

CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE, FROIDESTRÉES ET LA FLAMENGRIE

**BILAN DE LA
CONCERTATION**
JUIN 2025



RN2

MISE À 2X2 VOIES

**ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE**

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
1. - LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR APPROFONDIR LES FUSEAUX DE CONTOURNEMENT.....	6
1.1. Le cadre de la concertation et le rôle du garant	6
1.2. Les objectifs de la concertation	6
1.3. Le territoire de la concertation	7
2. - LE PROJET DE CONTOURNEMENT EN BREF.....	8
2.1. Le contexte : la décision de l'État sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.....	8
2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération	9
2.2.1. <i>Concernant le milieu humain</i>	9
2.2.2. <i>Concernant les milieux naturels</i>	9
2.3. Les objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie	10
2.3. Les fuseaux de passage étudiés et leur comparaison	10
2.4.1. <i>La présentation des fuseaux</i>	10
2.4.2. <i>Les coûts estimés</i>	13
2.4.3. <i>La comparaison des fuseaux</i>	13
3. - LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	15
3.1. La préparation de la concertation et le dispositif général	15
3.2. L'annonce de la concertation et l'information en continu	16
3.2.1. <i>L'annonce de la concertation</i>	16
3.2.2. <i>L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu</i>	18
3.3. Le site internet rn2.fr	18
3.4. Les supports d'information sur le projet	19
3.4.1. <i>Le dossier de concertation</i>	19
3.4.2. <i>La plaquette de synthèse</i>	19
3.4.3. <i>L'exposition</i>	20
3.5. La réunion publique, les ateliers, le Café citoyen, les permanences et les modalités de contribution du public.....	20
3.5.1. <i>La réunion publique de lancement</i>	20
3.5.2. <i>Les ateliers sur les fuseaux de passage</i>	20
3.5.3. <i>Le Café citoyen organisé par le maire de La Capelle</i>	21
3.5.4. <i>Les permanences du maître d'ouvrage</i>	22
3.5.5. <i>Les modalités de contribution écrite</i>	22
3.6. L'adresse de contact du garant de la concertation.....	23
4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION	24
4.1. En synthèse sur la participation	24
4.2. L'analyse quantitative des avis recueillis.....	24
4.2.1. <i>La répartition par canaux d'expression</i>	24
4.2.2. <i>La provenance géographique des avis</i>	26

5.	LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES	27
5.1.	L'analyse par rencontre.....	27
5.1.1.	<i>La réunion publique de lancement</i>	27
5.1.2.	<i>Les ateliers sur les fuseaux de passage</i>	28
5.1.3.	<i>Le Café citoyen organisé par le maire de La Capelle</i>	30
5.1.4.	<i>Les permanences</i>	31
5.2.	L'analyse par thèmes.....	32
5.2.1.	<i>Des inquiétudes exprimées sur les impacts du projet</i>	32
5.2.2.	<i>Des questionnements sur les coûts et les objectifs du contournement</i>	41
5.2.3.	<i>Des arguments opposés au principe d'un contournement intégralement à 2x2 voies et des propositions alternatives</i>	44
5.2.4.	<i>Des arguments favorables au projet</i>	48
5.2.5.	<i>Des vigilances particulières dans la mise en œuvre du projet</i>	53
5.2.6.	<i>Des expressions sur la concertation</i>	54
5.3.	La synthèse des avis sur les fuseaux.....	55
5.3.1.	<i>La synthèse des avis, fuseau par fuseau</i>	55
5.3.2.	<i>La synthèse des avis sur les fuseaux, commune par commune</i>	60
6.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE AU GARANT ET LES SUITES DU PROJET	63
6.1.	Une participation active à la concertation.....	64
6.2.	Des avis contrastés sur les fuseaux et des propositions d'évolution.....	64
6.3.	La décision de l'État sur les suites de l'opération.....	66
6.3.1.	<i>Des approfondissements pour rechercher la meilleure solution de passage possible</i>	66
6.3.2.	<i>Des réserves foncières pour les futures compensations environnementales</i>	67
6.3.3.	<i>La présentation du modèle des études de trafic</i>	67
6.3.4.	<i>La poursuite des études et de la concertation sur le fuseau retenu</i>	68
6.3.5.	<i>La poursuite de l'information sur le projet</i>	69

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.



PRÉAMBULE

L'opération de contournement de La Capelle, intégrant les communes limitrophes de Froidestrées et de La Flamengrie, constitue une étape du projet de mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (RN2) entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Elle a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 30 septembre au 31 octobre 2024.

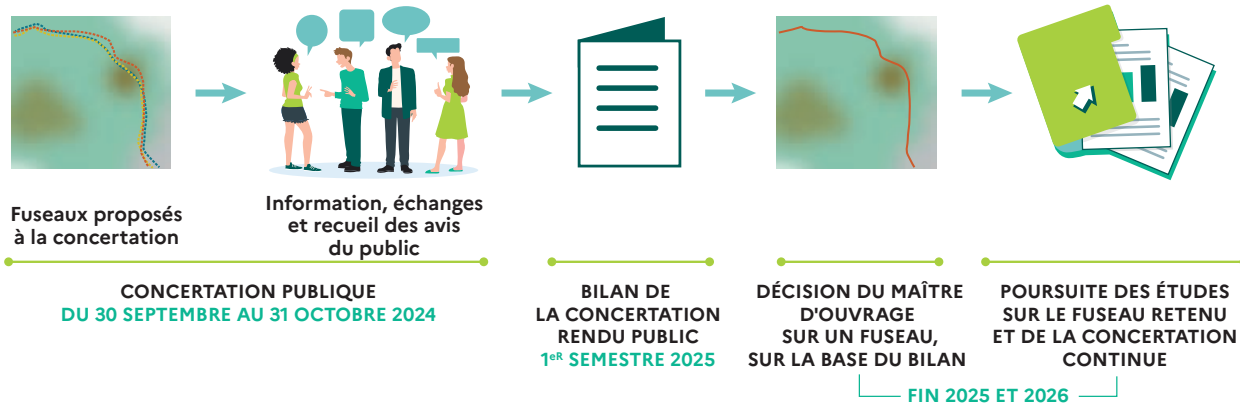
La concertation est placée sous l'égide de M. Régis GUYOT, garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP).

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

Il a pour objectifs de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter les chiffres 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 à l'opération.

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

OÙ EN SOMMES-NOUS ?



1. - LA CONCERTATION PUBLIQUE POUR APPROFONDIR LES FUSEAUX DE CONTOURNEMENT

1.1.

Le cadre de la concertation et le rôle du garant



©DR

La concertation sur l'opération de contournement de La Capelle, intégrant Froidestrées et La Flamengrie, était 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.

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

Le rôle du garant est 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.

Le garant a établi le bilan de la concertation sur le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie, publié le 14 février 2025 sur les sites internet de la CNDP (debatpublic.fr) et du maître d'ouvrage (rn2.fr).

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

Comme l'indique le code de l'environnement dans son 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 publique ont été les suivants :

- **présenter les enjeux du territoire et les résultats des études réalisées** sur l'opération de contournement de La Capelle, intégrant Froidestrées et La Flamengrie, et notamment sur les fuseaux de passage possibles;
- **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**;
- **enrichir** l'opération dans la perspective des prochaines phases d'études et **éclairer la décision** qui sera prise par l'État **sur le choix d'un fuseau**.

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 La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie.

1.3.

Le territoire de la concertation

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

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

Certaines actions ont eu une portée plus large et pouvaient toucher toutes les personnes potentiellement intéressées par l'opération de contournement, par exemple le communiqué sur l'ouverture de la concertation diffusé à la presse régionale et locale ou le relais de l'information sur le site internet rn2.fr et sur facebook.

SITUATION DE L'OPÉRATION



Légende

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

2. - LE PROJET DE CONTOURNEMENT EN BREF

2.1.

Le contexte : la décision de l'État sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

À la suite de la concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État a fixé par décision du 8 novembre 2022 le parti d'aménagement et les orientations à retenir pour la poursuite des études. Il a notamment décidé :









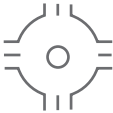

- d'une mise à 2x2 voies progressive de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe;
- d'un aménagement différencié selon les trois sections de l'itinéraire (voir tableau ci-dessous);
- du contournement en tracé neuf de tous les bourgs traversés.

Il a également décidé :

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

Le contournement de La Capelle, élargi aux communes de Froidestrées et de La Flamengrie, sera aménagé en cohérence avec l'aménagement retenu pour la section comprise entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe, à savoir une 2x2 voies en route non express, avec carrefours à niveau (giratoires) et terre-plein central. Les véhicules lents pourront circuler sur le contournement.

LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTION ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE (DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 8 NOVEMBRE 2022)

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS
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 			Circulation possible sur la RN2

2.2.

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

2.2.1. Concernant le milieu humain

Le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie, devra intégrer les enjeux suivants :

- **le rôle essentiel joué par la RN2 pour les déplacements locaux** et pour l'accès des salariés, des clients ou des sous-traitants aux entreprises et aux zones d'activités situées le long de la route nationale. L'activité agricole et d'élevage est source de trafic sur la RN2 : la route nationale est utilisée pour se rendre dans des parcelles et pour s'approvisionner ou apporter les productions dans les coopératives et silos. La RN2 est également empruntée par des lignes de cars de la régie régionale des transports de l'Aisne ;
- **les enjeux pour l'activité agricole** en termes d'emprises foncières, de desserte des parcelles, des sièges d'exploitation et des installations, notamment d'irrigation et de drainage, et de rétablissement de voiries et de chemins ;
- **les enjeux pour l'économie locale** et en particulier pour les entreprises artisanales, les commerces et services implantés dans les communes le long de la route nationale ;
- **les enjeux relatifs au bruit et à la qualité de l'air** pour les riverains de la RN2, les riverains du futur contournement et l'ensemble des habitants des communes concernées.

2.2.2. Concernant les milieux naturels

Le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie devra intégrer les enjeux suivants, qui seront précisés finement dans la suite des études :

- **le risque inondation**, les fuseaux étudiés concernant des zones rouges du plan de prévention du risque inondation et coulées de boue (PPRICB) « Vallée de l'Oise entre Aisonville-et-Bernonville et Mondrepuis », autour des ruisseaux Le Lerzy, la Fourcière et La Chaudière et leurs affluents, et par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) « Vallée de l'Oise entre Bernot et Logny-lès-Aubentons » en raison de possibles crues à débordement lent au niveau de la commune d'Étréaupont ;
- la présence de **zones humides** avérées et de **zones potentiellement humides** liées aux différents cours d'eau présents dans la zone d'étude ainsi que de périmètres de protection de **captages d'eau potable** présents au nord de La Capelle (captages de La Capelle et La Flamengrie) ;
- la préservation des **continuités écologiques** liées au bocage (alignements de haies), aux massifs boisés et aux cours d'eau ;
- la présence d'**une faune** (oiseaux, amphibiens, mammifères) et d'**une flore** intéressantes.

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 régleme 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.



2.3.

Les objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie

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

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

L'opération intègre dès sa conception les **enjeux agricoles, économiques et environnementaux**.

2.4.

Les fuseaux de passage étudiés et leur comparaison

2.4.1. La présentation des fuseaux

Quatre fuseaux de passage ont été étudiés et présentés à la concertation publique. Leur longueur varie de 11 à 14 km. Ils ont tous les mêmes points d'origine sur la RN2 actuelle. Ils se raccordent à la RN2 :

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

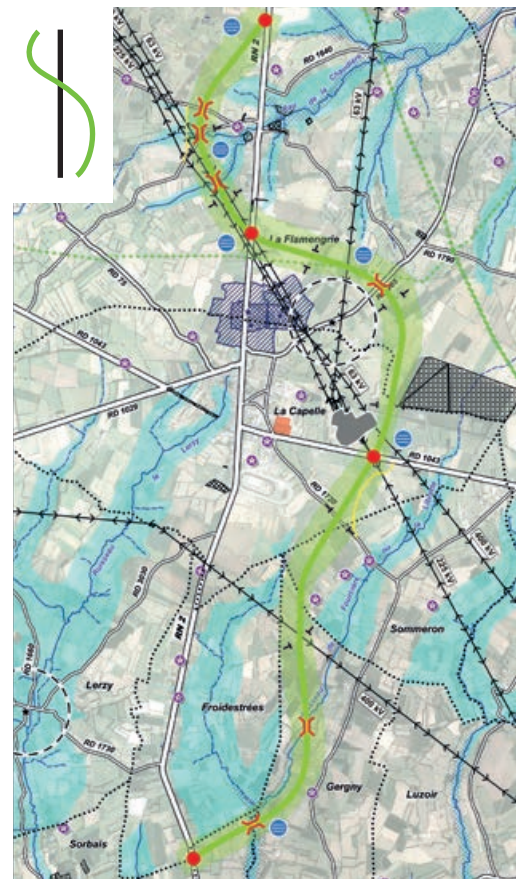
Les caractéristiques principales de chaque fuseau sont présentées ci-après.



LE FUSEAU A



LE FUSEAU B



- Giratoire
- ⌘ Ouvrage (pont, viaduc, ...)
- Bassin d'assainissement
- T Mise en impasse
- Raccordement
- Zone d'Activité Économique (ZAE)
- Réseau routier
- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
- Poste de transformation
- Ligne électrique (aérien)
- Canalisation de gaz
- ★ Monument inscrit
- ★ Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
- Périmètre de protection rapprochée de captage
- Périmètre de protection éloignée de captage
- Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
- Zones à dominante humide

- 11 km
- 3 giratoires
- Plus de 65 % du trafic, soit environ 6 000 véhicules / jour, reportés sur le contournement
- Plusieurs rues et chemins* mis en impasse
- 27 habitations dans les 200 mètres dont 5 habitations à 50 mètres de l'hypothèse de tracé**
- 23 hectares nécessaires***
- Traversée de 4 cours d'eau, de zones à risque d'inondation, potentiels impacts sur des zones humides (à vérifier dans la suite des études) et impacts sur les continuités écologiques présentes (cours d'eau, haies, prairies, espaces boisés, etc.)

- 13 km
- 4 giratoires
- Près de 70 % du trafic, soit environ 6 300 véhicules / jour, reportés sur le contournement
- Plusieurs rues et chemins* mis en impasse
- 33 habitations dans les 200 mètres dont 6 habitations à 50 mètres de l'hypothèse de tracé**
- 27 hectares nécessaires***
- Traversée de 3 cours d'eau, de zones à risque d'inondation, potentiels impacts sur des zones humides (à vérifier dans la suite des études) et impacts sur les continuités écologiques présentes (cours d'eau, haies, prairies, espaces boisés, etc.)

*Toutes les voies de communication et dessertes agricoles (accès aux parcelles, aux sièges d'exploitation, etc.) traversées par le contournement seront reportées sur des axes proches ou seront rétablies.

**Une hypothèse de tracé est proposée aujourd'hui au sein de chaque fuseau. Elle pourra évoluer dans la suite des études pour optimiser le tracé et notamment l'écartier le plus possible des habitations.

*** Emprises estimées pour le contournement, hors compensations environnementales qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

LE FUSEAU C



- 12 km
- 4 giratoires
- Près de 75 % du trafic, soit environ 6 800 véhicules/jour, reportés sur le contournement
- RD1720 vers Sommeron à La Capelle (accès rétabli via le giratoire), RD1640 vers Rocquigny à La Flamengrie et plusieurs rues et chemins* mis en impasse
- 19 habitations dans les 200 mètres dont 8 habitations à 50 mètres de l'hypothèse de tracé**
- 27 hectares nécessaires***
- Traversée de 2 cours d'eau, de zones à risque d'inondation, potentiels impacts sur des zones humides (à vérifier dans la suite des études) et impacts sur les continuités écologiques présentes (cours d'eau, haies, prairies, espaces boisés, etc.)

LE FUSEAU D



- 14 km
- 5 giratoires
- Plus de 70 % du trafic, soit environ 6 500 véhicules/jour, reportés sur le contournement
- RD1720 vers Sommeron à La Capelle (accès rétabli via le giratoire) et plusieurs rues et chemins* mis en impasse
- 27 habitations dans les 200 mètres dont 6 habitations à 50 mètres de l'hypothèse de tracé**
- 29 hectares nécessaires***
- Traversée de 2 cours d'eau, de zones à risque d'inondation, potentiels impacts sur des zones humides (à vérifier dans la suite des études) et impacts sur les continuités écologiques présentes (cours d'eau, haies, prairies, espaces boisés, etc.)

*Toutes les voies de communication et dessertes agricoles (accès aux parcelles, aux sièges d'exploitation, etc.) traversées par le contournement seront reportées sur des axes proches ou seront rétablies.

**Une hypothèse de tracé est proposée aujourd'hui au sein de chaque fuseau. Elle pourra évoluer dans la suite des études pour optimiser le tracé et notamment l'écartier le plus possible des habitations.

*** Emprises estimées pour le contournement, hors compensations environnementales qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

2.4.2. Les coûts estimés

Le tracé définitif n'étant pas encore connu à ce stade, les coûts du projet pour chaque fuseau font l'objet d'estimations. Les fourchettes de coûts, toutes taxes comprises (TTC), aux conditions économiques actuelles (2024), sont les suivantes :

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

Ces fourchettes de coûts intègrent (hors acquisitions foncières) :

- l'élargissement sur place à 2x2 voies de la RN2 sur 400 mètres dans certains fuseaux et la mise à niveau environnementale dont la création des bassins d'assainissement ;
- la création du contournement en tracé neuf à 2x2 voies, intégrant les dernières normes environnementales ;
- la création des carrefours giratoires ;
- la création des ouvrages d'art pour le rétablissement des cours d'eau et des voies de communication traversées ;
- 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 humain et naturel ;
- les études.

