 VOIES AVEC TERRE-PLEIN CENTRAL ET CARREFOURS GIRATOIRES

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS ET NON MOTORISÉS
Contournement de Froidmont-Cohartille	Élargissement sur place de la RN2 à 2 x 2 voies et déviation de Froidmont-Cohartille en tracé neuf	Route express 			 Itinéraires de substitution



Exemple de route à 2 x 2 voies

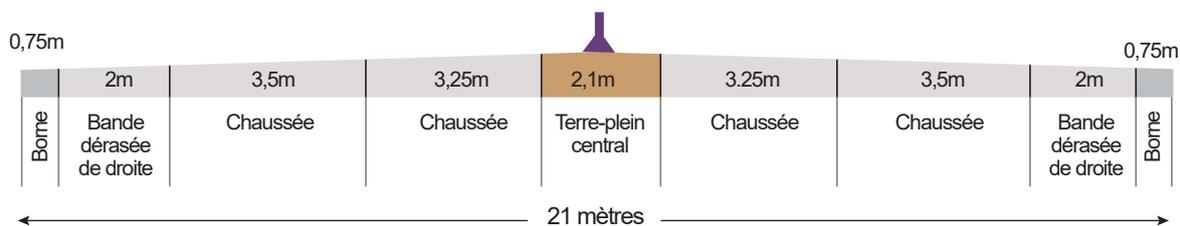
© DR



ROUTE EXPRESS

Une route express se caractérise de la manière suivante : elle est accessible seulement en des points aménagés à cet effet, les propriétés riveraines n'y ont pas d'accès direct et elle peut être interdite à certaines catégories d'usagers et de véhicules, notamment les véhicules non motorisés ou les véhicules motorisés circulant à des vitesses lentes. Pour ces usagers, des itinéraires de substitution sont créés parallèlement à la route express. Les croisements avec les autres voies sont soit dénivelés (par en dessus ou en dessous des voies croisées) soit à niveau, généralement par des carrefours giratoires.

VUE EN COUPE ET LARGEURS



Itinéraire de substitution créé le long de la RN2 à Vaumoise (Oise)

LES ITINÉRAIRES DE SUBSTITUTION

Les itinéraires de substitution pour les engins agricoles, utilisables par les véhicules lents et les modes doux (vélo, marche à pied), restent à définir dans la suite des études.

De manière générale, ces itinéraires seront aménagés parallèlement à la route express et constitueront de véritables routes à double sens.

Ils utiliseront l'ancienne RN2 lorsque ce sera possible et d'autres routes ou chemins existants,

moyennant des remises en état si nécessaire. Sur les déviations, ces itinéraires peuvent correspondre à la traversée actuelle du bourg. Leur aménagement permettra de maintenir toutes les dessertes des habitations ou parcelles agricoles, en conservant les dessertes existantes ou en les recréant.

Il sera possible d'engager l'étude du réseau de routes et de chemins utilisables pour créer ces itinéraires une fois que le fuseau de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille sera choisi. Des échanges associeront la profession agricole au sujet.



Bassin d'assainissement réalisé dans l'opération du créneau de Vienne

LA CONCEPTION DE L'ASSAINISSEMENT

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

Le principe de ces aménagements est le suivant :

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

Quel que soit le fuseau de passage, il sera nécessaire de créer quatre bassins d'assainissement.

3.2.

La présentation des fuseaux

QU'EST-CE QU'UN FUSEAU DE PASSAGE ?

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

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

Les étapes sont les suivantes :

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

Les fuseaux de passage pour le contournement de Froidmont-Cohartille détaillés dans les pages suivantes représentent des bandes d'études d'environ 500 mètres de large. Ils préfigurent également ce que pourrait être un tracé au sein de chaque fuseau ; ce dernier reste à ce stade une hypothèse de travail, qui pourra connaître des évolutions.

LES QUATRE FUSEAUX POUR LE CONTOURNEMENT

Le contournement de Froidmont-Cohartille est possible par l'Ouest ou par l'Est. Deux types de fuseaux sont pressentis : des fuseaux courts et des fuseaux longs.

Les quatre fuseaux étudiés sont :

- un fuseau long Ouest ;
- un fuseau court Ouest ;
- un fuseau court Est ;
- un fuseau long Est.

De manière à pouvoir être comparés rigoureusement, ces fuseaux ont tous les mêmes points d'origine au nord et au sud de Froidmont-Cohartille, sur la RN2 actuelle. Ils se raccordent à la RN2 :

- au sud, à environ 800 mètres au sud du carrefour avec la RD 515 vers Mortiers ;
- au nord, à la jonction de la RN2 avec la RD64 (qui relie Toulis-et-Attencourt à Voyenne) et la RD12 (qui relie Voyenne à Dercy), avec comme point d'accroche le carrefour giratoire réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne, mise en service le 18 janvier 2023.

Les contournements courts intègrent donc les élargissements sur place de la RN2 actuelle, jusqu'aux extrémités des contournements longs, comme le montre la carte de la page suivante.

3.3.

Le fuseau long Ouest

DESCRIPTION

Ce fuseau d'environ 4 kilomètres est positionné en limite ouest de la commune de Froidmont-Cohartille. Il concerne également le territoire des communes de Barenton-sur-Serre, de Voyenne et de Dercy.

Dans ce fuseau, l'opération débute dans la commune de Barenton-sur-Serre par la création d'un carrefour giratoire sur la RN2 et se termine, au nord dans la commune de Voyenne, à la jonction de la RN2 avec la RD64 et la RD12. À cet emplacement, le carrefour giratoire à quatre branches réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne est repris pour ajouter la branche du contournement de Froidmont-Cohartille.

Le bourg de Froidmont restera desservi par l'ancienne RN2.

Ce fuseau contourne le bourg de Cohartille par l'ouest. Il traverse la zone à risque d'inondation (zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation). Il comprend :

- les deux carrefours giratoires cités plus haut ;
- deux ouvrages d'art : l'un pour franchir la Souche, l'autre pour rétablir la RD515 ;
- quatre bassins d'assainissement.



© DREAL Hauts-de-France.

LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Il est proposé de rétablir la RD515, qui relie Froidmont-Cohartille à Mortiers, en passage inférieur (c'est-à-dire par dessous l'infrastructure de contournement).

Les autres voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car d'autres axes peuvent y suppléer. Il s'agit, du sud au nord (voir carte en page suivante) :

- de la rue de Barenton qui relie les communes de Froidmont-Cohartille et Barenton-sur-Serre. Cette liaison peut être assurée par la RD3060 ou la RD515 ;
- d'un chemin, qui donne accès à quelques

parcelles agricoles ; les convois agricoles devant emprunter les itinéraires de substitution, ces accès seront rétablis par ailleurs ;

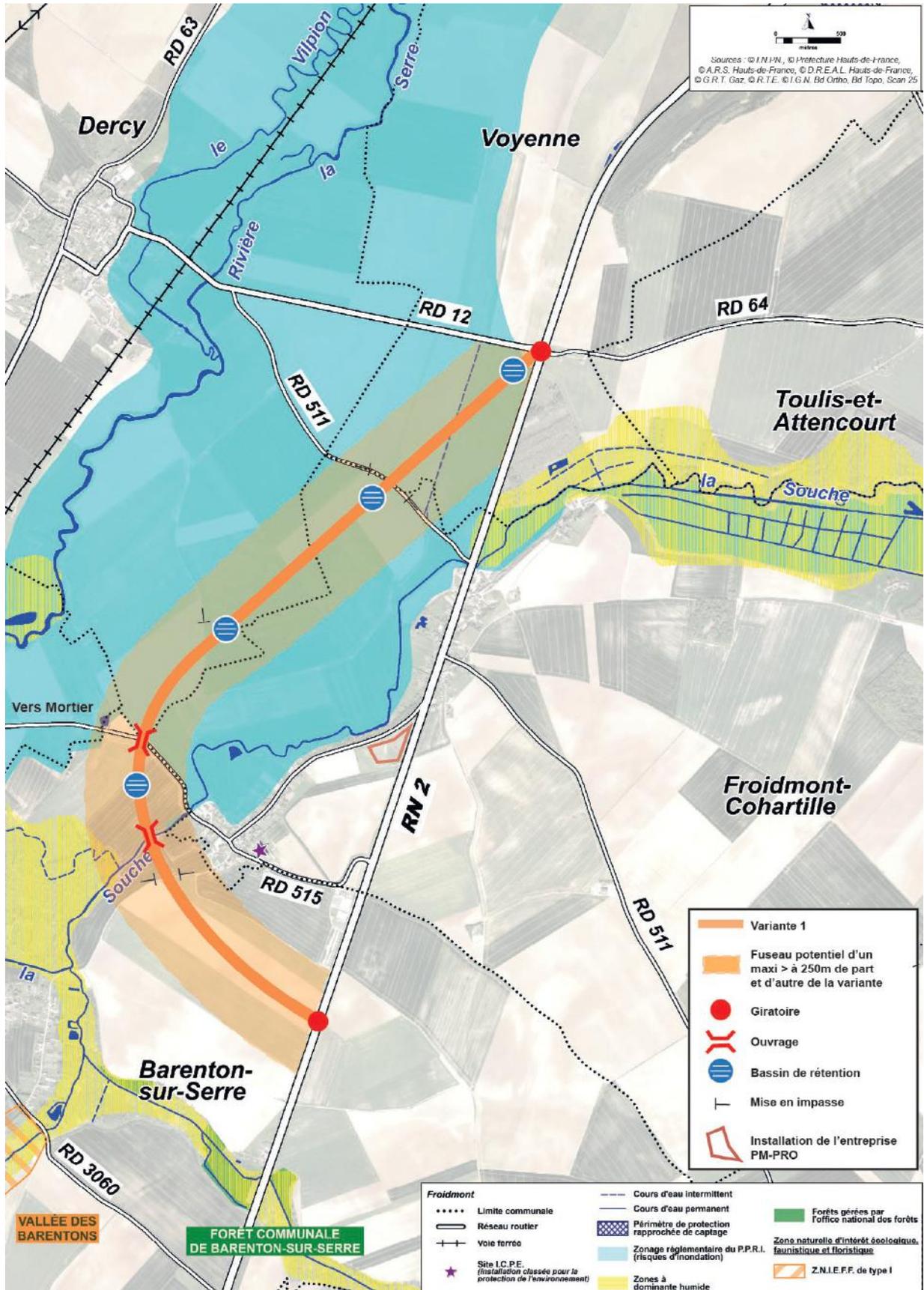
- de la RD511 vers Dercy. Il existe un itinéraire alternatif en empruntant la RN2 puis la RD12.

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

- l'ancienne RN2 (accès à Froidmont) – giratoire créé ;
- la RD515 (Froidmont-Cohartille – Mortiers) – sera rétablie en passant sur ou sous la RN2 ;
- la RD64 (Toulis-et-Attencourt – Voyenne) – giratoire créé ;
- la RD12 (Voyenne – Dercy) – giratoire créé.

D'une manière générale, le contournement de Froidmont-Cohartille limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser. Cela conduira à des allongements de parcours (de l'ordre de quelques centaines de mètres) pour des riverains ou des usagers de la route nationale.

LE FUSEAU LONG OUEST



© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau long Ouest permet de reporter sur le contournement environ 90 % du trafic de la RN2 existant aujourd'hui dans la traversée de Froidmont, soit environ 6 500 véhicules par jour. Dans la traversée du bourg, le trafic passera, une fois le contournement réalisé, de 7 000 véhicules par jour à environ 500 véhicules par jour.

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer les conditions de circulation.

Les itinéraires de substitutions seront étudiés une fois qu'un fuseau de passage sera choisi.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont étant apaisée, cela créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans le centre-bourg gagneront en sécurité.

Les circulations des cars desservant Froidmont-Cohartille seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

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

L'hypothèse de tracé présentée au sein du fuseau (carte ci-contre) est distante de deux cents mètres ou plus des habitations les plus proches, situées à Cohartille.