2.4.3. La comparaison des fuseaux

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

Leur comparaison a été synthétisée dans le tableau de la page suivante, publié dans les supports d'information sur le projet. La plaquette de synthèse, largement diffusée, invitait le public à faire part sur cette base de sa propre comparaison des fuseaux.

3. - LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet d'un dispositif d'information et d'échanges valorisant la proximité et le recueil de questions, positions et avis de la part des différents publics concernés.

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 le garant, M. Régis GUYOT, comme lors des phases précédentes.

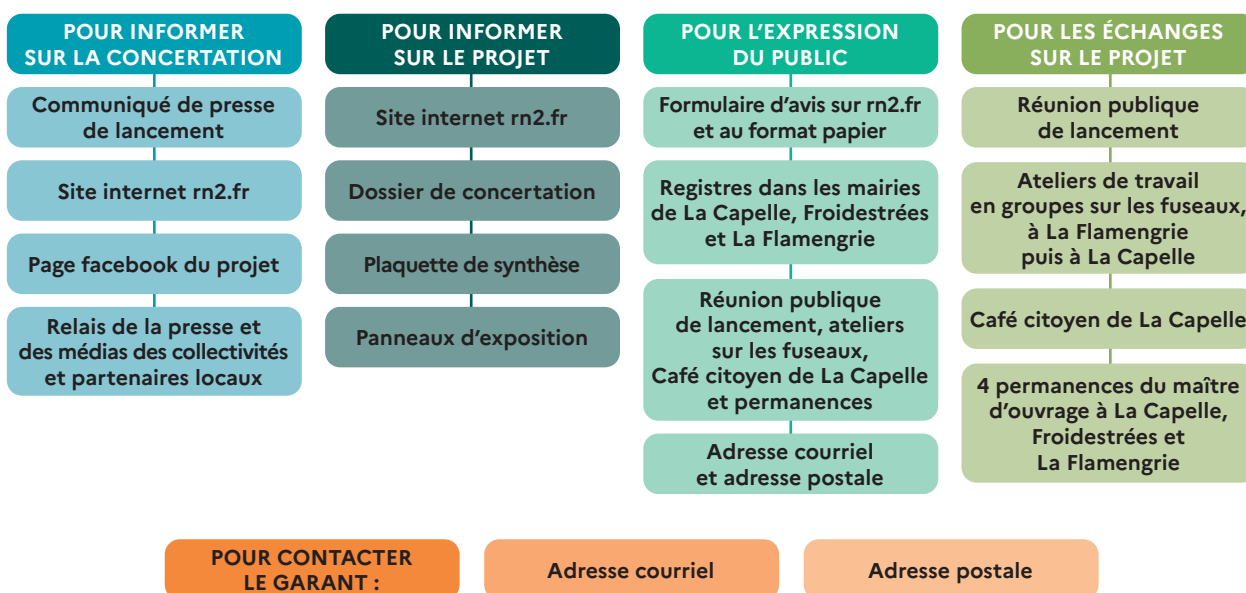
Des échanges réguliers et des réunions de travail avec lui ont permis de définir en collaboration le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque réunion et atelier de la concertation.

En parallèle à la préparation avec le garant, le maître d'ouvrage a pris contact au printemps 2024 avec les maires de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie pour l'accueil de la réunion publique de lancement de la concertation, des ateliers de travail en groupes sur les fuseaux et des permanences. L'objectif était de valider la disponibilité des salles et de finaliser avec eux l'organisation pratique de ces rendez-vous : modalités d'utilisation, horaires pertinents pour les habitants, etc.

La concertation était prévue initialement du 10 juin au 13 juillet 2024. Elle a été reportée du 30 septembre au 31 octobre 2024 en raison de la dissolution de l'Assemblée nationale, intervenue le 9 juin 2024. Pour cette raison, les documents d'information sur le projet et sur la concertation ont été actualisés, notamment concernant les modalités pratiques de participation (dates des réunions, ateliers et permanences).

Le dispositif de la concertation 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



Conformément à l'article R121-19 du code de l'environnement, l'avis de concertation continue a été publié au plus tard quinze jours avant l'organisation de la concertation préalable, programmée du 30 septembre au 31 octobre 2024.

L'avis informait sur l'objet et l'organisation de la concertation, la durée et les modalités de participation, et rappelait que la concertation continue est placée sous le regard du garant, M. Régis GUYOT, désigné par la Commission nationale du débat public le 11 janvier 2023.

Il a été adressé aux 68 communes de la communauté de communes de la Thiérache du Centre pour affichage réglementaire.

Il a été publié dans deux titres de la presse régionale et locale : *L'Aisne Nouvelle*, toutes éditions, le 12 septembre 2024 et *L'Union (Aisne)*, le 13 septembre 2024.

La préfète de l'Aisne a adressé à la presse régionale et locale un communiqué, le 12 septembre 2024¹.

Le communiqué rappelait la décision de l'État sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe et le protocole d'accord pour le volet mobilité

du Contrat de Plan État-Région 2023-2027 qui prévoit le financement des études et des procédures de l'opération à hauteur de 8 millions d'euros par l'État, la Région Hauts-de-France et le Département de l'Aisne. Il présentait également les objectifs de l'opération de contournement de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie et informait sur les modalités permettant au public de participer à la concertation.



1 <https://url.me/2hVBAC>

Plusieurs articles de presse ont annoncé le lancement de la concertation puis ont rendu compte des réunions de la concertation :

- *La Voix du Nord*, le 11 septembre 2024 : « RN2 à 2x2 voies : le Sud-Avesnois va-t-il profiter du contournement de La Capelle ? » ;
- *La Gazette Picardie*, le 18 septembre 2024 : « RN2 : le contournement de La Capelle en concertation publique » ;
- *l'union.fr/videos*, le 30 septembre 2024 : « Tout savoir sur les futurs tracés de la RN2 présentés aux Thiérachiens » ;
- *La Thiérache*, le 1^{er} octobre 2024 : « Aisne : Découvrez les 4 tracés privilégiés pour contourner la RN2 à La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées » ;
- *L'Union*, le 1^{er} octobre 2024 : « En Thiérache, de nouvelles concertations publiques pour décider du projet d'aménagement de la RN2 » ;
- *L'Union*, le 2 octobre 2024 : « De nombreuses interrogations de la part des habitants au sujet de la RN2 dans l'Aisne » ;
- *L'Union*, le 3 octobre 2024 : « Interrogations nombreuses au sujet de la RN2 » ;
- *La Voix du Nord*, le 3 octobre 2024 : « La mise à 2x2 voies de la route nationale 2 entre Paris et Maubeuge : où en est-on ? » ;
- Le blog de Jean-Jacques Thomas, maire d'Hirson, le 3 octobre 2024 : Mise à 2x2 voies de la RN2 : la concertation et le débat public se poursuivent » ;
- *canalfm.fr*, le 4 octobre 2024 : « La Capelle : retour sur le lancement d'une concertation publique sur le contournement de la RN2 » ;
- *L'Aisne nouvelle*, le 5 octobre 2024 : « Thiérache : Les nombreuses interrogations et incompréhensions des habitants au sujet de la RN2 » ;
- *La Thiérache*, le 10 octobre 2024 : « Aisne-RN2 : une première réunion sous haute tension à La Capelle » ;
- *La Gazette Picardie* et *La Gazette France*, le 16 octobre 2024 : « Une concertation pleine d'interrogations au sujet de la RN2 » ;
- *La Thiérache*, le 23 octobre 2024 : « Les derniers ateliers du contournement de la RN2 à La Capelle ont amené un incroyable rebondissement, sur un fuseau pourtant écarté » ;
- *L'Union*, le 29 octobre 2024 : « Des exploitations agricoles en péril face à la RN2 » ;
- *L'Union*, le 1^{er} novembre 2024 : « Dix fermes menacées par le futur tracé de la RN2 en Thiérache, la Coordination rurale s'inquiète » ;
- France 3 Hauts-de-France, le 7 novembre 2024 : « "Notre production laitière va être massacrée" : des agriculteurs craignent de voir leur exploitation traversée par une route nationale » ;
- *La Thiérache*, le 13 novembre 2024 : « Aisne : À la dernière permanence de La Capelle, syndicalistes et agriculteurs sont montés au créneau concernant la RN2 » ;
- *canalfm.fr*, le 15 novembre 2024 : « Thiérache : des agriculteurs toujours en colère ! Ils vont "allumer un feu de la colère" dès lundi, à la sortie de Froidestrées, en direction de La Capelle (RN2) » ;
- *echo-fm.fr* : « Thiérache : la Coordination rurale s'inquiète quant au futur tracé de la RN2 » ;
- *La Thiérache*, le 21 novembre 2024 : « Concernant la RN2 – Lerzy : on joue les prolongations dans la commune ».

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

Le 30 septembre 2024, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel avec, en complément de l'avis réglementaire et de l'information précédemment diffusée à la presse :

- la remise aux communes d'Étréaupont, Froidestrées, Gergny, La Capelle, La Flamengrie, Lerzy, Sommeron et Sorbais et à la communauté de communes de la Thiérache du Centre des dossiers de concertation, des plaquettes de synthèse et des registres de concertation;
- l'actualisation du site internet rn2.fr pour un accès direct au projet de contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie;
- l'actualisation de la page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe ».

Le maître d'ouvrage a ensuite régulièrement rappelé les modalités de la concertation lors de chaque réunion de concertation ou permanence.

PAGE FACEBOOK DU PROJET



3.3. Le site internet rn2.fr

Les pages dédiées au contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie sur le site internet de la DREAL Hauts-de-France, accessibles directement avec l'adresse rn2.fr, ont été ouvertes dès le 9 septembre 2024.

En effet le garant, M. Régis GUYOT, avait souhaité que les supports d'information sur le projet soient disponibles sur rn2.fr suffisamment tôt par rapport aux dates de la concertation, de façon à répondre aux attentes des habitants suite au report de la concertation (initialement prévue en juin 2024).

Ces pages rn2.fr proposaient :

- l'avis de concertation continue;
- le dossier de concertation;
- la plaquette de synthèse;
- le lien vers le formulaire d'avis permettant de poser ses questions ou de faire part de son avis sur les fuseaux.

3.4.

Les supports d'information sur le projet



3.4.1. Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (60 pages) était la ressource d'information complète sur les enjeux et sensibilités de la zone d'études, les objectifs du projet de contournement, les fuseaux de passages envisageables et leur comparaison.

Imprimé à 600 exemplaires, le dossier a été mis à la disposition du public lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage.

Un exemplaire a été adressé en amont de la concertation aux 68 communes de la communauté de communes de la Thiérache du Centre. Le dossier 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 sous la forme d'une plaquette de 4 pages, qui proposait les informations essentielles sur la concertation et sur les fuseaux de passage étudiés. Imprimée à 3 200 exemplaires, la plaquette a été diffusée :

- par la Poste aux habitants d'Étréaupont, Froidestrées Gergny, La Capelle, La Flamengrie, Lerzy, Sorbais et Sommeron (en toutes boîtes aux lettres, soit 2 345 exemplaires);
- lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage.

PLAQUETTE DE SYNTHÈSE

LES 4 FUSEAUX DE CONTOURNEMENT

Le longeur du contournement de Froidestrées, La Capelle et la Flamengrie est de 10,5 km selon les variantes. Une fois le contournement réalisé, les bords des trois communes restent accolées par l'ancienne RN2. **Chaque variante propose une route non express, c'est-à-dire accessible à tous les types de véhicules, 2 x 2 voies, avec cantonniers à l'échelle générale et tamis-pierre central qui contribuent à la sécurité des déplacements. La vitesse limite autorisée sera de 80 km/h.**

FAITES VOTRE PROPRE COMPARAISON DES FUSEAUX

CRITERES A APPREHENDER	FUSIL A	FUSIL B	FUSIL C	FUSIL D
Impact sur l'habitat	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur l'agriculture	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones protégées	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat dispersé	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat groupé	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat rural	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat urbain	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat industriel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat commercial	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat agricole	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat forestier	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat touristique	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat scolaire	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat sportif	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat culturel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat religieux	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat administratif	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat public	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat privé	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat collectif	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat individuel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat mixte	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat diversifié	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat complexe	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat hétérogène	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat pluri-fonctionnel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat polyvalent	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat multi-fonctionnel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat multi-fonctionnel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat multi-fonctionnel	Orange	Vert	Vert	Vert
Impact sur les zones d'habitat multi-fonctionnel	Orange	Vert	Vert	Vert

VERS LE CHOIX D'UN FUSIL

PARTICIPER À LA CONCERTATION PUBLIQUE

- TOUTE L'INFO
- RENCONTREZ-NOUS ET ÉCHANGÉONS SUR LES FUSEAUX
- RENCONTREZ-NOUS ET ÉCHANGÉONS SUR LES FUSEAUX
- RENCONTREZ-NOUS ET ÉCHANGÉONS SUR LES FUSEAUX



3.4.3. L'exposition

Le projet était également synthétisé dans 4 panneaux de grand format constituant l'exposition, mise en place lors des réunions et des permanences de la concertation.

3.5.

La réunion publique, les ateliers, le Café citoyen, les permanences et les modalités de contribution du public

Les modalités de rencontre et d'échanges au cours de la concertation ont pris la forme :

- d'une réunion publique de lancement, le 1^{er} octobre 2024 ;
- de deux ateliers de travail en groupe sur les fuseaux de passage, les 8 et 15 octobre 2024 ;
- d'un Café citoyen, le 9 octobre 2024 ;
- de quatre permanences du maître d'ouvrage à La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie, les 10, 17, 23 et 30 octobre 2024.

Ces rendez-vous étaient ouverts à tous.

La réunion publique, les ateliers et le Café citoyen ont été enregistrés (enregistrement audio) et ont fait l'objet de comptes rendus exhaustifs (verbatim).

3.5.1. La réunion publique de lancement

La réunion publique de lancement, le 1^{er} octobre 2024 à La Capelle, a permis d'ouvrir la concertation, de donner la parole aux partenaires du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 (Département de l'Aisne, Région Hauts-de-France et État), d'informer sur le projet de contournement et d'échanger avec le public présent.

Elle a été animée par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par le garant de la concertation. Elle a volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public (1 h pour l'introduction, la présentation du projet et la conclusion et 1 h 30 d'échanges).

3.5.2. Les ateliers sur les fuseaux de passage

Les ateliers se sont tenus le 8 octobre 2024 à La Flamengrie et le 15 octobre 2024 à La Capelle. Le programme était le même pour les deux ateliers : deux dates étaient proposées afin de faciliter la participation. Les ateliers ont permis l'information sur le projet, les échanges en plénière, puis le travail en groupes autour des cartes des quatre fuseaux de passage étudiés.

Ils ont été animés par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par le garant de la concertation. Le temps s'est réparti de la manière suivante : environ 45 minutes d'introduction et de présentation du projet, 30 minutes d'échanges en plénière et de 1 h 15 à 1 h 40 de travail en groupes puis de restitution des avis sur les fuseaux.

3.5.3. Le Café citoyen organisé par le maire de La Capelle

Le Café citoyen était organisé et animé par le maire de La Capelle et s'est tenu dans le bar « Le Longchamp » (riverain de la RN2/Rue du Général-de-Gaulle à La Capelle), le 9 octobre 2024.

Le Café citoyen est une instance de concertation régulière avec les habitants de La Capelle. Il était cette fois-ci consacré entièrement au projet de contournement, et ouvert à toute personne intéressée, au-delà de La Capelle. Il s'est tenu en présence de la DREAL Hauts-de-France, qui a pris note des avis exprimés, répondu à des questions et apporté des éléments d'éclairage sur le projet.

Le Café citoyen a duré 1 h 20 (10 minutes d'introduction, 1 h 10 d'échanges).

SYNTHÈSE DES RÉUNIONS ET ATELIERS

DATE ET HEURE	LIEU	INTITULÉ DE LA RÉUNION	DURÉE	POINTS CLÉS DU DÉROULEMENT
01.10.2024 17h30	LA CAPELLE (Salle Docteur Hennebelle)	Réunion publique de lancement	2h30	<ul style="list-style-type: none"> - Mot d'accueil de Johann WERY, maire de La Capelle - Introductions de Nicolas FRICOTEAUX, président du Conseil départemental de l'Aisne, de Christophe COULON, vice-président du Conseil régional Hauts-de-France en charge des mobilités, des infrastructures de transport et des ports, d'Ophélie RAGUENEAU-GRENEAU, sous-préfète de l'arrondissement de Vervins, de Régis GUYOT, garant de la concertation et de Nicolas MORBÉ, directeur adjoint de la DREAL Hauts-de-France - Présentation du projet (objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie et fuseaux de passage étudiés) par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France - Échanges avec le public - Conclusion
08.10.2024 18h	LA FLAMENGRIE (Salle des Fêtes)	Atelier sur les fuseaux de passage	2h50	<ul style="list-style-type: none"> - Mot d'accueil de Jean FOURDRIGNIER, maire de La Flamengrie - Introductions de Régis GUYOT, garant de la concertation et de Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France - Présentation du projet (objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie et fuseaux de passage étudiés) par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France - Échanges avec le public - Séance de travail en groupes (ateliers) avec le public autour des cartes des fuseaux et restitution - Conclusion
09.10.2024 18h	LA CAPELLE (Bar « Le Longchamp »)	Café citoyen	1h20	<ul style="list-style-type: none"> - Introduction de Johann WERY, maire de La Capelle - Court rappel du contexte du projet par Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France - Échanges avec le public - Conclusion
15.10.2024 18h	LA CAPELLE (Salle Docteur Hennebelle)	Atelier sur les fuseaux de passage	2h35	<ul style="list-style-type: none"> - Mot d'accueil de Christelle MAES, adjointe au maire de La Capelle - Introductions de Régis GUYOT, garant de la concertation et de Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France - Présentation du projet (objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie et fuseaux de passage étudiés) par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France - Échanges avec le public - Séance de travail en groupes (ateliers) avec le public autour des cartes des fuseaux et restitution - Conclusion

3.5.4. Les permanences du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a organisé quatre permanences au cours de la concertation. Elles ont proposé au public un cadre moins formel pour les échanges et ont permis d'approfondir des situations particulières en lien avec le projet.