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

Les deux fuseaux situés à l'Ouest de la RN2, dont le fuseau long Ouest, pourraient être potentiellement concernés par les vents dominants : de ce fait, le bruit de la circulation sur le contournement pourrait être davantage ressenti. Ces éléments resteront à vérifier dans la suite des études.

LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements du fuseau long Ouest représente environ 9 hectares, comprenant le contournement en tracé neuf avec chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, et mesures compensatoires pour l'environnement, qui ne sont pas encore définis à ce stade des études.



Exemple de pont-cadre

© DREAL Hauts-de-France.

LES IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES À DOMINANTE HUMIDE

Le fuseau long Ouest traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation (PPRI) : le fuseau passe dans la zone rouge définie au PPRI sur une longueur d'environ 2,5 km. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

La plaine entre la Souche et la Serre est régulièrement inondée, notamment en hiver. Si la future infrastructure est prévue en remblai dans ce secteur, ce que pourront confirmer les études ultérieures, cela permettra de mettre en place les ouvrages nécessaires au drainage, de type passages busés ou ponts-cadre. Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts sur les écoulements.

Un ouvrage d'art (pont) de 30 mètres environ sera nécessaire pour franchir le cours d'eau de la Souche. Le type d'ouvrage et ses caractéristiques précises seront établis ultérieurement si ce fuseau devait être choisi. En tout état de cause, le dimensionnement de l'ouvrage sera réalisé en fonction des débits de crue.

Un ouvrage d'art (pont) de 30 mètres environ sera nécessaire pour franchir le cours d'eau de la Souche. Le type d'ouvrage et ses caractéristiques précises seront établis ultérieurement si ce fuseau devait être choisi. En tout état de cause, le dimensionnement de l'ouvrage sera réalisé en fonction des débits de crue.

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

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

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN2, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, itinéraires de substitution, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques. Le fuseau long Ouest franchira la Souche par un ouvrage d'art : il permettra de ne pas impacter le lit mineur du cours d'eau, la continuité du milieu aquatique, ou trame bleue, sera ainsi conservée.

Si la future infrastructure est construite en remblai, les ouvrages de drainage prévus en son sein pourraient également constituer des points de passages pour la petite faune.

C'EST-À-DIRE ?

LIT MINEUR D'UN COURS D'EAU

Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace où l'écoulement de l'eau s'effectue la majeure partie du temps.

Le lit majeur est l'espace occupé par un cours d'eau lors de ses crues (l'inondation commence lorsque l'eau monte hors du lit mineur).

3.4.

Le fuseau court Ouest

DESCRIPTION

Ce fuseau d'environ 2,5 kilomètres passe entre les bourgs de Froidmont et de Cohartille. Il concerne le territoire des communes de Froidmont-Cohartille et de Voyenne.

Dans ce fuseau, l'opération débute au sud par la création d'un carrefour giratoire sur la RN2 au niveau de la jardinerie, qui permet d'assurer l'accès aux bourgs de Froidmont (par l'ancienne RN2) et de Cohartille (par la RD515). Elle rejoint la RN2 au nord du bourg de Froidmont et se termine, comme le fuseau long Ouest, à la jonction de la RN2 avec la RD64 et la RD12, au niveau du carrefour giratoire de Voyenne.

Le bourg de Froidmont restera desservi par l'ancienne RN2.

Ce fuseau traverse la zone à risque d'inondation (zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation). Il comprend :

- les deux carrefours giratoires cités plus haut ;
- un ouvrage d'art pour franchir la Souche ;
- quatre bassins d'assainissement.



Chemin agricole dans la commune de Froidmont-Cohartille.

© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Toutes les voies traversées par l'opération seraient mises en impasse car d'autres axes peuvent y suppléer. Il s'agit, du sud au nord (voir carte en page suivante) :

- de la rue du Calvaire qui relie les bourgs de Froidmont et de Cohartille. Cette liaison peut être assurée via le carrefour giratoire créé au niveau de la jardinerie pour emprunter la RD515 ;
- de plusieurs chemins, qui donnent accès à des parcelles agricoles ; les convois agricoles devant emprunter les itinéraires de substitution, ces accès seront rétablis par ailleurs ;
- de la RD511 vers Dercy. Il existe un itinéraire alternatif en empruntant la RN2 puis la RD12.

En résumé, les axes conservés dans cette variante sont les mêmes que dans le fuseau long Ouest, soit du sud au nord :

- l'ancienne RN2 (accès à Froidmont) – giratoire créé ;
- la RD515 (Froidmont-Cohartille – Mortiers) – giratoire créé ;
- la RD64 (Toulis-et-Attencourt – Vayenne) – giratoire créé ;
- la RD12 (Voyenne – Dercy) – giratoire créé.

D'une manière générale, le contournement de Froidmont-Cohartille limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser. Cela conduira à des allongements de parcours (qui pourront aller jusqu'à 2 kilomètres) pour des riverains ou des usagers de la route nationale.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau court Ouest permet de reporter sur le contournement environ 90 % du trafic de la RN2 existant aujourd'hui dans la traversée de Froidmont, soit environ 6 500 véhicules par jour. Dans la traversée du bourg, le trafic passera, une fois le contournement réalisé, de 7 000 véhicules par jour à environ 500 véhicules par jour.

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer les conditions de circulation.

Les itinéraires de substitution seront étudiés une fois qu'un fuseau de passage sera choisi.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont étant apaisée, cela créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans le centre-bourg gagneront en sécurité.

Les circulations des cars desservant Froidmont-Cohartille seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

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

L'hypothèse de tracé présentée au sein du fuseau (carte ci-contre) est distante d'environ deux-cents mètres des habitations de Cohartille. Elle est toutefois très proche de l'entreprise PM-Pro. Du côté du bourg de Froidmont, au nord, une habitation se trouve à environ cent cinquante mètres.

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

Les deux fuseaux situés à l'Ouest de la RN2, dont le fuseau court Ouest, pourraient être potentiellement concernés par les vents dominants : de ce fait, le bruit de la circulation sur le contournement pourrait être davantage ressenti. Ces éléments resteront à vérifier dans la suite des études.

LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements représente environ 4 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place et le contournement en tracé neuf avec chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, et mesures compensatoires pour l'environnement, qui ne sont pas encore définis à ce stade des études.

LES IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES À DOMINANTE HUMIDE

Le fuseau court Ouest traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation (PPRI) : le fuseau passe dans la zone rouge définie au PPRI sur une longueur d'environ 1,5 km. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Si la future infrastructure est prévue en remblai dans ce secteur, ce que pourront confirmer les études ultérieures, cela permettra de mettre en place les ouvrages nécessaires au drainage. Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts sur les écoulements.

Le fuseau est positionné au niveau d'un coude de la Souche, afin de réduire la distance de franchissement de la rivière. Un ouvrage d'art (pont) de 30 mètres environ sera nécessaire pour franchir le cours d'eau. Le type d'ouvrage et ses caractéristiques précises seront établis ultérieurement si ce fuseau devait être choisi. En tout état de cause, le dimensionnement de l'ouvrage sera réalisé en fonction des débits de crue.

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

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

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN2, contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, itinéraires de substitution, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques. Le fuseau court Ouest franchira la Souche par un ouvrage d'art : il permettra de ne pas impacter le lit mineur du cours d'eau, la continuité du milieu aquatique, ou trame bleue, sera ainsi conservée.

Si la future infrastructure est construite en remblai, les ouvrages de drainage prévus en son sein pourraient constituer des points de passages pour la petite faune.

3.5.

Le fuseau court Est

DESCRIPTION

Ce fuseau d'environ 2,8 kilomètres contourne le bourg de Froidmont par l'est. Il concerne le territoire des communes de Froidmont-Cohartille, de Barenton-sur-Serre et de Voyenne.

Dans ce fuseau, l'opération se raccorde à la RN2 au sud de la RD515 dans la commune de Barenton-sur-Serre, avec création d'un carrefour giratoire pour les échanges avec la RD511. Elle rejoint la RN2 au nord du bourg de Froidmont et se termine, comme les deux fuseaux Ouest, dans la commune de Voyenne, au niveau du giratoire qui a été réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne.

Le bourg de Froidmont restera desservi par l'ancienne RN2.

Ce fuseau traverse une zone à risque d'inondation (zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation), une zone à dominante humide et un espace boisé. Il comprend :

- les deux carrefours giratoires cités plus haut;
- deux ouvrages d'art : l'un pour franchir la Souche, l'autre pour rétablir la route du Moulin;
- quatre bassins d'assainissement.



Exemple de rétablissement en passage supérieur : la RD633 passant sur la RN2 au sud de Voyenne.

© DREAL Hauts-de-France.

LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSMENTS DE VOIRIES

Tous les chemins concernés par le contournement seraient mis en impasse. Certains donnent accès à des parcelles agricoles; les convois agricoles devant emprunter les itinéraires de substitution, ces accès seront rétablis par ailleurs.

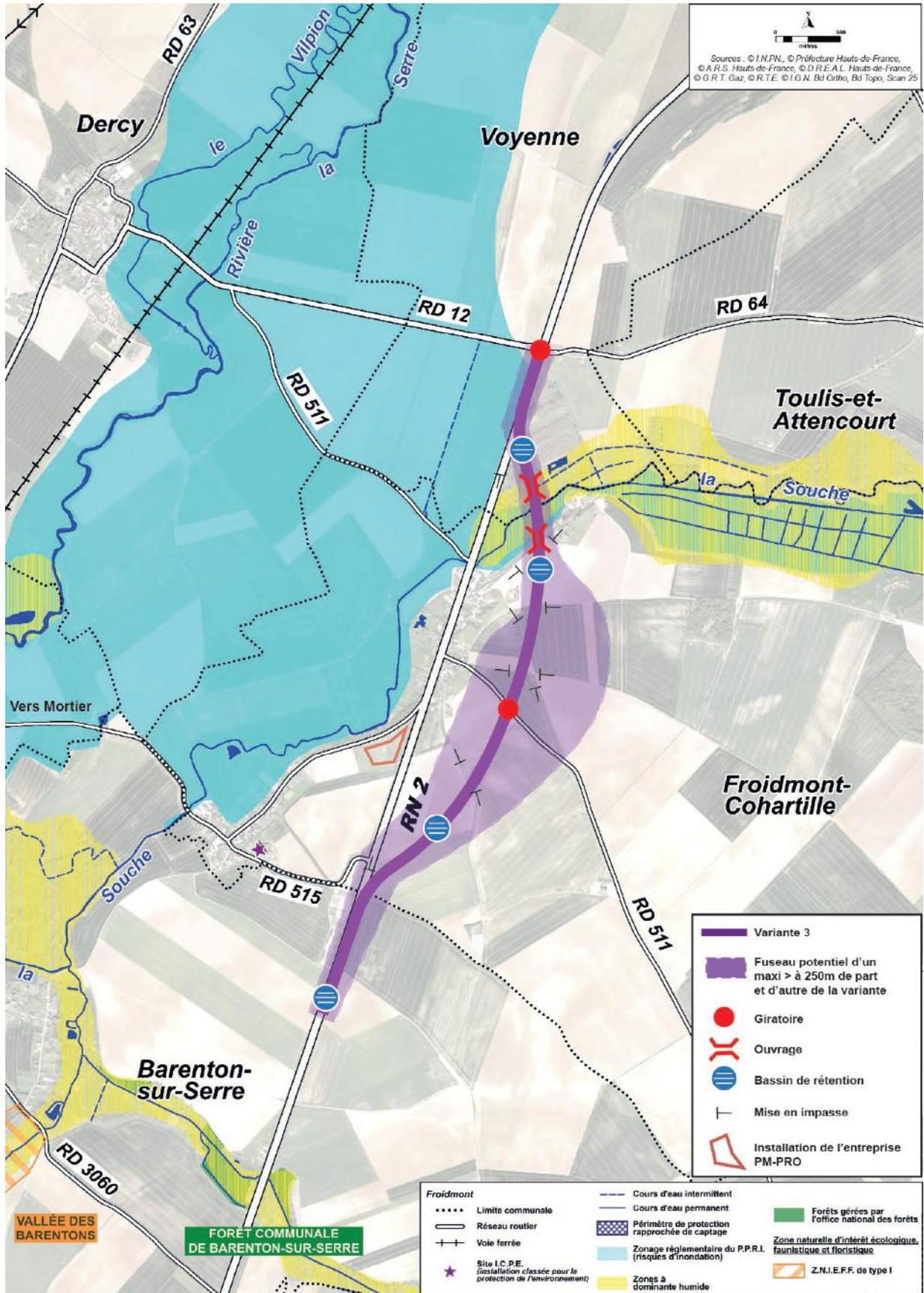
Les autres axes sont conservés dans cette variante, soit du sud au nord (voir carte en page suivante) :