Les permanences se sont tenues :

- le jeudi 10 octobre de 10h à 15h à la mairie de Froidestrées;
- le jeudi 17 octobre de 10h à 15h à la mairie de La Flamengrie;
- le mercredi 23 octobre de 10h à 15h à la mairie de Froidestrées;
- le mercredi 30 octobre de 10h à 15h à la maison des associations de La Capelle.

3.5.5. 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'avis en ligne sur rn2.fr et au format papier, disponible à l'entrée des réunions et des permanences et, à l'initiative des maires, dans les mairies de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie – à La Flamengrie, le formulaire a de plus été diffusé par la commune dans les boîtes aux lettres des riverains;
- des registres de concertation à disposition dans les mairies de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie;
- ou par courriel (rn2@developpement-durable.gouv.fr) ou par courrier à l'adresse de la DREAL Hauts-de-France.

FORMULAIRE D'AVIS

Logo de la Préfecture de la Région Hauts-de-France, logo RN2 (Région Nord 2025) et logo Eau de France.

CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE, FROIDESTRÉES ET LA FLAMENGRIE
FAITES PART DE VOTRE AVIS !

De manière générale, quel est votre avis sur le projet de contournement des bords de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie par la RN2 ?

Que pensez-vous des fuseaux proposés (avantages, inconvénients, etc.) ? Avez-vous une préférence pour un fuseau ? Si oui, lequel et pourquoi ?

Si vous avez d'autres questions ou remarques sur le projet ou sur la concertation

Merci, si vous en êtes d'accord, d'indiquer

Votre nom :
Votre prénom :
L'instance que vous représentez (si c'est le cas) :
Votre localité de résidence :

Ces informations serviront uniquement à mieux prendre en compte vos avis et questions dans le cadre de la concertation sur le projet.

3.6.

L'adresse de contact du garant de la concertation

En vertu de son rôle et de sa mission, M. Régis GUYOT, garant, pouvait être saisi, bien sûr oralement lors de la réunion publique et des ateliers sur les fuseaux mais aussi par écrit, de toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public.

Pour ce faire, ses adresses courriel et courrier ont été systématiquement rappelées au cours des réunions et dans les supports d'information diffusés.

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

4.1.

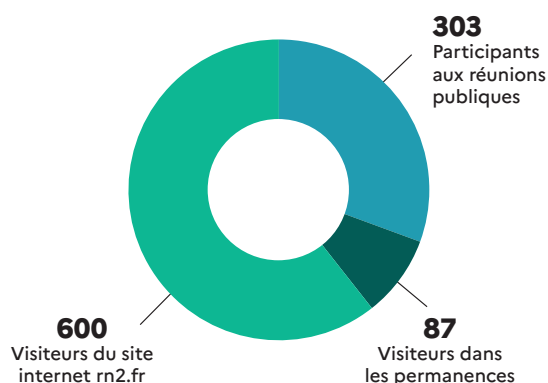
En synthèse sur la participation

Les réunions de la concertation (réunion de lancement à La Capelle, ateliers sur les fuseaux à La Flamengrie et à La Capelle et Café citoyen de La Capelle) **ont réuni 303 personnes**.

Les quatre permanences à Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie ont permis de rencontrer **87 personnes**.

La participation numérique a été la suivante : environ **600 visites** du site rn2 durant la concertation; **679 abonnés** à la page Facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe » et **85 partages** des publications annonçant les réunions de la concertation et les permanences.

RÉPARTITION DE LA PARTICIPATION



4.2.

L'analyse quantitative des avis recueillis

Au total, **341 avis** ont été recueillis au cours de la concertation.

À noter qu'un certain nombre d'avis ont été exprimés plusieurs fois, dans des termes proches ou identiques, par les mêmes personnes qui ont été présentes à la plupart des réunions et permanences, et qui ont déposé une ou plusieurs contributions écrites.

4.2.1. La répartition par canaux d'expression

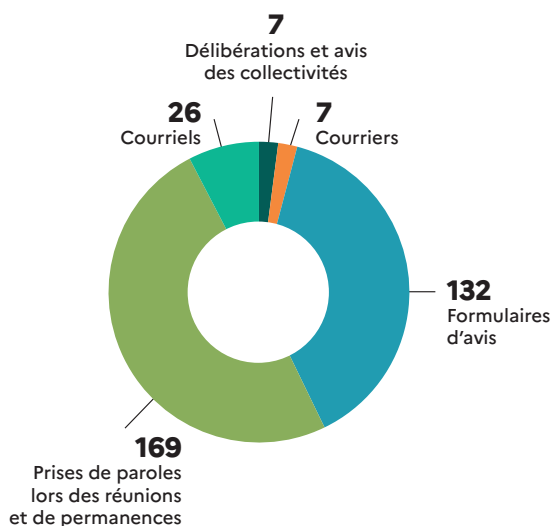
Le public s'est exprimé principalement oralement, **au cours des réunions de la concertation** (129 prises de parole) et des permanences (40 prises de parole).

Pour faire part de son avis par écrit sur le projet, le canal privilégié a été celui des **formulaires d'avis** papier (67 avis) et en ligne (65 avis).

De plus, 26 expressions ont été recueillies par courriel. Enfin, le maître d'ouvrage a été destinataire de 7 **courriers** et de 7 **délibérations** ou **avis des collectivités et instances** (liste page suivante).

NB : aucune contribution n'a été recueillie via les registres de concertation déposés dans les mairies de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie.

RÉPARTITION DES AVIS RECUEILLIS PAR CANAUX D'EXPRESSION



DÉLIBÉRATIONS & AVIS DE COLLECTIVITÉS ET INSTANCES

- Communauté de communes de la Thiérache du Centre
- Commune de Froidestrées
- Commune de La Capelle
- Commune de La Flamengrie
- Commune de Lerzy
- Commune de Sorbais
- Chambre d'agriculture de l'Aisne

AVIS ÉCRITS D'ÉLUS ET D'ACTEURS*

- Jean FOURDRIGNIER, maire de La Flamengrie
- Jérôme LANGHENDRIES, maire de Lerzy
- Pierre-Marie TELLIER, maire de Barzy-en-Thiérache
- Christelle MAES, adjointe au maire de La Capelle
- Régis FOSTIER, conseiller municipal de La Capelle
- Monique LEQUY, conseillère municipale de La Flamengrie
- Pierre LEPORCQ, conseiller municipal de Froidestrées
- Martine PINCHART, conseillère municipale de Wignehies
- Patrice POULAIN, conseiller municipal de La Capelle
- Agriculteurs impactés et Union des syndicats agricoles de l'Aisne – USAA – de l'arrondissement de Vervins
- Didier HALLEUX, président du syndicat AOP Maroilles en Thiérache
- Coralie CHARPENTIER, conseillère syndicale USAA (syndicat agricole de l'Aisne)
- Jean-Paul VUILLOT, Coordination rurale
- Damien BRUNELLE, Coordination rurale

* Pour ceux ayant mentionné leur mandat ou fonction dans leur contribution.

DOCUMENTS REMIS PAR DES PARTICIPANTS À LA CONCERTATION

Des participants à la concertation ont pris l'initiative d'appuyer leurs arguments avec des dossiers ou des documents. Ces pièces sont prises en compte dans le bilan au même titre que les autres modalités d'expression. Ont été remis, entre autres :

- Pétition de 83 habitants de Froidestrées opposés aux fuseaux A, C et D, transmise par Sébastien MACHIN (éleveur ovin) et Daniel LEFEVRE (ancien maire de Froidestrées);
- Dossier de préservation des haies de Lerzy, transmis par Jérôme LANGHENDRIES, maire de Lerzy;
- Arrêté du PPRI-coulées de boues et extrait du rapport du Conservatoire des sites naturels de Picardie indiquant que le système bocager de Lerzy est l'un des mieux conservés de la Thiérache, transmis par le Conseil municipal de Lerzy avec sa délibération;
- Carte (non exhaustive) positionnant les corps de ferme sur le territoire, transmise par Coralie CHARPENTIER, conseillère syndicale de l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne (USAA);
- Rapport d'une étude « descente de rue » sur l'ensemble des commerces de la rue du Général-de-Gaulle/RN2 à La Capelle réalisé les 15 et 16 octobre 2024 et transmis par Paul FOIGNE;
- Des éléments émanant d'habitants et de propriétaires et/ou exploitants agricoles et éleveurs concernés par les fuseaux :
 - attestation de la LPO sur l'inscription de terrains en refuge LPO et carte de propriétés à La Flamengrie;
 - photos élevage bovin à Froidestrées;
 - photos aériennes et position de propriétés / parcelles à La Capelle et La Flamengrie;
 - liste de parcelles exploitées en bordure de la RN2 entre La Capelle et La Flamengrie;
 - carte de positionnement de la zone à risque inondation sur la commune de Gergny et photos de la zone;
 - plaquette sur les rôles de la haie éditée par le Centre régional de la propriété forestière Nord Pas-de-Calais Picardie et photo aérienne positionnant des parcelles agricoles à Lerzy;
 - dossier de photographies et vidéos montrant le paysage, les zones humides et ruissellements, les sols argileux et coulées de silex, les brumes matinales, les animaux sauvages et les chemins de randonnée au hameau de Saint-Lot à Gergny;
 - carte des quatre fuseaux commentée;
 - hiérarchisation des fuseaux à partir du tableau d'analyse multicritères.



Paysage de Thiérache.

© Harald Mourreau/DREAL Hauts-de-France

4.2.2. La provenance géographique des avis

Les participants à la concertation ont été dans la très grande majorité des habitants des communes directement concernées par les fuseaux : Froidestrées, Lerzy, Sorbais, Sommeron, La Capelle et La Flamengrie.

Quelques communes proches ont également été représentées (un seul ou quelques participants pour chacune de ces communes, dont principalement des propriétaires de parcelles agricoles situées dans les fuseaux), notamment :

- Avesnes-sur-Helpe;
- Bohain-en-Vermandois ;
- Bucilly ;
- communes de la communauté de communes de la Thiérache du Centre : Barzy-en-Thiérache; Boué; Buironfosse; Clairfontaine; Étréaupont; Fontaine-lès-Vervins; Laigny; Le Nouvion-en-Thiérache; Luzoir; Papeux; Rougeries; Sains-Richaumont;
- Fourmies;
- Hirson;
- Mondrepuis;
- Montcornet;
- Origny-en-Thiérache;
- Sains-du-Nord;
- Saint-Michel;
- Wignehies.

5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

5.1.

L'analyse par rencontre

5.1.1. La réunion publique de lancement



Réunion de lancement à La Capelle.

La réunion publique de lancement, le 1^{er} octobre 2024 à La Capelle, a donné lieu à des propos introductifs des partenaires du projet (M. Nicolas FRICOTEAUX, président du Conseil départemental de l'Aisne, M. Christophe COULON, vice-président du Conseil régional Hauts-de-France en charge des mobilités, des infrastructures de transport et des ports, Mme Ophélie RAGUENEAU-GRENEAU, sous-préfète de l'arrondissement de Vervins) et de M. Régis GUYOT, garant de la concertation, puis à la présentation de l'opération par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France.

La présentation s'est articulée autour des points suivants :

- le contenu et l'avancement du projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe;
- la présentation des objectifs et des modalités de la concertation du 30 septembre au 31 octobre 2024;
- les objectifs du contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie;
- les 4 fuseaux de passage étudiés (fuseaux A, B, C et D) et leur comparaison.

Les participants ont posé des questions et ont reçu des réponses sur de nombreux thèmes :

- les conclusions de la concertation de 2022 concernant l'aménagement à 2x2 voies de la RN2 en Thiérache et l'utilité de la présente concertation;
- le niveau de détail des études déjà conduites;
- les couleurs rouge et orange du tableau de comparaison montrant les impacts sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité agricole;
- la possibilité à ce stade d'abandonner le projet;
- la possibilité de contraindre les poids lourds à utiliser d'autres axes Nord-Sud;
- le coût de l'opération, le financement et les retombées pour l'économie locale;
- les gains de temps;
- la prise en compte des écoulements d'eau et des drainages existants dans le projet;
- la possibilité d'éloigner significativement le tracé des communes concernées;
- la possibilité de passer à l'ouest du poste de transformation électrique de La Capelle;
- la distance minimale du tracé par rapport aux habitations et les indemnités pour les riverains du futur contournement;
- le traitement du contournement d'Étréaupont dans le futur ;
- le devenir de la RN2 existante une fois le contournement réalisé.

En majorité, les participants qui se sont exprimés ont fait part d'avis négatifs sur le principe d'un contournement intégralement à 2x2 voies en tracé neuf.

Ils ont souligné les enjeux locaux et fait part de leurs inquiétudes concernant :

- les impacts du projet sur les exploitations agricoles et d'élevage (consommation d'emprises, coupure des exploitations, des accès et des drainages);
- les impacts sur la biodiversité;
- les impacts sur les habitations riveraines du futur contournement;
- les problématiques de ruissellement et d'inondation de manière générale, et spécifiquement à l'est de la RN2, au niveau de Froidestrées et Gergny (fuseau B);
- le risque inondation et de coulées de boues, la présence d'un bocage historique et le rôle hydrologique des haies à l'ouest de la RN2, au niveau de Froidestrées et Lerzy (fuseaux A, C et D);
- les risques, jugés importants, pour l'activité des commerces implantés le long de la RN2;
- les mises en impasse avec le projet : devenir des accès et des circulations en voiture, à pied et à vélo;
- les effets des giratoires en termes de bruit et de pollution, en raison des ralentissements et freinages des véhicules.

5.1.2. Les ateliers sur les fuseaux de passage

Les deux ateliers sur les fuseaux de passage, à La Flamengrie le 8 octobre 2024 et à La Capelle le 15 octobre 2024 ont suivi le même déroulement. Ils ont donné lieu, à la suite d'une présentation de l'opération (identique à celle de la réunion publique de lancement, cf. ci-avant) et d'échanges avec la salle, à un travail autour de tables, autour desquelles les participants se sont répartis, sur les fuseaux de passage. Au cours de chaque atelier, le public a pu s'exprimer largement, à la fois en plénière et autour des tables.

Les échanges autour des tables étaient animés, de façon neutre, par des représentants de la DREAL Hauts-de-France. Le public était invité à comparer les fuseaux étudiés sur les thèmes suivants (il lui était également possible d'identifier un sixième thème, libre) :

- les conditions de déplacements;
- le cadre de vie des habitants;
- l'agriculture et l'élevage;
- l'environnement naturel;
- les commerces et les autres activités économiques.

Les réflexions des tables ont ensuite été restituées collectivement.

- **Les 83 participants à l'atelier de La Flamengrie étaient répartis autour de 10 tables.**



Atelier à La Flamengrie.

©DREAL Hauts-de-France

L'atelier a permis d'enrichir les enjeux et sensibilités du territoire, de prendre note des inquiétudes et des points de vigilance et de recueillir des éléments complétant utilement la comparaison des fuseaux.

Les questions ou avis en plénière ont concerné notamment :

- les impacts des mises en impasse prévues dans le fuseau C sur les accès au centre-ville de La Flamengrie;
- les effets du projet sur la circulation des poids lourds ;
- les modalités d'enregistrement des réunions de la concertation ;
- la possibilité d'organiser un vote sur le projet.

Les réflexions autour des tables ont mis en lumière les points suivants :

- **les conditions de déplacements** : certaines tables ont considéré que le projet améliore globalement les déplacements – notamment les fuseaux A et C, jugés plus directs. Des participants ont regretté que le projet ne s'en tienne pas uniquement au contournement de La Capelle, selon sa version initiale en 2022, ou qu'il ne traite pas les flux Est-Ouest. Des préoccupations ont été soulevées concernant les mises en impasse et la nécessité de rétablir certains accès, particulièrement à La Flamengrie;
 - **le cadre de vie des habitants** : des avis se sont rejoints pour considérer que les fuseaux déplacent les nuisances qui existent aujourd'hui le long de la RN2. Des participants ont soutenu la réalisation du projet pour améliorer la situation des riverains dans la traversée des communes (nuisances dues au trafic des poids lourds et à leur vitesse de circulation). Une table d'habitants de La Flamengrie s'est prononcée en faveur d'un contournement de la commune suivant le fuseau C;
 - **l'agriculture et l'élevage** : les préoccupations ont concerné la fragmentation des exploitations et les conséquences en termes de perte d'activité. Il a été relevé que le fuseau B pouvait être moins impactant, dans certaines zones;
 - **l'environnement naturel** : les impacts sur les haies, les zones humides et les sources ont été soulignés et ont été considérés comme majeurs. Le fuseau C a été jugé, par certaines tables, le moins pénalisant sur ce thème;
 - **les commerces et les autres activités économiques** : des inquiétudes ont été exprimées sur le devenir des commerces riverains de l'actuelle RN2. Il a été noté que les fuseaux proposant davantage de giratoires sont plus favorables à l'économie locale;
 - **sixième thème**, principalement autour de propositions : choisir le fuseau D et réaliser uniquement le contournement de La Capelle pour en vérifier les effets avant de poursuivre l'opération, disposer d'un critère supplémentaire d'analyse sur les coûts d'exploitation et d'entretien de la future infrastructure, prévoir un accompagnement psychologique des agriculteurs impactés.
- Les 35 participants à l'atelier de La Capelle étaient répartis autour de 5 tables.