- l'ancienne RN2 (accès à Froidmont) – conservée pour la desserte de la RD515;
 - la RD515 (Froidmont-Cohartille – Mortiers) – raccordement inchangé sur l'ancienne RN2;
 - la RD511 vers Grandlup-et-Fay – giratoire créé;
 - la route du Moulin (qui donne accès à la ferme du Moulin) – sera rétablie en passant sur ou sous la RN2;
- la RD 511 vers Dercy – raccordement inchangé sur l'ancienne RN2;
 - la RD64 (Toulis-et-Attencourt – Voyenne) – giratoire créé;
 - la RD12 (Voyenne – Dercy) – giratoire créé.

Un giratoire serait créé au carrefour du contournement et de la RD511 vers Dercy, permettant de déplacer les échanges routiers en dehors des zones habitées du bourg de Froidmont.

D'une manière générale, le contournement de Froidmont-Cohartille limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser. Cela conduira à des allongements de parcours (qui pourront aller jusqu'à 2 kilomètres) pour des riverains ou des usagers de la route nationale.

LE FUSEAU COURT EST



© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau court Est permet de reporter sur le contournement environ 90 % du trafic de la RN2 existant aujourd'hui dans la traversée de Froidmont, soit environ 6 500 véhicules par jour. Dans la traversée du bourg, le trafic passera, une fois le contournement réalisé, de 7 000 véhicules par jour à environ 500 véhicules par jour.

Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer les conditions de circulation.

Les itinéraires de substitution seront étudiés une fois qu'un fuseau de passage sera choisi.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont étant apaisée, cela créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans le centre-bourg gagneront en sécurité.

Les circulations des cars desservant Froidmont-Cohartille seront adaptées, mais resteront en tout état de cause peu perturbées.

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

L'hypothèse de tracé présentée au sein du fuseau (carte ci-contre) est distante d'environ deux-cents mètres des habitations du bourg de Froidmont. Plus au nord, lorsqu'elle arrive à la hauteur du lieu-dit Le Moulin, elle est positionnée entre des habitations. À cet endroit, l'habitation la plus proche se situe à environ cent trente mètres.

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

LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements représente environ 4 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place et le contournement en tracé neuf avec chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, et mesures compensatoires pour l'environnement, qui ne sont pas encore définis à ce stade des études.

LES IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES À DOMINANTE HUMIDE

Le fuseau court Est traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation (PPRI) : le fuseau passe dans la zone rouge définie au PPRI sur une longueur d'environ 200 mètres. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Si la future infrastructure est prévue en remblai dans ce secteur, ce que pourront confirmer les études ultérieures, cela permettra de mettre en place les ouvrages nécessaires au drainage. Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts sur les écoulements.

Le fuseau traverse une zone à dominante humide sur une longueur d'environ 250 mètres. Il sera nécessaire de positionner l'infrastructure de contournement au niveau du terrain naturel pour conserver au mieux les fonctionnalités hydrauliques de ce milieu et, le cas échéant, de prévoir des compensations des impacts – ce point sera approfondi dans les études ultérieures.

Un ouvrage d'art (pont) de 30 mètres environ sera nécessaire pour franchir le cours d'eau de la Souche. Le type d'ouvrage et ses caractéristiques précises seront établis ultérieurement si ce fuseau devait être choisi. En tout état de cause, le dimensionnement de l'ouvrage sera réalisé en fonction des débits de crue.



Zone boisée au nord de la commune de Froidmont-Cohartille.

© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

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

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre. En particulier, le fuseau traverse le bois situé au nord-est du bourg de Froidmont, où la présence de sangliers est repérée.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, itinéraires de substitution, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques. Un effet barrière au passage de la faune se fera particulièrement ressentir au niveau de l'espace boisé.

Si la future infrastructure est construite en remblai, les ouvrages de drainage prévus en son sein pourraient constituer des points de passages pour la petite faune.

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

3.6.

Le fuseau long Est

DESCRIPTION

Ce fuseau d'environ 3,8 kilomètres contourne le bourg de Froidmont par l'est. Il concerne le territoire des communes de Froidmont-Cohartille, de Barenton-sur-Serre et de Voyenne.

Dans ce fuseau, l'opération se raccorde à la RN2 au sud de la RD515 dans la commune de Barenton-sur-Serre avec création d'un carrefour giratoire pour les échanges avec la RD511. Elle rejoint la RN2 au nord du bourg de Froidmont et se termine, comme les autres fuseaux, dans la commune de Voyenne (en ajoutant une branche au carrefour giratoire réalisé dans l'opération du créneau de Voyenne).

Le bourg de Froidmont restera desservi par l'ancienne RN2.

Ce fuseau traverse une zone à risque d'inondation (zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation), une zone à dominante humide et un espace boisé. Il comprend :

- les deux carrefours giratoires cités plus haut ;
- un ouvrage d'art pour franchir la Souche ;
- quatre bassins d'assainissement.

LES PROPOSITIONS POUR LES RÉTABLISSEMENTS DE VOIRIES

Tous les chemins concernés par le contournement seraient mis en impasse. Certains donnent accès à des parcelles agricoles ; les convois agricoles devant emprunter les itinéraires de substitution, ces accès seront rétablis par ailleurs.

Les axes conservés dans cette variante sont, du sud au nord (voir carte en page suivante) :

- l'ancienne RN2 (accès à Froidmont) – giratoire créé ;
- la RD515 vers Mortiers – raccordement inchangé sur l'ancienne RN2 ;
- la RD64 (Toulis-et-Attencourt – Voyenne) – giratoire créé ;
- la RD12 (Voyenne – Dercy) – giratoire créé.

D'une manière générale, le contournement de Froidmont-Cohartille limitera les accès directs à la RN2 déviée et regroupera des échanges pour pouvoir les sécuriser. Cela conduira à des allongements de parcours (qui pourront aller jusqu'à 2 kilomètres) pour des riverains ou des usagers de la route nationale.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS

Le fuseau long Est permet de reporter sur le contournement environ 90 % du trafic de la RN2 existant aujourd'hui dans la traversée de Froidmont, soit environ 6 500 véhicules par jour. Dans la traversée du bourg, le trafic passera, une fois le contournement réalisé, de 7 000 véhicules par jour à 500 véhicules par jour.

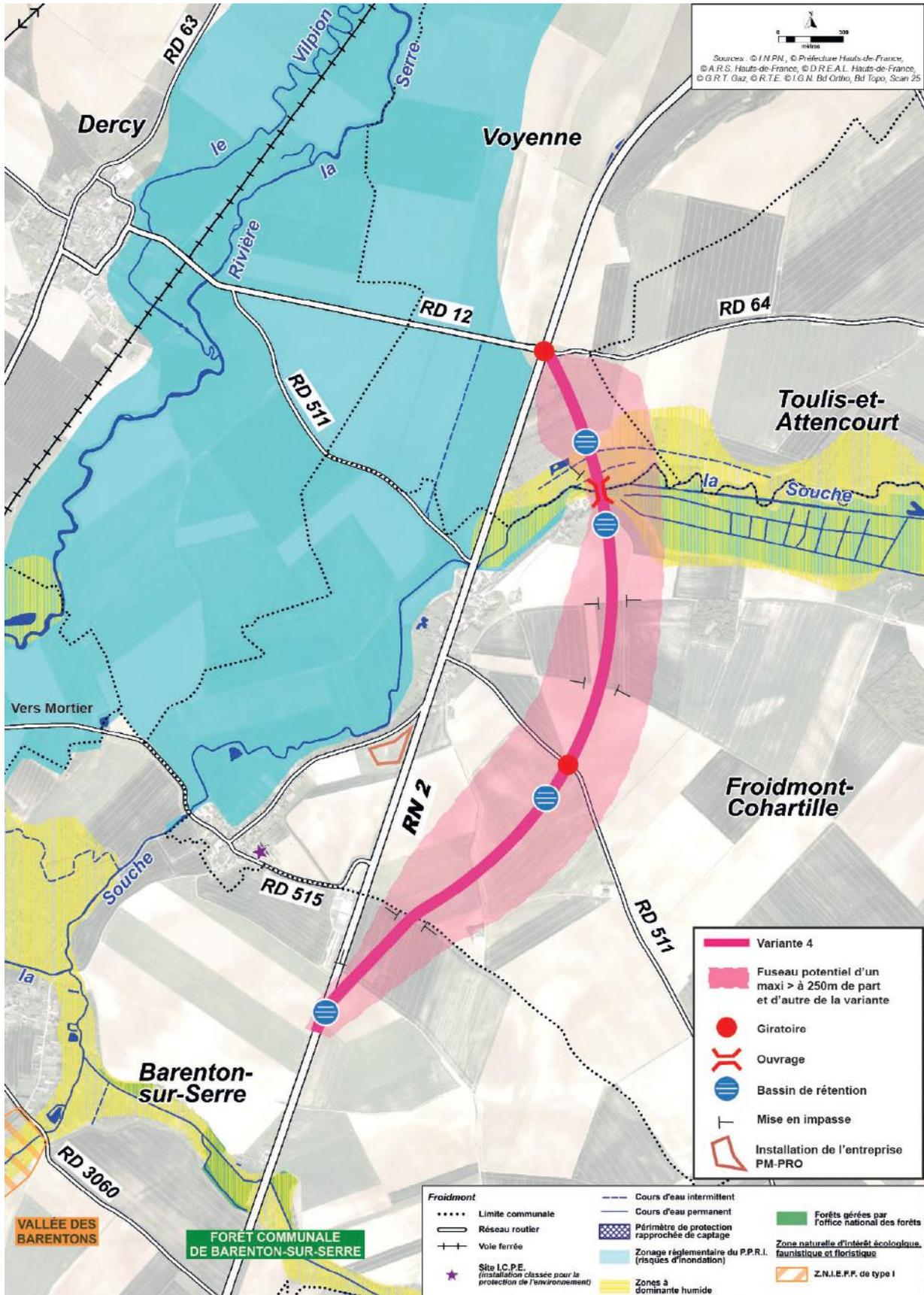
Quel que soit le fuseau de passage, le contournement apportera un gain de temps peu significatif, de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer les conditions de circulation.

Les itinéraires de substitution seront étudiés une fois qu'un fuseau de passage sera choisi.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont étant apaisée, cela créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans le centre-bourg gagneront en sécurité.

Les circulations des cars desservant Froidmont-Cohartille seront adaptées, mais resteraient en tout état de cause peu perturbées.

LE FUSEAU LONG EST



© Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

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

L'hypothèse de tracé présentée au sein du fuseau (carte ci-contre) est distante de plus de deux-cents mètres des habitations du bourg de Froidmont. Toutefois au nord-est de la commune, elle est proche de la ferme du lieu-dit Le Moulin, de l'ordre d'une soixantaine de mètres.

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

LA CONSOMMATION D'ESPACE ESTIMÉE

L'espace nécessaire aux aménagements représente environ 8 hectares, comprenant l'élargissement de la RN2 sur place et le contournement en tracé neuf avec chaussées, accotements et bassins d'assainissement, hors itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, et mesures compensatoires pour l'environnement, qui ne sont pas encore définis à ce stade des études.

LES IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES À DOMINANTE HUMIDE

Le fuseau long Est traverse le zonage réglementaire du plan de prévention du risque inondation (PPRI) : le fuseau passe dans la zone rouge définie au PPRI sur une longueur d'environ 50 mètres.