L'atelier a permis d'enrichir les enjeux et sensibilités du territoire, de prendre note des inquiétudes et des points de vigilance et de recueillir des éléments complétant utilement la comparaison des fuseaux.

Les questions ou avis en plénière ont concerné notamment :

- les alternatives modales (rail, fluvial) à l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies;
 - les couleurs rouge et orange du tableau d'analyse multicritères;
 - les premiers résultats présentés dans le dossier de concertation sur la faune et la flore;
- les gains de temps avec le projet;
 - l'organisation des études;
 - les surfaces (nombre d'hectares) impactées selon les fuseaux;
 - les impacts sur les exploitations agricoles, les habitations riveraines et l'environnement naturel;
 - le traitement des flux Est-Ouest dans la traversée de La Capelle;
 - le fait que le fuseau semble déjà choisi.

Les réflexions autour des tables ont mis en lumière les points suivants :

- **les conditions de déplacements** : des participants ont souligné l'importance de ne pas trop multiplier les giratoires pour maintenir la fluidité et la sécurité ; des préférences ont été exprimées pour les fuseaux B, C ou D (à l'est de la RN2), permettant la desserte de l'hippodrome de La Capelle et la connexion à Hirson, ou au contraire pour le fuseau A, passant à l'Ouest de la commune. Une table a suggéré de s'en tenir à un fuseau plus court au niveau de La Capelle par l'Ouest, une autre de retravailler le fuseau historique (via les emprises réservées rue du Mont-Gourmet) ;
- **le cadre de vie des habitants** : des avis se sont rejoints pour considérer que les fuseaux déplacent les nuisances qui existent aujourd'hui le long de la RN2. Des inquiétudes ont été exprimées sur la dévalorisation des biens immobiliers. Certaines tables ont privilégié le fuseau B au niveau de Froidestrées, jugé moins impactant pour les habitants du bourg et mieux placé en termes de vents dominants pour éviter la propagation des nuisances sonores ;
- **l'agriculture et l'élevage** : les préoccupations ont concerné la fragmentation des exploitations, la difficulté à réaliser des remembrements (les terres sont souvent déjà regroupées), les allongements de trajets pour les agriculteurs et le stress pour les animaux. Une préférence a été émise pour le fuseau B, toutefois à retravailler pour limiter les impacts sur les exploitations ;
- **l'environnement naturel** : tous les fuseaux ont été jugés pénalisants en raison de la richesse environnementale du territoire. Des participants ont souligné l'enjeu de la préservation des zones humides et des haies. Des tables ont préféré les fuseaux C et D sur ce thème, mais uniquement au niveau de La Capelle et de La Flamengrie ;
- **les commerces et les autres activités économiques** : des inquiétudes ont été exprimées concernant le devenir des commerces avec le projet, le tourisme et les chemins de grande randonnée. Pour l'une des tables, qui s'est appuyée sur l'étude « descente de rue » réalisée à La Capelle le long de la RN2, la majorité des commerces ne dépend pas de la clientèle de passage – cette table a également jugé important, une fois que le contournement sera réalisé, de travailler sur la dynamique locale afin d'aider à la réappropriation de l'ancienne RN2 ;
- **sixième thème**, principalement autour d'une proposition de fuseau alternatif qui comprend : une mise à 2x2 de la RN2 prioritairement sur place, dans les sections en ligne droite au sud et au nord du bourg de Froidestrées, une régulation de la vitesse dans le bourg de Froidestrées (par radar ou feu), un contournement de La Capelle par l'Ouest « au plus près », complété par une connexion à la RD1043 côté Est, puis une traversée de La Flamengrie sur la RN2 actuelle.

5.1.3. Le Café citoyen organisé par le maire de La Capelle



©DREAL Hauts-de-France

Le Café citoyen du 9 octobre 2024 à La Capelle a donné lieu, à la suite d'une courte introduction, à des échanges libres avec et entre les participants.

Les sujets ou questionnements principalement évoqués ont été les suivants :

- **le contournement de La Capelle** : quelques personnes se sont inquiétées des conséquences d'un contournement pour les commerces et l'attractivité de La Capelle ; d'autres, au contraire, ont relevé les intérêts du projet pour réduire le trafic routier au centre-ville, améliorer le cadre de vie

des habitants et valoriser les espaces urbains et l'activité économique – des personnes ont exprimé une certaine impatience de voir le projet se réaliser. Le passage par l'Est ou par l'Ouest de La Capelle a fait l'objet de commentaires concernant la desserte de la zone d'activités économiques située à l'est de la commune, ou la réutilisation des emprises réservées de la rue du Mont-Gourmet pour réaliser le projet ;

- **les déplacements et développement économique** : des participants ont insisté sur l'importance de l'aménagement de la RN2 et du contournement des communes pour les déplacements domicile-travail, le développement économique de la Thiérache et son désenclavement et pour favoriser le maintien de l'emploi et des jeunes générations sur le territoire;
- **la sécurité routière** : des accidents survenus par le passé sur la RN2 ainsi que l'enjeu d'une réduction des risques pour les usagers de la route ont été rappelés par des participants;
- **les impacts sur l'activité agricole et d'élevage et sur l'environnement** ont été soulignés (pertes de surfaces agricoles, coupure des exploitations laitières, destruction de haies et d'arbres centenaires, impacts sur les zones inondables et la biodiversité), principalement concernant la partie sud du projet, à Froidestrées;
- **des propositions alternatives** ont été émises : réaliser uniquement le contournement de La Capelle, aménager uniquement des créneaux de dépassement sur la RN2 actuelle, utiliser des itinéraires déjà existants ou privilégier des tracés s'éloignant largement à l'est ou à l'ouest de la RN2.

5.1.4. Les permanences

Les quatre permanences à Froidestrées, La Flamengrie et La Capelle ont permis de larges échanges avec des exploitants agricoles et des habitants.

Elles ont été l'occasion, pour les personnes directement concernées, de faire valoir leur situation personnelle, d'apporter des éléments d'information et de remettre des documents, cartes ou photos (situation des exploitations, des parcelles, des habitations...), de souligner les impacts potentiels du projet et de faire part de leurs positions sur le contournement et/ou sur les fuseaux.

Permanence par permanence, les principales positions exprimées ont été les suivantes :

- **à Froidestrées, le 10 octobre 2024** : pour les agriculteurs présents en majorité, un consensus sur la nécessité de réaliser le contournement de La Capelle ainsi qu'une jonction permettant de traiter les flux Est-Ouest, et une opposition aux fuseaux passant à l'Ouest (fuseaux A, C et D) au niveau de Froidestrées, en raison de la coupure de nombreuses exploitations – des aménagements de la RN2 sur place pourraient s'avérer acceptables ; pour les habitants présents, des positions diverses sur les différents fuseaux ;
- **à La Flamengrie, le 17 octobre 2024** : des avis favorables à la réalisation du projet et, pour les agriculteurs présents, la possibilité d'imaginer un fuseau entièrement à l'est de la RN2 actuelle, optimisé pour réduire au maximum l'impact sur les fermes ;
- **à Froidestrées, le 23 octobre 2024** : quelques avis favorables à la réalisation du projet sans privilégier un fuseau en particulier et, pour les agriculteurs présents, des avis identiques à ceux exprimés lors de la permanence du 10 octobre 2024 ;
- **à La Capelle, le 30 octobre 2024** : quelques avis sur les fuseaux ; les agriculteurs de Froidestrées, présents en majorité, ont réitéré leurs positions exprimées lors des permanences des 10 et 23 octobre à Froidestrées.

5.2.

L'analyse par thèmes

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les courriels, courriers, délibérations, formulaire d'avis et lors de la réunion publique, des ateliers sur les fuseaux de passage, du Café citoyen et des permanences.

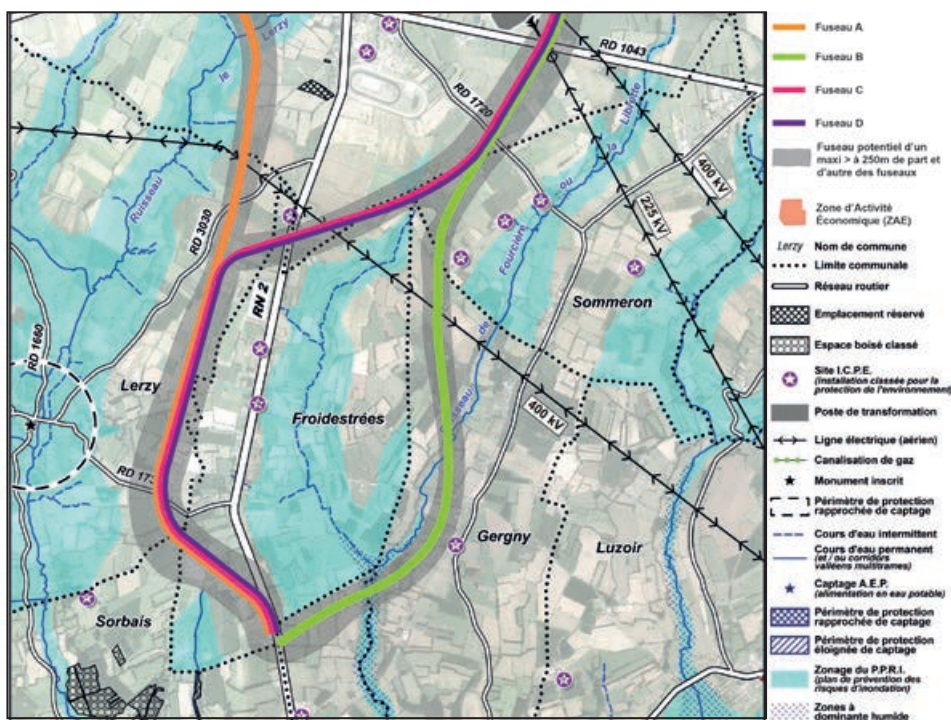
5.2.1. Des inquiétudes exprimées sur les impacts du projet

Les impacts des fuseaux ont souvent été jugés, notamment par des exploitants agricoles et des riverains du futur contournement, « très » ou « trop importants », sur plusieurs plans, détaillés dans les pages qui suivent :

- l'activité agricole;
 - les milieux naturels;
 - le cadre de vie des riverains;
 - les commerces et les autres activités économiques;
 - les mises en impasse.
- Les impacts sur l'activité agricole

Concernant l'activité agricole, les expressions ont porté notamment **sur la partie sud du projet** au niveau des communes de Froidestrées et de Lerzy, et dans cette partie plutôt sur les fuseaux situés à l'ouest de la RN2 (fuseaux A, C et D). Ces derniers scinderaient plusieurs exploitations, dont celles de jeunes agriculteurs et/ou éleveurs laitiers, avec des conséquences sur leur fonctionnement.

CARTE DES FUSEAUX DANS LA PARTIE SUD DU PROJET (FROIDESTRÉES)



EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les fermes potentiellement impactées sont dirigées par de jeunes agriculteurs qui ont récemment repris des exploitations et qui sont fortement endettés. Une coupure engendrée par l'infrastructure pourrait facilement les mettre en grande difficulté, voire les ruiner. » (Paul MOUGENOT, agriculteur, conseiller départemental de l'Aisne et élu à la Chambre d'agriculture de l'Aisne et Régis TRICOTEAUX, agriculteur, secrétaire de la Chambre d'agriculture de l'Aisne et président d'arrondissement de l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne – USAA).

« Le projet va couper en deux nos fermes et ruiner notre vie de travail. »

« Trois fuseaux sur quatre sont une catastrophe pour les agriculteurs. »

« Les fuseaux A, C et D qui contournent Froidestrées par l'ouest en passant par Lerzy, découpent de nombreuses parcelles réunies en îlots. »

« Trois des quatre fuseaux impacteraient fortement mon exploitation. Je suis producteur de lait en AOP Maroilles, je suis engagé dans les mesures agro-environnementales, je suis impliqué dans la transition écologique, et là, je ne sais pas ce que vous allez me proposer, mais vous me faites perdre ma raison d'être. »

« En tant que responsable agricole et après la consultation des agriculteurs, il est apparu que l'intérêt des agriculteurs n'a pas été pris en compte où toutes les parcelles vont être coupées en deux ou en trois, ce qui compromet la vie d'une dizaine d'éleveurs qui sont jeunes et en AOP Maroilles, par le fait que les bêtes sont en pâtures et doivent être bougées tous les jours. Quand une route passe au milieu, la vie de la ferme n'est plus possible. La détresse des éleveurs est énorme. » (Jean-Paul VUILLIOT, Coordination rurale).

« Les fuseaux A, C, D coupent au minimum quatre exploitations laitières qui produisent environ cinq millions de litres de lait. »

« Le contournement de Froidestrées ferait du tort aux agriculteurs. »

« Tous les fuseaux coupent des exploitations agricoles et ne sont pas souhaitables, notamment sur Froidestrées. » (Table 4, atelier de La Capelle).

« Trop d'exploitations laitières sont coupées en deux [dans] le fuseau A en totalité, [dans] les fuseaux C et D dans leur partie inférieure (passage à l'ouest du bourg de Froidestrées) » (proposition d'adaptation du projet des agriculteurs impactés et de l'USAA).

Des participants à la concertation ont demandé **des compléments d'informations concernant les exploitations agricoles** ou interrogé sur l'absence, à ce stade du projet, d'éléments plus précis sur l'implantation des fermes et sièges d'exploitation. À ce sujet, l'USAA a versé à la concertation une première carte (non exhaustive) des implantations des corps de ferme dans les fuseaux étudiés.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous avons parlé de la nécessité d'avoir une cartographie purement agricole, pour pouvoir voir vraiment où se situent les exploitations. » (Table 1, atelier de La Capelle).

« Comment voulez-vous que les citoyens choisissent un fuseau quand le fond de carte est incomplet : des fermes complètes sont coupées en deux ? »

« Les cartes manquent d'éléments sur les installations classées, les fermes et sièges d'exploitation. »

Sur la **prise en compte de l'activité agricole à ce stade des études**, l'État répond que la concertation intervient très en amont dans la conduite du projet. Les phases suivantes comprendront une étude spécifique sur l'économie agricole (dite « étude préalable agricole »), qui permettra d'identifier les exploitations agricoles et d'élevage concernées et de caractériser l'impact économique du projet sur leur activité. Une fois le projet déclaré d'utilité publique, il pourra également être fait le choix, si la volonté locale s'exprime dans ce sens, d'un aménagement foncier agricole et forestier (remembrement). Ces démarches sont identiques dans tous les projets routiers ; elles ont eu lieu par exemple sur l'opération de contournement d'Avesnes-sur-Helpe par la RN2, dont les travaux sont en cours.

Les inquiétudes pour l'activité agricole se sont exprimées également de manière générale, **pour l'ensemble du projet de contournement**, y compris à La Capelle et à La Flamengrie.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« L'aménagement est trop impactant pour les agriculteurs de la Thiérache. »
« L'agriculture est sacrifiée. »
« Il y a trop d'impacts pour les agriculteurs. »
« Trop d'exploitations sont fragmentées. »
« Tous les fuseaux ont un effet défavorable sur l'agriculture, or nous sommes dans une région agricole. »
« Aucune exploitation ne doit être sacrifiée. L'avenir se joue maintenant, il y a des jeunes motivés mais on doit les préserver à tout prix. » (Régis TRICOTEAUX, agriculteur, secrétaire de la Chambre d'agriculture de l'Aisne et président d'arrondissement de l'USAA).
« Mon exploitation est conduite en bio et la perte de surface aura un impact considérable sur la biodiversité d'une part et un impact socio-économique sur ma structure. J'ai deux enfants qui souhaitent s'installer mais cela risque de corrompre très fortement leur projet. »

Des problématiques liées aux **remembrements**, aux **allongements de trajets**, au **stress** pour les animaux et à la présence de **réseaux de drainage et d'équipements** ont été soulevées.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il y aura un problème pour les remembrements » (Table 3, atelier de La Flamengrie).
« On a parlé de remembrements avec l'idée que localement ce serait difficile de mettre en place un remembrement parce qu'aujourd'hui on a déjà des exploitations qui ont leurs terres regroupées autour du corps de ferme » (Table 3, atelier de La Capelle).
« Il y aura des kilomètres supplémentaires impossibles pour les élevages laitiers pâturant, typiques de la région » (Table 6, atelier de La Flamengrie).
« Cela va provoquer aussi de nombreux kilomètres en plus de détours, qui vont engendrer des surcoûts très importants pour les exploitants » (Table 5, atelier de La Flamengrie).
« Il y aura du stress supplémentaire lié au déplacement des bêtes en bétailière ou à proximité d'une 2x2 voies » (Table 3, atelier de La Capelle).
« Il y a des dispositifs de drainage sur les terrains à Lerzy. »
« Le drainage est fait autour de La Flamengrie, attention au projet. »
« Il y a un point d'attention sur les passages pour bétail aussi et un autre sur une pompe à eau qui se trouve à l'ouest de La Flamengrie : les fuseaux A, B et D dégraderaient l'accès à cette pompe à eau qui est très utilisée par les agriculteurs en cas de sécheresse et de besoins en eau » (Table 8, atelier de La Flamengrie).