Si la future infrastructure est prévue en remblai dans ce secteur, ce que pourront confirmer les études ultérieures, cela permettra de mettre en place les ouvrages nécessaires au drainage. Des études hydrauliques plus précises seront conduites ultérieurement pour caractériser précisément les impacts sur les écoulements. L'opération sera réalisée en conformité avec les prescriptions du PPRI.

Le fuseau traverse une zone à dominante humide sur une longueur de plus de 300 mètres. Il sera nécessaire de positionner l'infrastructure de contournement au niveau du terrain naturel pour conserver au mieux les fonctionnalités hydrauliques de ce milieu et, le cas échéant, de prévoir des compensations des impacts – ce point sera approfondi dans les études ultérieures.

Un ouvrage d'art (pont) de 30 mètres environ sera nécessaire pour franchir le cours d'eau de la Souche. Le type d'ouvrage et ses caractéristiques précises seront établis ultérieurement si ce fuseau devait être choisi. En tout état de cause, le dimensionnement de l'ouvrage sera réalisé en fonction des débits de crue.

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

La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre. En particulier, le fuseau traverse le bois situé au nord-est du bourg de Froidmont, où la présence de sangliers est repérée.

Tous les aménagements prévus dans le projet (contournement en tracé neuf, itinéraires de substitution, bassins d'assainissement, etc.) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques. Un effet barrière au passage de la faune se fera particulièrement ressentir au niveau de l'espace boisé.

Si la future infrastructure est construite en remblai, les ouvrages de drainage prévus en son sein pourraient constituer des points de passages pour la petite faune.

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

3.7.

Les coûts estimés

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

Les fourchettes de coûts, toutes taxes comprises (TTC) et aux conditions économiques actuelles (2022), sont les suivantes :

- de 35 à 40 millions d'euros TTC pour le fuseau long Ouest;
- de 25 à 30 millions d'euros TTC pour le fuseau court Ouest;
- de 25 à 30 millions d'euros TTC pour le fuseau court Est;
- de 30 à 35 millions d'euros TTC pour le fuseau long Est.

Ces fourchettes de coûts intègrent :

- les élargissements sur place à 2 x 2 voies de la RN2 et la mise aux normes environnementales (assainissement);
- la création du contournement en tracé neuf à 2 x 2 voies;
- la création des carrefours giratoires;
- la création des ouvrages d'art pour le rétablissement des voies de communication traversées et pour le franchissement de la Souche;
- la création des bassins d'assainissement;
- une estimation pour les opérations d'archéologie préventive;
- une estimation pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement.

3.8.

La comparaison des fuseaux

3.8.1. Le tableau de comparaison

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

LINÉAIRE À AMÉNAGER		FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
		4 KM	2,5 KM	2,8 KM	3,8 KM
Effets sur les conditions de déplacements, le désenclavement et la desserte du territoire	Sécurité des déplacements (terre-plein central, carrefours aménagés)	●	●	●	●
	Trafics reportés sur le contournement	●	●	●	●
	Gains de temps	●	●	●	●
	Accès au territoire	●	●	●	●
	Apports aux mobilités douces (itinéraires de substitution)	●	●	●	●
Effets et impacts sur l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Impacts sur les zones à risque d'inondation	●	●	●	●
	Impacts sur les zones potentiellement humides et les zones à dominante humide	●	●	●	●
	Impacts sur la faune et la flore et les continuités écologiques	●	●	●	●
	Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)	●	●	●	●
	Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2	●	●	●	●
	Amélioration de l'ambiance sonore (bruit) pour les riverains actuels de la RN2	●	●	●	●
	Impacts sur le cadre de vie des riverains du contournement (proximité par rapport aux habitations, effet de coupure)	●	●	●	●
	Consommation d'espace (artificialisation des sols)	●	●	●	●
Coûts (en millions d'euros TTC, aux conditions économiques 2022)		35 à 40	25 à 30	25 à 30	30 à 35

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

3.8.2. Les précisions critère par critère

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Sécurité des déplacements (terre-plein central, carrefours aménagés)				

L'aménagement retenu pour le contournement est une 2 x 2 voies au statut de route express, avec carrefours à niveau aménagés (giratoires), terre-plein central et itinéraires de substitution (créés parallèlement à la route express) pour les véhicules lents.

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

À terme, l'ensemble de la section Chambry-Marle de la RN2 disposera de ces aménagements.

TRAFICS REPORTÉS SUR LE CONTOURNEMENT

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Trafics reportés sur le contournement				

Tous les fuseaux permettent de reporter sur le contournement environ 90 % du trafic de la RN2 existant aujourd'hui dans la traversée du bourg de Froidmont, soit environ 6 500 véhicules par jour. Dans la traversée du bourg, le trafic passera de 7 000 véhicules par jour à environ 500 véhicules par jour.

GAINS DE TEMPS

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Gains de temps				

Quel que soit le fuseau de passage, l'effet est faible sur le gain de temps : le contournement apportera un gain de temps de moins d'une minute. L'objectif de l'opération est avant tout d'augmenter la sécurité et d'améliorer les conditions de circulation.

ACCÈS AU TERRITOIRE

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Accès au territoire				

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

Ces allongements seraient de l'ordre de quelques centaines de mètres dans le fuseau long Ouest et pourraient aller jusqu'à 2 kilomètres dans les trois autres fuseaux.

APPORT AUX MOBILITÉS DOUCES

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Apports aux mobilités douces (itinéraires de substitution)				

L'aménagement retenu comprend des itinéraires de substitution pour les véhicules lents. Ces itinéraires, qui peuvent être aménagés de façon sécurisée pour les déplacements à pied ou à vélos, sont favorables aux mobilités douces.

La circulation sur l'ancienne RN2 dans la traversée du bourg de Froidmont sera apaisée, ce qui créera un environnement favorable aux mobilités douces. Les traversées piétonnes dans le centre-bourg gagneront en sécurité.

IMPACT SUR LES ZONES À RISQUE D'INONDATION

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Impacts sur les zones à risque d'inondation				

Les fuseaux de passage situés à l'ouest de la RN2 actuelle traversent la zone rouge du plan de prévention du risque inondation « Vallée de la Serre » sur des longueurs significatives (sur environ 2,5 km pour le fuseau long Ouest et environ 1,5 km pour le fuseau court Ouest). Les compensations hydrauliques nécessaires seraient plus importantes dans ces fuseaux que dans ceux situés à l'est de la RN2 actuelle.

En effet le fuseau court Est traverse cette zone sur environ 200 mètres et le fuseau long Est sur environ 50 mètres.

IMPACTS SUR LES ZONES POTENTIELLEMENT HUMIDES ET LES ZONES À DOMINANTE HUMIDE

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Impacts sur les zones potentiellement humides et les zones à dominante humide				

Les fuseaux de passage situés à l'ouest de la RN2 actuelle sont concernés par les zones potentiellement humides liées à la zone inondable de la Serre. Des zones humides pourraient être identifiées dans cette zone inondable – ce point sera à confirmer dans les études ultérieures. Dans ce cas, le fuseau long Ouest aurait davantage d'impacts, en raison du linéaire plus important concerné, que le fuseau court Ouest.

Les fuseaux de passage situés à l'est sont concernés par une zone à dominante humide liée à la Souche au niveau du franchissement de ce cours d'eau. Ils consomment, dans cette zone, des espaces de type boisements, prairies ou terres arables, de l'ordre d'un demi-hectare.

IMPACTS SUR LA FAUNE ET LA FLORE ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Impacts sur la faune et la flore et les continuités écologiques				

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

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

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

Tous les fuseaux de passage coupent la continuité écologique de la vallée de la Souche, qui est aussi un réservoir de biodiversité de la trame bleue. Les fuseaux situés à l'ouest de la RN2 franchissant la Souche par un ouvrage d'art (pont), ils n'impacteront pas le lit mineur du cours d'eau, et de ce fait ne porteront pas atteinte à la continuité de la trame bleue.

Un effet barrière au passage de la faune se fera particulièrement ressentir dans les fuseaux situés à l'est de la RN2, au niveau de l'espace boisé au nord-est du bourg de Froidmont, dans lequel du grand gibier est présent.

MISE AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES DE L'INFRASTRUCTURE (ASSAINISSEMENT)

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)				

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

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR POUR LES RIVERAINS ACTUELS DE LA RN2

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2				

Avec le contournement, la majorité du trafic routier est écartée du bourg de Froidmont, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic dans la traversée de Froidmont améliore la qualité de l'air pour les riverains actuels de la RN2.

AMÉLIORATION DE L'AMBIANCE SONORE (BRUIT) POUR LES RIVERAINS ACTUELS DE LA RN2

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Amélioration de l'ambiance sonore (bruit) pour les riverains actuels de la RN2				

Avec le contournement, la majorité du trafic routier est écartée du bourg de Froidmont, ce qui sera bénéfique pour toutes les habitations à proximité. La baisse du trafic améliore l'ambiance sonore sur l'axe de la RN2 existante.

Les fuseaux ont été conçus de telle sorte que le contournement passe le plus loin possible des habitations, toutefois les fuseaux situés à l'Ouest pourraient être potentiellement concernés par les vents dominants : de ce fait, le bruit de la circulation sur le contournement pourrait être davantage ressenti.

Les éléments transmis par Météo France indiquent une dominante des vents dans la direction Nord-Est/Sud-Ouest, mais ils proviennent des stations d'Aulnois-sous-Laon et Fontaine-les-Vervins (stations météo les plus proches du projet). Ce sujet demandera donc à être approfondi dans les études ultérieures.

IMPACT SUR LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS DU CONTOURNEMENT

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

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

Les fuseaux ont été conçus de telle sorte que le contournement passe le plus loin possible des habitations.

Le fuseau long Ouest se situe à deux cents mètres ou plus des habitations.

Le fuseau court Ouest se situe à environ deux cents mètres des habitations du bourg de Froidmont mais est proche d'une habitation au nord du bourg. Il crée une coupure entre les bourgs de Froidmont et de Cohartille.

Le fuseau court Est est éloigné des habitations (environ deux cents mètres) mais est proche d'une habitation du lieu-dit Le Moulin (environ cent trente mètres).

Le fuseau long Est est encore plus éloigné des habitations de manière générale (plus de deux cents mètres), mais il est très proche de la ferme du lieu-dit Le Moulin (une soixantaine de mètres).

CONSOMMATION D'ESPACE (ARTIFICIALISATION DES SOLS)

	FUSEAU LONG OUEST	FUSEAU COURT OUEST	FUSEAU COURT EST	FUSEAU LONG EST
Consommation d'espace (artificialisation des sols)				

L'élargissement de la RN2 actuelle à 2 x 2 voies, le contournement en tracé neuf à 2 x 2 voies, les échanges dénivelés ou à niveau (giratoires), les itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, les bassins d'assainissement et les mesures pour l'environnement consomment des emprises sur le milieu agricole.

Plus les fuseaux sont longs (fuseau long Ouest et fuseau long Est, d'environ 4 kilomètres), plus ils consomment d'emprises sur le milieu agricole.

Les estimations de consommation d'espaces agricoles (hors itinéraires de substitution, éventuelles mesures de compensation hydraulique en zones inondables, et mesures compensatoires pour l'environnement, qui ne sont pas encore définis à ce stade des études) sont les suivantes :

- 9 hectares pour le fuseau long Ouest;
- 4 hectares pour le fuseau court Ouest;
- 4 hectares pour le fuseau court Est;
- 8 hectares pour le fuseau long Est.

4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?

4.1.

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

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

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

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

4.2.

La suite des études

De nouvelles études s'engageront après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques, environnementales et socio-économiques de l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille. En particulier des tracés (bandes d'études d'une centaine de mètres de large) seront recherchés au sein du fuseau de passage choisi et seront comparés.

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

4.3.

La future enquête publique

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

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



RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

Le dossier de concertation de l'opération de contournement de Froidmont-Cohartille est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – 56 rue Jules-Barni – 80040 Amiens Cedex 1.

CONTOURNEMENT DE FROIDMONT-CO HartILLE

Rédaction et conception graphique : Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).
Photo de couverture : ©Harald Mourreau / DREAL Hauts-de-France.

Impression :

ISBN :

Dépôt légal en cours



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*