La RN2 à La Flamengrie.

© Google Map

- Les impacts sur les milieux naturels

Des participants à la concertation ont évoqué les **impacts du projet sur les milieux naturels**, de manière générique ou de façon plus précise à propos du fuseau B (est de la RN2) au niveau de Froidestrées et de Gergny, avec la présence de zones humides, de zones à risque d'inondation, de sources et de ruissellements.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le projet est mauvais pour l'écologie. »

« Quand je vois du rouge sur tous les aspects environnementaux [dans le tableau de comparaison des fuseaux], l'intérêt même du projet me pose question. »

« Il y aura destruction de la faune et de la flore. »

« Il y a un impact fort sur la nature sur tout le territoire » (Table 10, atelier de La Flamengrie)

« Cela fera une immense cicatrice avec des conséquences catastrophiques sur la faune et la flore. »

« Je suis chasseur et je trouve invraisemblable de proposer un tracé dans la vallée de la Fourcière (terrain en pente et plein d'eau qui coule). C'est un refuge pour les chevreuils, les lièvres, les faisans, les perdrix et toutes sortes d'animaux (renards, écureuils, belettes, rats laveurs, buses...) »

« Le projet est totalement aberrant à l'heure du zéro artificialisation nette : on va bétonner une magnifique zone bocagère sans justification avérée, en introduisant des risques inondation supplémentaires et une barrière écologique qui va nuire à la faune locale. »

« C'est une catastrophe pour la biodiversité que l'on a dans notre belle Thiérache. »

« Aucun tracé n'est satisfaisant en raison des impacts écologiques. »

« Ma propriété est reconnue comme refuge LPO. Afin de préserver la biodiversité et la tranquillité de la faune et de la flore locale il serait plus responsable d'éviter de faire passer une autoroute à proximité. »

« L'environnement est à protéger, le dérèglement climatique nous le rappelle de plus en plus. »

« À l'est de Froidestrées, à la limite de Gergny, il y a des problématiques de sources, de ruissellement et un zonage PPRI [Plan de prévention du risque inondations] incomplet. La zone PPRI n'est pas indiquée sur Gergny et s'arrête aux limites communales alors qu'il y aura des zones humides sur ce secteur-là également qui ne sont pas aujourd'hui identifiés. »

« Il y a des inondations le long de la Librette [à Gergny] et beaucoup de dénivelé, des terrains argileux avec du roulage de silex et du brouillard. »

« Tout le secteur est un secteur avec beaucoup de sources qui alimentent le Lerzy, dont tous les fuseaux seront impactants » (Table 3, atelier de La Capelle).

Le maire de Lerzy, le conseil municipal et des habitants ont mis en avant la situation de la commune de Lerzy en termes de risques (coulées de boues) et en termes environnementaux et agricoles. Ces participants ont fait valoir l'attention particulière que la commune porte depuis plusieurs années à la préservation des haies, au travers notamment d'un plan de protection des haies.



Atelier sur les fuseaux de passage à La Capelle

©DREAL Hauts-de-France

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«Le projet n'est pas cohérent avec le travail qu'on a fait depuis 10 ans à Lerzy pour éviter les arrachages de haies et d'arbres.»

«On a noté des craintes d'événements climatiques, hydrologiques, extraordinaires avec des ruissellements sur Lerzy qui, actuellement, est protégé par un réseau de haies remarquables, avec un réseau racinaire centenaire.» (Table 1, atelier de La Capelle).

«Les alignements de charmes têtards sont encore très présents dans le secteur de Lerzy-Froidestrées. Ils datent de la "mise en herbe" des années 1850-1880. Brise-vent, abri pour la faune, abri pour les bovins, les haies de charmes sont aussi émondées tous les dix ans environ, procurant ainsi une source de chauffage 100 % renouvelable, 100 % locale, utilisée tant par des particuliers que par des collectivités. C'est ainsi que, depuis décembre 2021, Lerzy chauffe ses logements communaux et sa mairie.»

«Notre village est encaissé dans la vallée du cours d'eau qui porte le même nom [le Lerzy] et un certain nombre d'habitations sont en zone inondable coulées de boue. Il n'y a pas que les fossés, mais carrément les maisons en zone inondable coulées de boue. D'où mon inquiétude.

Nous savons l'importance hydrologique des haies, qui par leurs racines permettent de maintenir le sol et de faire pénétrer l'eau. Plus les haies sont anciennes, plus les racines sont profondes. Nous n'avons pas eu de remembrement sur notre territoire. Les agriculteurs se sont toujours entendus pour échanger leurs parcelles afin de préserver les haies et leur maillage. Le fait d'avoir ce bocage historique prolongeant une zone Natura 2000 bordée par la forêt du Régnaval, celle de Buironfosse, la présence d'exploitations en agriculture bio, d'autres en agriculture responsable, rend ce territoire écologiquement très riche et certainement exceptionnel. Fort de ce constat, un plan de protection des haies a été mis en place dans la commune dès 2017, après enquête publique et participation des habitants et des agriculteurs de Lerzy. Ce plan doit être préservé. Merci de prendre en considération la protection de ce patrimoine naturel et de la population de Lerzy.» (Jérôme LANGHENDRIES, maire de Lerzy).

«[...] Vu que les tracés passant à l'ouest de Froidestrées [correspondants aux fuseaux A, C et D] se font sur le bassin versant de la Vallée de Lerzy, vu le risque de mettre à mal des exploitations de notre commune dont leur superficie reste modeste si un fuseau venait à diviser ou réduire leurs structures, vu l'intérêt écologique, faunistique et floristique de notre territoire par son cours d'eau, ses nombreux ruisseaux, ses mares et son bocage historiquement préservé en prolongement d'une zone Natura 2000, vu le rapport de 2005 par le conservatoire des sites naturels de Picardie qui précise en page 20 "les systèmes bocagers de Lerzy et de Landouzy et Besmont sont les mieux conservés de Thiérache et probablement de Picardie" (pièce jointe), le conseil municipal, à l'unanimité, demande que le projet de contournement de La Capelle prenne en considération les observations formulées ci-dessus en assurant la protection de la population de Lerzy et de son patrimoine naturel reconnu comme le mieux conservé de Thiérache» (extrait de la délibération du conseil municipal de Lerzy, 12 octobre 2024).

Quelques contributeurs ont fait part de doutes sur la possibilité de **compenser les impacts environnementaux**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

«Les haies existantes ne pourront pas être compensées dans le cadre du projet, quels que soient les fuseaux. Les haies doivent être prises en compte dans le critère environnement naturel.» (Table 6, atelier de La Flamengrie).

«Il faut mesurer que les compensations environnementales sont impossibles : comment restaurer des sites ?» (Table 5, atelier de La Capelle).

«Le bocage arraché, les arbres centenaires qui seront arrachés, ce n'est pas parce qu'on va replanter trois charmes ... Un arbre arraché, c'est perdu.»

Sur le **tableau de comparaison des fuseaux (analyse multicritères)**, l'État a répondu que la couleur rouge reflète en effet à la fois la richesse environnementale du territoire et le niveau d'impacts potentiels du projet sur les milieux naturels. Cette richesse rend bien évidemment plus complexe la recherche d'une solution pour insérer le contournement, sans toutefois la rendre impossible. Le maître d'ouvrage a souhaité présenter à la concertation un tableau de comparaison objectif, qui restitue de manière transparente cette richesse et cette complexité.

Sur la **prise en compte des milieux naturels**, l'État a remercié les participants pour les nombreuses précisions apportées sur les enjeux, qui permettent d'enrichir l'analyse et la comparaison des fuseaux. Il indique qu'à ce stade d'avancement, l'étude d'impact n'est pas réalisée et que les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts sur les milieux naturels ne sont pas encore définies précisément. L'étude d'impact sera réalisée dans la suite du projet et sera présentée au public au moment de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

- Les impacts sur le cadre de vie des habitants

Concernant le cadre de vie, les inquiétudes ont principalement émané des riverains des fuseaux, qui ont évoqué la **proximité du futur tracé** avec leur habitation et un risque de dépréciation de leurs biens. Des personnes ont fait remarquer **qu'elles ont choisi «de vivre à la campagne»** en s'écartant de l'axe actuel de la RN2 – dont des habitants concernés par le fuseau B au niveau de Froidestrées et Gergny – et que le projet conduit à créer de nouvelles nuisances sonores près de chez elles.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il n'y a pas de fuseau avantageux pour le cadre de vie » (Table 6, atelier de La Flamengrie).

« À quelle distance sera la route de notre maison et de la ferme voisine et comment serons-nous indemnisés ? »

« Les nouveaux fuseaux créeront un impact pour les habitants proches [à La Flamengrie]. Les vents dominants viennent de l'Est. » (Table 2, atelier de La Flamengrie).

« Nous craignons la dévalorisation des biens, des habitations impactées par les fuseaux » (Table 5, atelier de La Capelle).

« Le fuseau C va passer juste à côté de ma maison. C'est un projet de vie. Voilà, je voulais habiter au calme, au milieu des pâtures, avec mon cheval. Je vais me retrouver avec une 2x2 voies qui va longer ma maison. »

« Sur le sujet des nuisances sonores, on est un peu partagés entre des gens qui subissent aujourd'hui de fortes nuisances sonores à côté de la RN2 et ceux qui se sont installés à l'écart pour être au calme et qui risquent d'être impactés par le projet » (Table 8, atelier de La Flamengrie).

« Quand vous parlez d'impact sur le cadre de vie, donc en fait on déplace le problème. Du coup, on se dit que La Capelle sera tranquille et les communes d'à côté, c'est eux qui se prennent tout le problème du bruit. »

« Êtes-vous bien conscients que vous allez détruire le projet de vie de centaines de personnes venues habiter à la campagne qui recherchent la tranquillité ? »

« Étant propriétaire sur la commune de Lerzy, village bucolique, verdoyant aux panoramas inégalables (en tout cas, à mon sens) depuis 2021, il n'est pas envisageable pour moi de voir la 2x2 passer sur le pas de ma porte. »

« Les personnes qui ont acheté leur tranquillité vont se retrouver avec une 2x2 voies au pied de chez eux ! J'estime que si les habitants ont acheté près d'une route type RN2 existante, il ne faut pas venir se plaindre du bruit, sinon il fallait acheter ailleurs ou déménager ! »

« À l'inverse, il faudra désormais tenir compte du bruit de fond permanent que la voie express réalisée dans la vallée de la Librette va générer et qui va constituer une vraie nuisance continue pour les riverains de celle-ci. Or, contrairement aux actuels riverains de la RN2, qui ont acquis leurs habitations en toute connaissance de cause, ces personnes, qui vont voir leur environnement dégradé par le projet, avaient précisément investi à distance de la RN2 pour être tranquilles. »

« Les riverains qui ont acquis leurs habitations aux abords de la RN2 l'ont fait en parfaite connaissance de cause et à un prix tenant compte de cet axe routier. Tel n'est pas le cas des personnes vivant Chemin de la Fourcière [à Gergny], aujourd'hui préservés de la RN2, qui devront subir un bruit de fond incessant de véhicules lancés à 90 km/h en fond de vallée. C'est parfaitement inacceptable. »

Sur la **distance du projet par rapport aux habitations**, l'État a répondu que l'habitat diffus, caractéristique du territoire, est l'une des premières contraintes qui a été regardée au moment de concevoir les fuseaux tels qu'ils sont proposés à la concertation. À ce stade, les fuseaux sont centrés sur une hypothèse de tracé qui pourra évoluer dans la suite des études, dans l'objectif de l'optimiser et notamment de l'écartier autant qu'il sera possible des habitations.



Atelier sur les fuseaux de passage à La Flamengrie

©DREAL Hauts-de-France

Des inquiétudes ont concerné spécifiquement les **habitants de Froidestrées, qui pourraient être « pris en étau »** entre l'ancienne RN2 et le contournement.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je ne comprends pas trop bien qu'on détourne Froidestrées : les habitants vont être pris en étau. »

« Les gens de Froidestrées, ils vont être pris en ciseau entre les deux routes. »

« Les gens de Froidestrées, ils vont avoir une route, la nationale qui va rester pour les gens qui vont passer comme nous, et ils vont avoir l'autre voie derrière. Ils vont avoir deux routes au lieu d'une. Alors les gens qui se plaignent de la circulation, ils auront les camions derrière, ils ne les auront plus devant, ils les auront derrière. Tout le temps, le jour et la nuit. »

Selon quelques interventions, les **giratoires** prévus dans le contournement pourraient être sources de **nuisances**, en raison des décélérations et des accélérations des véhicules.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Là c'est des contournements avec des ronds-points donc des accélérations, des bouchons, ça va être le vrai bordel à l'heure de pointe. »

« Les giratoires ce sont des arrêts + des ré-accélérations et donc des nuisances, c'est négatif » (Table 1, atelier de La Capelle).

Sur les **carrefours giratoires**, l'État répond qu'ils seront vérifiés et dimensionnés de manière à ne pas générer de remontée de file importante même aux heures de pointe, et qu'ils seront implantés à distance des habitations.

• Les impacts sur les commerces et les autres activités économiques

Des personnes se sont questionnées sur les **effets du contournement sur les commerces et les autres activités économiques** de La Capelle et sur le nouveau commerce de La Flamengrie. Pour certaines d'entre elles, le projet fait courir des risques importants aux commerçants, voire il pourrait les « condamner ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« J'ouvre un commerce le mois prochain à La Flamengrie, en plein centre-bourg, et du coup, je m'interroge. Je m'interroge sur le contournement de La Flamengrie parce que, en fait, on a choisi d'ouvrir du lundi au samedi non-stop et de baser notre stratégie commerciale essentiellement sur le snacking, sur le temps du midi, sur la clientèle de passage, en plus de la clientèle du village. »

« Ce projet entraînera dans la difficulté de nombreux commerces. Si on pense développer l'économie locale grâce à cette nouvelle route, on se fourvoie. »

« Est-ce que le contournement de La Capelle veut dire La Capelle ville morte ? Est-ce qu'on a prévu des aménagements pour les entreprises, l'accessibilité et les commerces, etc., parce que ça pourrait aussi vouloir dire ça, vous prenez Marle... ? »

« Tous les fuseaux vont impacter les commerces en termes d'activités » (Table 1 La Flamengrie).

« Dans une région déjà sinistrée, ce projet aurait un impact négatif sur l'activité économique de la région. En contournant La Capelle, les commerces existants (restaurants, boulangerie, fleuriste, pharmacies ...) qui peinent à survivre auraient encore moins d'activité car moins de passage. »

« Les commerces vont souffrir davantage et provoquer le désert des centre-bourgs. Le centre d'Hirson est désert depuis le contournement de la ville : beaucoup de boutiques ont mis la clé sous la porte ! »

« À La Capelle, ils ne se rendent pas compte que les commerçants vont mourir. Le bar, la maison médicale, tous les commerçants, ils vont mourir. »

« Concernant les quatre fuseaux, cela se traduit par la mort des commerces. »

Au contraire, notamment lors du Café citoyen et de l'atelier sur les fuseaux de passage à La Capelle, des avis ont indiqué que la **plupart des commerçants dépendent peu de la clientèle de passage**. M. Paul FOIGNE a déposé dans le cadre de la concertation une étude « descente de rue » réalisée auprès de onze commerces et artisans situés le long de la RN2/Rue du Général de Gaulle à La Capelle, qui va dans ce sens. Le maire de La Capelle a également expliqué que la municipalité a anticipé les effets d'un contournement dans le cadre du programme d'actions « Petites Villes de Demain ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Actuellement, la RN2 n'amène pas de clients aux restaurants de La Capelle. »

« Moi je suis commerçant [à La Capelle] et de toutes façons, je suis pour le contournement, je ne vis pas avec les routiers. »

« Pour les commerces de La Capelle, c'est essentiellement une clientèle locale » (Table 4, atelier de La Capelle).

« La quasi-totalité de la clientèle des artisans et commerçants visités est composée de locaux, habitant La Capelle ou les villages alentours [sauf pour] trois commerces dont les ventes à des usagers non locaux de passage sur la RN2 sont significatives : chacune de ces entreprises estime le pourcentage de clients de passage à environ 25 % (Rapport de l'étude « descente de rue » RN2/Rue du Général-de-Gaulle à La Capelle réalisée par Paul FOIGNE).

« On a eu un retour très intéressant dans le groupe sur les commerces et la vision d'une déviation pour les commerçants de la rue du Général-de-Gaulle : majoritairement tous les commerçants de La Capelle, puisque c'est surtout à La Capelle qu'ils se situent, travaillent avec des acteurs locaux, des clients locaux. L'impact serait le plus fort pour trois commerces d'alimentation, qui ont 25 % à peu près de leurs clients qui vient de l'extérieur. Ce qui serait important serait de travailler sur la dynamique locale, après la déviation, pour se réapproprier la ville, la route » (Table 3, atelier de La Capelle).

« Le renouveau du centre-ville de La Capelle une fois que le contournement sera là, c'est tout le travail qui a été fait depuis maintenant deux ans dans le cadre de « Petites villes de demain », c'est pour cela que nous avons une chef de projet qui est docteur en urbanisme. Cela a été travaillé depuis deux ans, on a même fait travailler les maternelles, les collégiens, on a fait des réunions publiques pour anticiper cela » (Johann WERY, maire de La Capelle).



Vue sur la RN2/Rue du Général-de-Gaulle à La Capelle (©Google Map)

Quelques avis ont évoqué des impacts du projet **sur le tourisme**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La Thiérache peut être un territoire préservé où on peut faire du tourisme, où on peut inventer des choses mais pas avec une 2x2 voies qui la défigure. »

« La table a souhaité souligner l'impact sur le plan du tourisme que pourrait avoir cette infrastructure, en faisant disparaître des chemins de grande randonnée dans un secteur de bocage » (Table 5, atelier de La Capelle).

• Les mises en impasse

Un certain nombre d'expressions ont porté sur **les mises en impasse envisagées dans les fuseaux**, majoritairement pour les juger trop nombreuses et/ou pénalisantes pour les habitants.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je ne comprends pas la mise en impasse de ma rue et je n'accepte pas les allongements de parcours qui pénaliseront de nombreuses personnes. »

« Il y a trop de mises en impasse. »

« Si je vois le fuseau C, vous bloquez toute une partie du village avec l'impossibilité de venir dans le centre de La Flamengrie, à moins d'aller faire le tour par La Capelle, c'est vraiment aberrant. »

« Les mises en impasse dérangent tout le monde » (Table 6, atelier de La Flamengrie).

« Dans les projets de fuseaux B, C et D, le Chemin du Bois-la-Dame où nous habitons sera mis en impasse. Je vous demande donc comment les habitants du Chemin du Bois-la-Dame accéderont à leur maison, puisqu'il n'y a aucun autre accès ? »

« Il y a de trop nombreuses mises en impasse » (Table 5, atelier de La Capelle).

« Les routes en impasse, c'est compliqué pour les locaux. »

« Il y aura plein de chemins qui vont être mis en impasse mais qui vont obliger beaucoup de personnes à faire beaucoup plus de kilomètres pour rejoindre la RN2. »

« Il y a le problème des petits chemins et des maisons qui risquent d'être isolées. »

Plusieurs personnes se sont interrogées sur **les mises en impasse des routes départementales** (RD1720, RD285, RD75 et RD1640) ou sur l'absence de connexion avec elles, notamment celles desservant des entreprises. Des évolutions concernant les ouvrages et les giratoires ont été proposées.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le problème soulevé est celui des mises en impasse trop nombreuses, le fuseau C pose un problème à La Flamengrie avec la mise en impasse de la RD1640, il faut rétablir les RD1640 et 75 par des ouvrages d'art » (Table 7, atelier de La Flamengrie).

« Il est inadmissible de couper la RD75. »

« La coupure de la RD1720 interroge car elle isole la laiterie Leduc. »

« Sur les fuseaux B, C, D la mise en impasse de la RD1720 est très pénalisante (il y a les entreprises Leduc et Franpin, la route est utilisée par les piétons, les cyclistes, les clients du gîte de Saint-Lot). »

« Vous allez supprimer la voie principale qui mène à La Capelle [RD1720] parce qu'un pont coûte trop cher. »

« Il y a nécessité d'un giratoire avec la RD285 pour desservir l'entreprise Édart et les autres activités situées à proximité » (Table 5, atelier de La Flamengrie).

« La mise en impasse de la RD285 fera de La Capelle un passage obligé pour les poids lourds. »

« Sur les tracés B, C et D, il semble important de prévoir un giratoire sur la RD285 (camions des carrières de Glageon et Wallers-en-Fagne). »



Exemple (tracé en jaune) pour raccorder la RD1720 mise en impasse à la RD1043 (dans les fuseaux B, C et D)

Sur **les mises en impasse**, l'État a répondu que le projet de mise à 2x2 voies, dont l'objectif est d'améliorer les conditions de déplacements et de les sécuriser, implique la suppression des accès directs sur la RN2. Des giratoires sont prévus mais en quantité mesurée afin de ne pas dégrader les temps de parcours (de 3 à 5 giratoires selon les fuseaux). Le principe général est que tous les accès aux hameaux, aux maisons, aux fermes, aux parcelles agricoles, aux forêts, etc. seront rétablis soit sur place, soit en utilisant une voie ou un chemin voisin, ce qui conduira dans ce cas-là à allonger certains trajets. À ce stade des études, des raccords (tracés en jaune sur les cartes des fuseaux) sont proposés pour rétablir des routes départementales.

Ces propositions pourront tout à fait être améliorées et enrichies selon les enjeux, en fonction des avis exprimés au cours de la concertation et dans la suite des études.

5.2.2. Des questionnements sur les coûts et les objectifs du contournement

Le projet a plusieurs fois été jugé « trop coûteux ». La question du **coût du projet** a été abordée sous l'angle du **déficit public** et/ou en considérant que l'aménagement **apporte peu aux locaux en termes économiques, et au contraire les impacte significativement**. Des personnes ont évoqué des coûts supplémentaires d'entretien, d'exploitation ou pour des compensations environnementales à venir.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le coût est trop important. »

« Le coût du projet est exorbitant. »

« Pourquoi ne pas faire tout simplement voter sur la construction d'une route qui va coûter beaucoup d'argent ? »

« Il serait plus raisonnable de renoncer à ces travaux, l'argent ainsi épargné pourrait être investi au service des habitants de la Thiérache pour améliorer leur vie quotidienne. »

« C'est un projet extrêmement coûteux alors que finalement il ne va profiter qu'aux poids lourds étrangers qui ne s'arrêtent pas pour consommer ! Est-ce bien raisonnable alors que la France essaye de trouver les moyens de rembourser dans sa dette publique ? »

« C'est une majorité de camions étrangers qui traversent la région dans le sens Nord-Sud pour rouler à moindre coût pour eux en évitant des autoroutes existantes payantes. [...] Ce sera donc à la communauté de payer pour la construction de cette voie plus rapide par une dette permanente que nous ne saurons pas rembourser. Sans compter l'ajout de coûts d'entretien des bords de chaussée et des chaussées elles-mêmes. »

« Il manque aujourd'hui une réflexion sur les retombées économiques – le nombre d'emplois, sur quels secteurs. » (Table 3, atelier de La Flamengrie).

« Vu le déficit public de la France, je ne comprends pas que le gouvernement vous autorise à effectuer cette dépense inutile pour un gain de temps de 2 minutes, qui détruit l'environnement, qui va faire mourir les commerces de La Capelle, de La Flamengrie, qui va polluer davantage, qui va détruire des familles et des exploitations. »

« Je suis contre les 4 propositions. Une route qui va coûter entre 100 et 120 millions d'euros dont le chiffre va être très potentiellement multiplié par deux avec toutes les choses qui ne sont pas mises dans ce budget comme toutes les compensations environnementales ... »

« Aucun fuseau. Dépenses inutiles. Il faut faire des économies, eh bien là nous pouvons en faire. »

« La table aurait aimé avoir un critère supplémentaire sur le coût d'entretien et d'exploitation, au-delà du coût d'investissement, pour prendre en compte le coût d'entretien des ouvrages d'art en particulier, qui sont des éléments assez coûteux à l'entretien » (Table 7, atelier de La Flamengrie).

L'État rappelle qu'à ce stade des études, le tracé définitif n'étant pas encore connu, **les coûts du projet pour chaque fuseau font l'objet d'estimations**. Les fourchettes de coûts présentées à la concertation vont de 100 à 130 millions d'euros en fonction des fuseaux, toutes taxes comprises, aux conditions économiques de 2024. Ces fourchettes intègrent la création du contournement à 2x2 voies, les carrefours giratoires, les ouvrages d'art (ponts, etc.) pour rétablir les voies de communication traversées et les cours d'eau, les bassins d'assainissement, les études. Elles intègrent également des estimations pour les opérations d'archéologie préventive ainsi que pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement humain et naturel (cf. 2.4.2. Les coûts estimés).

Sur les coûts d'entretien et d'exploitation, l'État précise que les conditions d'entretien et d'exploitation seront dépendantes des caractéristiques détaillées des ouvrages et qu'elles seront approfondies dans la suite des études. La conception de l'infrastructure recherchera notamment l'optimisation des coûts d'entretien ultérieurs.

Des participants ont considéré que le **gain de temps est « négligeable »** et ne constitue pas un argument en faveur du projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pas d'effet pour l'économie locale parce que 1 minute de gain de temps. »

« L'ensemble des fuseaux ne fait pas gagner de temps. »

« Distance rallongée, gain de temps négligeable, vitesse limitée à 90 km/h, manque de fluidité par la présence des giratoires. Pour résumé, un gâchis environnemental pour une 2x2 voies au rabais, je ne pense pas que, malheureusement, cela vaille le coup. »

« L'objectif de faire une 2x2 voies intégrale pour gagner 5 minutes sur le trajet n'est pas un objectif prioritaire. »

Sur les gains de temps, l'État rappelle que quel que soit le fuseau de passage, l'effet est faible en raison du faible linéaire du contournement (11 à 14 km selon les fuseaux) et de l'absence de phénomène de congestion notable sur la RN2 existante : le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie fera gagner moins d'une minute. Les objectifs prioritaires du contournement sont la sécurisation des déplacements sur la RN2, le maintien d'un bon niveau de desserte locale et l'amélioration du cadre de vie des riverains.

C'est l'aménagement global de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, une fois toutes les opérations de mise à 2x2 voies et de contournement des communes réalisées, qui permettra un gain de temps, estimé entre 15 et 20 minutes pour l'ensemble de l'itinéraire.



Le carrefour RN2 / RD1029 à La Capelle.

©Harald Mourreau / DREAL
Hauts-de-France

D'autres ont regretté que le projet ne prenne pas en compte **les flux routiers Est-Ouest**, c'est-à-dire les circulations des routes départementales 1043 et 1029 qui traversent La Capelle, en indiquant que cela n'apporte pas une réponse complète pour dévier le trafic routier du centre-ville.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« On a cette RN2, on a la 1043 qui vient d'Hirson et on a la 1029 Saint-Quentin-Cambrai. C'est vrai que c'est un nœud. Quand vous parlez du carrefour, c'est vrai que c'est hyper compliqué. Est-ce que demain ce contournement va permettre que cet axe Est-Ouest soit pris en compte ? »

« La table estime que les fuseaux tels que présentés ne répondent pas vraiment aux besoins d'écoulement de trafic, il faut chercher à écouler les trafics Est-Ouest en même temps que le projet de RN2. Les fuseaux ne traitent pas le problème des déplacements Est-Ouest : il faut un barreau entre RD1029 et 1043 permettant de traiter les flux Est-Ouest » (Table 5, atelier de La Capelle).

« Les camions qui vont arriver de Maubeuge ou d'Étréaupont, pour aller sur Cambrai ou Saint-Quentin, ils vont passer dans La Capelle, ils vont faire comment ? Je n'appelle pas ça un contournement pour les poids lourds, parce que ce qu'on attend à La Capelle, c'est d'éviter les poids lourds. »

« Le contournement a été traité Nord-Sud alors que la question est aussi Est-Ouest. Traiter le contournement de la Capelle aussi bien en Nord-Sud qu'en Est-Ouest » (Table 1, atelier de La Flamengrie).

Sur la prise en compte des flux Est-Ouest à La Capelle, l'État a répondu que le projet de contournement par la RN2 à 2x2 voies, qui concerne effectivement les flux Nord-Sud, serait compatible avec un projet de déviation Est-Ouest du centre-ville de La Capelle (axes des RD1043 et 1029), qui serait à l'initiative du Conseil départemental de l'Aisne, propriétaire et gestionnaire du réseau routier départemental.

Des inquiétudes ont porté sur **une augmentation de la circulation routière** avec la réalisation du contournement – et plus globalement, pour certains participants, avec l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Vous allez créer une immense cicatrice bétonnée à travers les campagnes amenant des milliers de camions supplémentaires avec le vacarme et la pollution que ça générera. »

« Il y aura de la pollution = des cancers, des problèmes respiratoires. »

« Le contournement va entraîner une augmentation du trafic routier, de la pollution, des nuisances sonores. »

« La pollution sera plus importante. »

« En offrant aux routiers étrangers des conditions de circulation optimales et surtout gratuites vous allez les inciter à emprunter cette nationale ce qui aura des conséquences (routes abîmées, problèmes de sécurité, pollution de l'air, pollution sonore...). Il suffit de regarder ce qui se passe en Alsace où une écotaxe va être mise en place pour contrer ces "inconvenients". »

Sur les effets du projet sur les trafics, l'État rappelle que la concertation de 2022 avait abouti à écarter le scénario de type autoroutier. Au contraire, la concertation avait privilégié un scénario irriguant le territoire et maintenant un bon niveau de desserte locale et c'est ce scénario qui a été retenu dans la décision ministérielle du 8 novembre 2022.

Le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes ne devrait pas générer en lui-même de trafics supplémentaires sur l'axe, en l'absence d'effets de report notable de longue distance depuis des itinéraires concurrents. Le projet de contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie permettra par ailleurs de capter les trafics de la RN2 en traversée de zones habitées (selon les fuseaux, de 65 à 75 % du trafic reportés), et donc de réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores pour les riverains.

Dans le cadre des études de trafic conduites par la DREAL Hauts-de-France, un modèle de trafic à grande échelle (sur l'ensemble de l'axe de la RN2 entre Paris et la Belgique) est actuellement en cours d'élaboration : il permettra de modéliser les évolutions des trafics sur la RN2, en particulier de poids lourds, à différents horizons temporels, en intégrant les aménagements progressifs sur l'axe de la RN2.

Des doutes ont été émis sur la **réelle possibilité de contourner Vervins, Fontaine-lès-Vervins et Étréaupont**, ces communes pouvant, selon les personnes qui s'expriment sur ce sujet, constituer une « problématique » dans l'aménagement global de la RN2 entre Marle et Avesnes-sur-Helpe.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« D'une manière générale, je considère que le projet de contournement ne répond pas aux objectifs globaux recherchés pour le tracé Avesnes-Laon. Je pense qu'il faut penser le projet dans sa globalité, c'est-à-dire qu'il faut d'abord réfléchir au tracé total avant d'attaquer des fuseaux plus locaux. Cela permettrait d'appréhender d'abord le contournement des communes plus « problématiques » comme Vervins ou Étréaupont où la localisation en zone inondable risque d'être un grand frein à son contournement futur. »

« Le gros problème de la nationale 2, ce n'est pas forcément La Flamengrie et Froidestrées, c'est surtout Vervins et Étréaupont, qui ne sont pas déviés. »

« Si on voit ça de manière plus globale, si on veut alimenter les industries locales, derrière ça il y aura Étréaupont, Vervins, Fontaine-lès-Vervins ensemble, il faudra faire la route un peu plus loin, on ne voit pas comment, c'est la difficulté qu'il va y avoir dans la globalité à contourner tout ça. »

Sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, l'État précise que, suivant la décision ministérielle du 8 novembre 2022, il se concentre sur les secteurs définis comme prioritaires lors de la signature du Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, à savoir La Capelle et Froidmont-Cohartille. Les prochaines phases d'études, non programmées à ce jour, intégreront les spécificités du territoire et notamment les secteurs de Vervins et d'Étréaupont. Des fuseaux de passage seront définis pour le contournement de chaque bourg traversé ou d'une suite de bourgs, tout en privilégiant un aménagement sur place lorsque les conditions le permettent.

5.2.3. Des arguments opposés au principe d'un contournement intégralement à 2x2 voies et des propositions alternatives

Des personnes ont rappelé qu'historiquement, puis lors de la concertation de 2022, le projet concernait **uniquement le contournement de La Capelle**. D'autres ont retenu que la concertation de 2022 (et plus spécifiquement l'atelier à La Capelle le 3 février 2022) avait conclu, pour la section de la RN2 en Thiérache, à des **créneaux de dépassement entre les villages** et non à une « 2x2 voies intégrale ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« On ne parlait à l'époque que du contournement de La Capelle. C'était le projet du Département, contourner La Capelle et doubler la voie quand il y avait une côte afin de permettre aux voitures de dépasser les camions et les tracteurs. »
« Au départ, on avait prévu que La Capelle. Il y a quinze-vingt ans, on parlait contournement de La Capelle. »
« La 2x2 voies intégrale ne correspond pas à ce qui avait été dit en 2022. On avait dit des créneaux de dépassement pour minimiser les impacts. »
« Alors pourquoi les voies de dépassement, qui apparemment avaient été évoquées lors de l'atelier [à la Capelle, le 3 février 2022], n'ont pas été retenues ? »
« La majorité des gens qui étaient venus à la réunion de 2022 étaient contre la 2x2 voies intégrale. Donc, du coup, ça a été maintenu ? Donc en fait, la concertation n'a pas servi. »
« C'est pourquoi il y a deux ans il avait été soumis l'idée qu'il était envisageable qu'on ne passe pas en 2x2 voies partout, comme c'est le cas à Marle pour du délestage. »

Sur la concertation du 10 janvier au 25 mars 2022, l'État a indiqué que le bilan qui en avait été tiré avait pris en compte, d'une part les avis émis au cours de l'atelier de La Capelle, d'autre part tous les avis recueillis par le biais des autres modalités de participation proposées durant les onze semaines d'échanges (autres réunions, plateforme d'expression en ligne sur le site rn2.fr, carte « T » diffusée en boîtes aux lettres, permanences itinérantes du « bus-info RN2 », etc.). C'est en s'appuyant sur la synthèse de l'ensemble des expressions recueillies et sur les enseignements de la concertation que la décision ministérielle du 8 décembre 2022 a retenu, pour la section entre Marle et Avesnes-sur-Helpe, un parti d'aménagement à 2x2 voies en route non express, avec carrefours à niveau (giratoires) et terre-plein central. Ce parti en route non express permet aux véhicules lents, notamment les engins agricoles, de circuler sur la RN2 aménagée.

Sur l'élargissement du contournement de La Capelle aux communes limitrophes de Froidestrées et de La Flamengrie, l'État a indiqué que cela a répondu aux attentes et propositions qui avaient été exprimées par les participants à l'atelier de concertation du 3 février 2022 à La Capelle, reprises par la décision ministérielle du 8 novembre 2022 : le maître d'ouvrage a donc réorienté les études pour y intégrer des fuseaux longs contournant les trois communes, qui sont les fuseaux présentés à la concertation.

Un certain nombre de participants ont exprimé un **avis défavorable à un contournement intégralement à 2x2 voies**, notamment en s'appuyant sur les impacts potentiels du projet (cf. 5.2.1).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pas favorable à un projet aussi gigantesque à 2x2 voies. »
« Je suis contre ce projet, l'Europe est en décroissance, l'État n'a plus d'argent, les caisses sont vides. »
« On devrait déjà entretenir la nationale 2 actuelle au lieu de réaliser des contournements à plusieurs millions d'euros. On détruit la nature pour pas grand-chose. »
« De manière générale, le contournement de ces communes est inutile. »
« Dans la globalité, aucun intérêt de cette mise à 2x2 voies. »
« Ce projet est une aberration logique, idéologique et écologique. Il est le fruit d'un positionnement purement dogmatique consistant à dévier la RN2 quoi qu'il en coûte, au mépris des paysages et des habitats humains et naturels existants, et de l'activité économique, qu'il s'agisse de l'activité agricole ou de l'activité de services des villages qui en vivent. »
« Sur les trois objectifs, j'avoue ne pas avoir entendu d'arguments convaincants à la mesure de ceux exprimés en défaveur de celui-ci. [...] On a ainsi le sentiment d'être en face d'un projet aux intentions louables mais dont les incidences négatives semblent l'emporter sur les avantages qu'il apporterait. Ce projet ne semble pas répondre à une nécessité. »
« C'est un projet d'un autre temps. »
« Pourquoi détruire la Thiérache ? C'est non catégorique. »

Bien que la concertation n'ait pas eu pour objet de remettre en débat le parti d'aménagement déjà décidé, **plusieurs alternatives, ou combinaisons d'alternatives, ont été proposées** par les contributeurs.

Elles sont détaillées dans les pages qui suivent autour des actions suivantes :

- agir sur le trafic de poids lourds ;
 - réaliser uniquement le contournement de La Capelle ;
 - aménager la RN2 existante sur place ;
 - réaliser le contournement dans un secteur plus éloigné.
- Agir sur le trafic de poids lourds

Des personnes ont recommandé, avant d'envisager tout aménagement de la RN2, de s'attacher à **réduire les trafics poids lourds présents sur l'axe** en les dirigeant vers les autoroutes existantes ou en instaurant une taxation ou la gratuité sur l'A26.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il faudrait plutôt essayer de diriger tous ces poids lourds vers des voies rapides qui existent déjà et donc les obliger à emprunter ces voies rapides. »

« Je ne comprends pas pourquoi la toute première mesure envisagée n'est pas d'envoyer les camions en transit entre Paris et la Belgique sur les autoroutes qui sont les plus adaptées à ce trafic. Ça permettrait peut-être d'envisager la transformation de la RN2 autrement. »

« Il faudrait déjà taxer tous les étrangers pour pouvoir utiliser nos routes et il y aurait déjà moins de circulation. »

« Ne serait-il pas plus simple de faire la gratuité de l'autoroute A26 pour être débarrassés de ce problème ? »

- Réaliser uniquement le contournement de La Capelle

D'autres personnes, y compris celles qui se sont dites opposées aux fuseaux présentés, ont préconisé **de réaliser uniquement le contournement de La Capelle**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Faites déjà La Capelle et après on voit. On dit que le contournement de La Capelle ce serait utile, mais que les extrémités, non. »

« Je suis d'accord avec le contournement de La Capelle afin d'atténuer la gêne de riverains du centre de La Capelle. Pour Froidestrées, est-ce nécessaire ? »

« En tout cas, avec tout ce qu'on a entendu quand même, il y a beaucoup de monde qui veut contourner La Capelle, on est tous d'accord je pense, mais Froidestrées ne veut pas. On ferait marche arrière pour ne voir que le contournement de La Capelle, je pense qu'il y aurait davantage de monde qui serait d'accord. »

« La table s'est focalisée sur La Capelle, sa position est qu'il n'y a pas de nécessité sur Froidestrées et La Flamengrie » (Table 4, atelier de La Capelle).

« Personnellement, je suis pour le contournement de La Capelle, pour uniquement le contournement de La Capelle. »

Sur ce thème, certains participants préconisent **un contournement de La Capelle à 2x1 voie ou « au plus court »**, d'autres insistent sur l'enjeu de solutionner dans le même temps la question **des circulations Est-Ouest**.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Ce serait uniquement une déviation de La Capelle, uniquement la déviation de La Capelle par l'Est, en route bidirectionnelle (une route avec deux directions) » (Table 2, atelier de La Capelle).

« Un contournement au droit de La Capelle avec une déviation au plus court » (Table 4, atelier de La Capelle).

« Les propriétaires et exploitants de Lerzy-Froidestrées proposent le contournement de La Capelle et la réalisation d'un barreau Est-Ouest par le Département de l'Aisne. »

« Il faudrait limiter le contournement uniquement sur la commune de La Capelle par un contournement à 270° pour détourner tous les poids lourds du bourg. »

« Contournement de La Capelle avec continuité Est-Ouest uniquement. »

Un contributeur préconise de **ne réaliser que la connexion entre la RD1043 et la RN2** :

« Il me paraît bien plus simple de reprendre un vieux projet qui était le prolongement de la RD1043 venant d'Hirson vers un giratoire sur la RN2. Tout simplement. »

- Aménager la RN2 existante sur place

Plusieurs avis ont suggéré l'aménagement de la RN2 existante sur place, au moyen de **créneaux de dépassement entre les villages**.

« Pourquoi ne pas doubler la RN2 sur place entre les villages ? »

« Faire avec l'existant aurait largement suffi en réalisant des voies de dépassement. »

« Je crois que les gens seraient plus favorables à une transformation par exemple, de la RN2 avec des tronçons où il y a deux voies. »

« Pas de déviation de Froidestrées et de La Flamengrie mais des aménagements à 2x2 voies sur les alignements entre les communes. »

« Le mieux est de créer des voies de dépassement en supprimant certaines maisons entre les villages, ce qui coûtera bien moins cher. »

« On a deux grandes lignes droites sortie d'Étréaupont-Froidestrées et Froidestrées-La Capelle où on peut doubler les voies très facilement, surtout dans la montée d'Étréaupont où les camions ont du mal à monter. »

Pour ce qui concerne la traversée de Froidestrées (ou celle de La Flamengrie), des mesures de **limitation de la vitesse** ou l'utilisation d'**enrobé phonique** ont été proposées.

« Je pense que sur Froidestrées, il y a moyen d'aménager l'existant, de trouver un compromis, parce qu'une 2x2 voies pour contourner Froidestrées à 80 km/h, on peut mettre un radar. »

« Pour la sécurité sur les communes de La Flamengrie et Froidestrées des ralentisseurs ou des radars peuvent être une solution peu coûteuse et efficace pour redescendre la vitesse au cœur des villages. »

« Il faut une couche de roulement antibruit à Froidestrées et pose de feux radars qui permettraient de maintenir une vitesse plus faible dans la traversée du bourg et limiterait les nuisances sonores. »

« S'agissant des nuisances sonores qui constituent le principal désagrément pour les riverains actuels, il est important de mentionner l'existence d'une solution performante et beaucoup moins coûteuse budgétairement et écologiquement que cette déviation. Il s'agit de réaliser un enrobé anti-phonique dans la traversée des agglomérations. Cette technique est désormais abondamment utilisée en Île-de-France. »



La RN2 à Froidestrées. © Havang(n)/W. Commons

L'atelier sur les fuseaux à La Capelle, le 15 octobre 2024, a été l'occasion d'une proposition de fuseau alternatif sur les trois communes.

« On a un fuseau alternatif qui a été proposé, qui consisterait à créer un créneau à 2x2 voies sur place au sud de Froidestrées, à garder la RN2 dans Froidestrées telle qu'elle est actuellement avec juste un traitement du problème de vitesse, ce qui pourrait se faire par un radar ou par un feu qui passe au vert quand on roule à moins de 50 km/h, un secteur entre Froidestrées et La Capelle à 2x2 voies sur place, un contournement de La Capelle par l'Ouest au plus près, un fuseau Ouest qui s'inspirerait plutôt du fuseau A mais très proche, une connexion à la RD1043 côté Est et puis une traversée de La Flamengrie sur la RN2 actuelle » (Table 3, atelier de La Capelle).

Sur la proposition émanant de l'atelier de La Capelle, l'État répond qu'elle permet le contournement de La Capelle mais qu'elle ne répond pas aux objectifs de sécurisation par le contournement de la totalité des bourgs traversés et l'aménagement de l'ensemble du linéaire à 2x2 voies.

- Réaliser le contournement dans un secteur plus éloigné

Différentes suggestions ont été faites **pour éloigner le projet par rapport aux fuseaux proposés et par rapport à la RN2 existante**, dans l'objectif d'avoir « moins d'agglomérations à traverser » : à l'est par Vervins-Hirson-Fourmies-Avesnes ou en passant entre La Capelle et Hirson, à l'ouest par Guise et Marle.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Pourquoi ne pas faire, on en a parlé, mais très vaguement, un contournement plus long de Vervins qui irait à Hirson, Fourmies, les deux déviations des deux villes sont déjà faites, qui rattraperait Avesnes ? Il me semble qu'il y a moins de villages à traverser. »

« Et si le contournement partait de beaucoup plus loin, partait de Marle ? À partir de Marle, on pourrait arriver par Hirson. »

« Un tracé plus à l'est qui dévierait la totalité des villages entre Avesnes et Vervins, plus direct pour les poids lourds et évite les contournements de chaque village pris isolément, notamment Étréaupont. »

« Je ne sais pas, il faut peut-être prendre plus large. Peut-être qu'Étréaupont, si on ne peut pas le faire – vous pouvez voir aujourd'hui avec les travaux sur le pont... –, peut-être qu'il faut aller à 15 km parce qu'après comment on reconnecte à quelque chose qui est à peine 5 km plus loin. »

« Favoriser un axe vers Hirson qui permettrait un meilleur transit Nord-Sud entre Avesnes et Vervins = contournement en une fois de tous les villages, ce qui serait plus logique et économe. »

« Un contournement de bon sens passerait à l'est de La Capelle, entre La Capelle et Hirson de façon à rejoindre Vervins en direct. »

« Je pense que votre projet, vous ne l'avez pas assez poussé, la RN2 quand on regarde d'Avesnes jusqu'à Laon, vous avez une multitude d'agglomérations, ça vous fait une multitude de mécontents. Je suis conducteur routier, je démarre de Buironfosse pour aller vers Paris, je ne passe pas par ici, je passe par Guise et Marle : vous avez trois agglomérations. Pourquoi vous ne faites un projet qui s'emmènerait par là ? Et je ne passe pas plus de temps par là. »

« On aurait préféré comme en Bretagne : une voie rapide plus éloignée avec des échangeurs avec les communes de la RN2. »

D'autres contributeurs évoquent un passage **par l'Ouest mais davantage sur les plateaux** pour éviter les risques d'inondations et de coulées de boue, ou encore **un passage par des routes départementales** qui seraient « reclassées en nationales ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Vous avez oublié un tracé que je trouve, ce serait de passer de l'autre côté du ruisseau du Lerzy dès le départ pour accéder au plateau, à ce moment-là, évidemment passer par le carrefour parce que le carrefour à mon avis est indispensable. Et puis au point de vue impacts hydrologiques vous avez presque zéro puisque vous passez à côté des sources et vous restez sur les plateaux. »

« L'État n'a pas de mal à déclasser une nationale pour la rendre départementale, pourquoi l'inverse ne pourrait pas se faire ? Pourquoi on ne pourrait pas reclasser une départementale se trouvant à côté [parallèle à la RN2] en nationale ? »

Sur les propositions de passage dans des secteurs éloignés de la RN2, l'État a répondu que la décision ministérielle du 8 novembre 2022, s'appuyant sur le bilan de la concertation de 2022, porte bien sur l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe et sur le contournement en tracé neuf des douze communes traversées par la route nationale. La commande ministérielle concerne l'itinéraire actuel : il ne s'agit pas de créer une nouvelle route ni d'aménager un autre itinéraire.

5.2.4. Des arguments favorables au projet

Les arguments, tels qu'ils ont été exposés par les personnes favorables au projet, se rejoignent sur ces enjeux, détaillés dans les pages qui suivent :

- la baisse de la circulation en centre-ville et des nuisances pour les riverains ;
 - le confort et la sécurité des déplacements sur la RN2 ;
 - la contribution au désenclavement et au développement de la Thiérache ;
 - un projet attendu depuis longtemps ;
 - le souhait d'un contournement proche de l'axe actuel de la RN2.
- **La baisse de la circulation en centre-ville et des nuisances pour les riverains**

Sur ce thème, des riverains de l'actuelle RN2 ont exposé **les nuisances qu'ils subissent en termes de bruit et de pollution**, provenant majoritairement selon eux du **trafic de poids lourds**, dont la croissance est soulignée et dont la vitesse est jugée excessive. Des intervenants ont regretté que les points de vue des personnes défavorables aux fuseaux de contournement n'aient pas considéré la situation des riverains actuels.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Riverains à La Capelle, nous ne pouvons que déplorer le balai incessant des camions. Nous sommes réveillés 4 ou 5 fois par nuit par le claquement des bennes et le tremblement de la maison qui s'ensuit (les bibelots tombent, les portes claquent, les lits tremblent eux aussi). Tous nos voisins se plaignent de vivre la même situation et sont, eux aussi, à bout nerveusement. Nous espérons pouvoir être entendus dans l'élaboration de ce projet qui, nous en sommes certains, ne pourra être que bénéfique pour notre secteur. »

« J'habite La Capelle depuis 1985, au bord de la RN2. Le trafic d'alors était de quelques centaines de véhicules par jour. Aujourd'hui, il est de plusieurs milliers de véhicules, l'augmentation la plus flagrante est le passage important de poids lourds étrangers profitant d'un itinéraire gratuit. Le 1er octobre dernier, j'ai assisté à la réunion de concertation publique de La Capelle. J'ai été déçu du comportement de certaines personnes venues non pas pour améliorer le projet dans l'intérêt de tous mais tout simplement pour défendre leurs points de vue personnels. Avoir de nombreux véhicules passant devant chez soi n'est apparemment que le problème de ceux qui habitent en bordure de la nationale » (Régis FOSTIER, Conseiller municipal de La Capelle).

« Nous parlons de gênes de nuisances, etc. qui seront occasionnées par le trafic important [sur le contournement] mais je pense que ce n'est pas pire que de voir passer ce même trafic au pied des fenêtres des riverains. »

« Ces contournements semblent indispensables au vu de l'augmentation du trafic routier. Ils ne peuvent qu'améliorer les conditions de vie des habitants. »

« En raison du nombre important de poids lourds, je suis favorable à la déviation sans fuseau préférentiel. »

« aites de votre mieux, je serai contente de ne plus entendre et voir les camions. »

« Je suis favorable au projet pour les riverains de la RN2. »

« Lorsque vous interrogez les Capellois, ce n'est pas vivable aujourd'hui. Depuis tout à l'heure, vous l'entendez [au cours du Café citoyen] » (Johann WERY, maire de La Capelle).

« Je pense que c'est une bonne idée, ne serait-ce que pour les habitants de Froidestrées. Fini le va-et-vient de tous ces véhicules qui traversent le village à une vitesse excessive. »

« Je suis pour le contournement des bourgs pour avoir moins de circulation surtout des camions, en plus d'avoir le bruit surtout le bruit que l'on entend malgré les doubles vitrages. »

« Entièrement pour. La circulation est envahie par les camions sur la RN2. »

« Il faut une déviation : poids lourds devant les fenêtres, 350 poids lourds par heure. »

Des expressions plus générales ont pris en compte l'amélioration de la **sécurité** et de la **fluidité** et la possibilité qui serait donnée d'aménager sur l'ancienne RN2 des itinéraires pour les **mobilités douces** (marche à pied, vélo). La **délibération du Conseil municipal de La Capelle** en faveur du projet synthétise l'ensemble de ces enjeux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le contournement des villages cités sera un bien pour les habitants le long de la RN2. Moins accidentogène (par rapport à la vitesse non respectée lors de la traversée de ces communes). »

« Le contournement de la ville de La Capelle constitue un projet crucial pour améliorer la fluidité du trafic sur l'axe reliant Avesnes-sur-Helpe à Laon. Cette portion de route, souvent encombrée, est essentielle pour le transport régional, notamment pour les activités économiques, agricoles et touristiques de la région. Actuellement, le passage par La Capelle engendre des ralentissements et des problèmes de circulation importants, notamment en raison du trafic de poids lourds et des véhicules de transit traversant la ville. »

« Projet important pour fluidifier le trafic poids lourds et la sécurité des villages. »

« Moins de nuisances le long de l'ancienne nationale. Aspect sécuritaire avec la nouvelle route pour l'ensemble des fuseaux. »

« Très favorable : sécurité, desserte, cadre de vie des riverains, possibilité mobilité douce sur ancienne RN2. »

« Le projet de contournement permettra de désengorger le centre-ville, réduisant les nuisances sonores et environnementales pour les riverains tout en sécurisant les déplacements des habitants. »

« En tant qu'habitant de Froidestrées je ne peux être que pour le contournement : tranquillité, sécurité cycliste car pas de piste cyclable aujourd'hui. »

« Considérant les nuisances quotidiennes subies par les riverains de la commune (bruit, circulation intensive, non-respect de la vitesse de circulation, dégradation de la chaussée et des maisons, absence de sécurité), le Conseil Municipal de la Ville de La Capelle confirme donc son intérêt dans la réalisation du contournement » (Délibération du conseil municipal de La Capelle).

Une question a été posée sur le statut de l'ancienne RN2, une fois le contournement réalisé : « *Quand la nationale RN2 sera déviée si elle l'est, qui s'occupera de l'actuel tracé de la nationale 2, est-ce que ce sera à la charge du Département, des communes ?* »

Sur le statut et le devenir de l'ancienne RN2, l'État a répondu que dans le cas d'une route nationale déviée avec un tracé neuf, l'ancien itinéraire est confié aux collectivités locales, qui peuvent être les communes, les intercommunalités ou les départements, selon les fonctions attribuées à l'ancienne route nationale (les pôles qu'elle relie, le territoire qu'elle dessert, etc.). Chaque situation est un cas particulier. Des conventions de déclassements devront être établies avec les futurs gestionnaires en anticipation de la réalisation des travaux de contournement.



Café citoyen à La Capelle.

©DREAL Hauts-de-France

- Le confort et la sécurité des déplacements sur la RN2

Des contributeurs ont évoqué les avantages d'un contournement en termes de stationnement au centre-ville de La Capelle et plus largement ceux de l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe **pour gagner en sécurité et en temps de trajet.**

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Moi je suis pour. Je sais qu'il y a les commerçants, qu'il y a beaucoup de choses, mais pour ceux qui font beaucoup de route tous les jours, c'est bien. Et même, quand on traverse La Capelle maintenant, il n'y a plus moyen de se garer, il n'y a plus moyen de faire quoi que ce soit, on est toujours coincés. »

« La table se dit que, à terme, les conditions de déplacement pour les habitants locaux seront meilleures, parce qu'on aura la déviation et que la RN2 historique sera forcément moins usitée qu'actuellement » (Table 2, atelier de La Flamengrie).

« Déjà quand on prend Avesnes-Laon, moi qui prends la route pour des raisons professionnelles le lundi, c'est quand même une route très très très dangereuse. Si on prend d'aujourd'hui à moins 20 ans, le nombre de morts qu'il y a déjà eu, je pense que c'est un critère que tout le monde devrait quand même avoir. Le contournement de La Capelle, de Froidestrées et tout ça, que les gens puissent y penser parce que quand on a un enfant qui est mort comme ça, je pense que la sécurité c'est quand même... personne n'en a parlé de ça. »

« Utilise régulièrement la RN2 pour son travail et est favorable au projet d'aménagement pour des raisons sécuritaires et de gain de temps. »

« Une telle initiative favorisera un gain de temps significatif pour les automobilistes et les professionnels du transport, améliorant ainsi la compétitivité économique de l'axe Avesnes-Laon. »

« J'habite à Vervins et le présent projet de contournement (associé au contournement en cours d'Avesnes) permettra de gagner un peu de temps et de sécurité lors des trajets vers la Belgique, Valenciennes ou Lille. »

- La contribution au désenclavement et au développement économique de la Thiérache

Plusieurs personnes ont jugé le **projet important pour l'attractivité** de la Thiérache et sa « visibilité touristique » et **pour le développement** des entreprises, des commerces et des emplois, **en cohérence avec le Pacte SAT** (Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les pertes d'emplois [constatées dans les décennies passées] sont normales, il n'y a aucun moyen de locomotion. C'est important les transports : pas d'accès... il faut essayer de s'ouvrir un petit peu. »

« C'est dans notre intérêt qu'on ait des belles routes pour accueillir des entreprises. »

« Il y a un besoin de relancer l'artisanat. »

« Favorable au projet et à la réalisation des contournements pour le développement de la Thiérache via le Pacte. »

« Favorable à un projet pour l'avenir de La Thiérache si un AFAFE [aménagement foncier agricole, forestier et environnemental] est mis en œuvre. »

« Pour la venue d'activités économiques sur La Capelle : besoin de route. »

« Le projet permettra d'améliorer les flux du nord vers le département de l'Aisne, notamment pour le transport et le monde économique. »

« Pour les commerces de La Capelle, c'est essentiellement une clientèle locale et la déviation de La Capelle pourra peut-être ramener une activité économique localement. Il y a un besoin de faire une route, ne serait-ce que pour éventuellement ramener de l'activité. »

« C'est à mon sens une source de progrès, comment être contre ? La population augmente, les besoins s'ensuivent, le tout dans un cadre de vie de plus en plus exigeant : il y a forcément des conséquences qu'il nous faut assumer. »

« On peut espérer une augmentation de l'attractivité de la région. »

« Le projet est une opportunité de désenclavement du territoire. Dans le cadre du Pacte SAT, il permettra ou devrait permettre de développer l'économie locale autre qu'agricole. Les entrepreneurs ou artisans pourraient tirer un bénéfice d'un réseau routier plus sécurisé sur un territoire mieux desservi. Par un aménagement routier rénové, la Thiérache bénéficierait d'une meilleure visibilité d'un point de vue touristique. Malgré ses atouts, la Thiérache reste méconnue. »

« Je voudrais remercier les élus par rapport au travail qui a été fait sur ce projet dans le cadre du Pacte SAT. Il ne faut pas oublier que c'est un projet au bénéfice du territoire, quoiqu'on en dise. C'est quand même un projet de territoire et, pour ceux qui ne le savent pas, la Thiérache est un territoire méconnu, qu'il faut désenclaver. L'objectif est de développer le territoire, de développer l'économie, là on voit que ce sont beaucoup des agriculteurs qui se sont exprimés avec tout le respect que j'ai pour eux, mais il n'y a pas que cette économie, pour moi un territoire il n'y a pas que les agriculteurs, c'est aussi les artisans, les commerçants, les services à la personne, etc. » (Christelle MAES, adjointe au maire de La Capelle).

Le maintien des jeunes générations sur le territoire a également été considéré comme un enjeu et a même été jugé « primordial » par l'un des contributeurs au regard du vieillissement de la population. L'étude « descente de rue », réalisée dans le cadre de la concertation, a pris en compte les établissements scolaires et de formation de La Capelle ; elle a permis d'interroger spécifiquement le Centre de formation des apprentis (CFA), riverain de la RN2, qui a exprimé un avis positif sur le contournement de La Capelle.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« On a précisé qu'il serait important d'avoir un projet réalisé pour que les jeunes puissent continuer à vivre dans les villages et faire venir les entreprises, donc il y a la volonté d'un aménagement. » (Table 10, atelier de La Flamengrie).

« Il faut relancer les métiers pour les jeunes. »

« Sur ce territoire, il y a beaucoup de centres de formation qui forment beaucoup de jeunes. Et voilà, je pense qu'au final ce serait peut-être dommage de ne pas leur laisser la chance de rester sur ce territoire, puisqu'on l'a entendu tout à l'heure, les jeunes ne restent pas forcément ici mais on a un terreau, et l'avenir ce sont les jeunes » (Christelle MAES, adjointe au maire de La Capelle).

« Le vieillissement de la population : aujourd'hui, la moyenne d'âge est élevée, le revenu moyen par habitant, on est quatre-vingt dixièmes sur 100. Ce sont les statistiques établies par les services fiscaux. Et à La Capelle, la population est 10 ans plus vieille que la moyenne des Français. Et tout à l'heure vous avez parlé du collège, moi j'ai eu des enfants au collège, il y avait 630 enfants, aujourd'hui 330. »

« C'est une projection sur l'avenir, pour les études des enfants, pour faire venir des collèges ou des activités pour les futures générations. »

« Le contournement est un bon projet, il permet de garder nos enfants qui iront travailler par les grands axes mais resteront vivre dans leur village (bon pour les écoles, les commerces, la vie du village). »

« Le territoire est un terreau pour nos jeunes et bénéficie d'un maillage de centres de formation en lien avec l'agriculture mais aussi le commerce, l'artisanat, l'aide à la personne. Maintenir nos jeunes sur la Thiérache est primordial au regard d'une population vieillissante. »

« Le directeur [du CFA de La Capelle] et son équipe perçoivent le projet routier global comme une opportunité de gagner en mobilité et de potentiellement former davantage d'élèves. Plus précisément, le contournement de La Capelle apportera un meilleur cadre de vie aux apprenants car la route est bruyante et dangereuse. L'attractivité du CFA et des établissements scolaires (MFR, école, collège) sera donc meilleure » (Paul FOIGNE, rapport de l'étude « descente de rue » RN2/Route du Général-de-Gaulle à La Capelle).



Centre de formation des apprentis de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-France à La Capelle (©Google map).

Les **délibérations et avis de la communauté de communes de la Thiérache du Centre et des communes de La Capelle, La Flamengrie et Sorbais** ont exprimé une position favorable au projet, en s'appuyant sur les enjeux de désenclavement ou sur le Pacte SAT. Les collectivités ont relevé à ce propos un risque d'isolement du territoire si la RN2 devait être aménagée au nord et au sud mais plus dans le secteur de La Capelle.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« À la suite de la réunion de concertation qui a eu lieu le 8 octobre 2024 à La Flamengrie, le Conseil municipal de la commune de La Flamengrie décide de réaffirmer son soutien à l'aménagement de la RN2 qui est le projet principal du Pacte Sambre Avesnois Thiérache » (Délibération du conseil municipal de La Flamengrie).

« Il ne faut pas oublier que le projet de mise à 2x2 voies est global, le contournement des communes de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie n'est que l'une des premières étapes. Des étapes futures viendront dont notamment celle de raccorder l'entrée de l'Autoroute A26 au sud de Marle par une route express. Cette étape raccordera le Sud de notre territoire à une dizaine de minutes en voiture d'une route à 110 km/h. Il s'agira d'une véritable opportunité et d'un désenclavement. Il convient que l'ensemble de notre territoire puisse bénéficier de ce futur raccordement ainsi que celui en cours de construction autour d'Avesnes. Cela passe par la présente étape de réalisation du contournement des communes de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie. Ainsi le remettre en cause c'est prendre le risque qu'à terme notre territoire soit géographiquement divisé. Au Sud, un secteur désenclavé très proche d'une route express avec connexion rapide à l'autoroute, au Nord une connexion routière qui sera identique à aujourd'hui. Le Conseil municipal [ou le bureau communautaire] affirme donc son intérêt dans la réalisation du contournement » (Délibérations des conseils municipaux de La Capelle et de Sorbais et avis du bureau communautaire de la Thiérache du Centre).

• Un projet attendu depuis longtemps

Des personnes ont indiqué que le territoire est **en attente de la réalisation du projet**, évoqué depuis déjà plusieurs décennies.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« C'est vrai que cela fait dix ans qu'on en parle. Si ça peut se faire, c'est bien. »

« C'est 40 ans trop tard, parce qu'on a perdu 1 300 emplois à La Capelle et ses alentours, vu que la Nationale 2 n'a pas été aménagée. Alors aujourd'hui, on se plaint qu'on n'a pas de travail, mon fils il ne travaille pas à La Capelle, il est parti travailler en région parisienne, pourquoi ? Parce qu'il n'y a plus de boulot ici, il n'y a plus rien. C'est zéro, et demain il y en aura encore moins. Ce qui est parti est parti, à Buironfosse c'est parti, à La Flamengrie c'est parti, la cartonnerie à Étréaupont, c'est parti, il faut se rappeler tout ce qui est parti quand même, et tout ça dû à la route, qui n'a jamais été faite, par rapport au transport. Parce qu'on est ravitaillé... les corbeaux maintenant, ils volent à l'envers, ils ne veulent pas voir la misère. Et là, la Nationale 2 elle se fait, sinon Eurocave [fabrication d'appareils électroménagers] à Fourmies est prêt à partir aussi. Ils ne partent pas parce que c'est en train de se faire, sinon ça partait aussi. »

« Le territoire est en attente de cet aménagement dont on parle depuis 1960. Pour nos jeunes et nos actifs en ce qui concerne la mobilité professionnelle mais aussi pour faciliter l'installation d'industriels et autres entreprises. »



Le bourg de La Flamengrie.

© P.A. Leclercq/W. Commons

- Le souhait d'un contournement proche de l'axe actuel de la RN2

Des participants, le maire de La Capelle et les collectivités locales dans leurs délibérations et avis, ont souligné l'importance de réaliser un contournement proche de l'axe actuel de la RN2, au risque sinon d'éloigner les flux et de ne pas répondre aux objectifs de desserte et de désenclavement du territoire.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Peu importe le fuseau, l'important est de réaliser le projet et de ne pas le dévoyer. Il ne faut pas le rapprocher d'Hirson car il ne s'agirait plus d'un contournement de La Capelle mais de la création d'une route nouvelle. Le report du trafic ne serait pas suffisant. »

« Je tiens au vocabulaire, c'est contournement et pas détournement. Parce que si le contournement passe à cent mètres de l'axe, ça va, par contre s'il y a une déviation un peu plus loin, là La Capelle n'existe plus » (Johann WERY, maire de La Capelle)

« Il semble nécessaire d'adapter le projet, mais ne pas amener une alternative géographique plus éloignée » (Délibération du conseil municipal de La Flamengrie).

« Proposer une autre alternative qui passerait à plusieurs dizaines de kilomètres à l'est ou à l'ouest de ces communes [La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie] ne détournerait pas suffisamment le trafic et ne desservirait pas le territoire. Les objectifs initialement posés ne seraient donc pas atteints. Il s'agirait d'un détournement de ces communes et non plus d'un contournement, voire de la création d'un nouvel axe parallèle à la RN2. Il est donc nécessaire de fixer le projet, éventuellement en les modifiant légèrement si nécessaire, mais pas d'amener une nouvelle alternative géographiquement plus éloignée » (Délibérations des conseils municipaux de La Capelle et de Sorbais et avis du bureau communautaire de la Thiérache du Centre).

5.2.5. Des vigilances particulières dans la mise en œuvre du projet

Ces vigilances concernent les enjeux agricoles, environnementaux et de cadre de vie. Elles ont été demandées par des représentants de la profession agricole (Chambre d'agriculture de l'Aisne, Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins, AOP Maroilles) et par des collectivités (bureau de la Communauté de communes de la Thiérache du Centre et les communes de La Capelle et de Sorbais).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Considérant la proposition de 4 fuseaux de contournement [la Chambre d'agriculture] s'inquiète de la non évaluation de l'impact de chaque fuseau sur l'agriculture : nombre d'exploitations impactées, niveau de morcellement du parcellaire agricole notamment, dénonce que pour chaque fuseau l'emprise estimée pour le contournement est hors compensations environnementales qui ne sont pas encore définies à ce stade des études, [...] demande la réévaluation des critères pour chaque fuseau avec la prise en compte des activités agricoles sous toutes ses composantes [et]

DEMANDE :

- de réaliser sans délai l'Étude Préalable Agricole et de définir des mesures de compensations (collective agricole),
 - de constituer des réserves foncières pour faire face à la consommation du foncier agricole,
 - de mettre en place sans délai une Commission Communale ou Intercommunale d'Aménagement foncier,
 - d'éviter la consommation d'espaces agricoles par la compensation environnementale en privilégiant une compensation environnementale fonctionnelle et non surface,
 - d'intégrer la circulation des engins agricoles »
- (Motion de la Chambre d'agriculture de l'Aisne).

« Le trajet définitif sera prochainement déterminé par les services de la DREAL, nous souhaitons émettre une demande forte à savoir d'éviter au maximum d'impacter les surfaces en herbes engagées dans l'AOP Maroilles » (Didier HALLEUX, président du syndicat AOP Maroilles en Thiérache).

« Voici ce que l'Union des Syndicats Agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins peut proposer sur l'aménagement en 2x2 voies de la RN2 pour le contournement des communes de Froidestrées, La Capelle et La Flamengrie. Tout d'abord, nous tenons à vous préciser que nous ne sommes pas favorables pour ce contournement. Des voies de dépassement auraient pu suffire pour désengorger la route ou un contournement uniquement du bourg de La Capelle afin d'éviter une emprise aussi importante sur le foncier de notre beau bocage thiérachien. Néanmoins, nous avons étudié avec un grand intérêt les 4 fuseaux proposés où deux sont à privilégier pour la profession dans sa totalité (avec adaptations proposées ci-dessous) » (Agriculteurs impactés et Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins).

« Les 4 fuseaux proposés à la concertation ont tous des impacts significatifs sur le cadre de vie des habitants, sur l'environnement et l'activité agricole. Des habitants et des activités agricoles et économiques seront directement impactés par le projet et son futur tracé. Le Conseil municipal [le bureau communautaire] souhaite que les futures études d'impact soient les plus fines possible et exhaustives au-delà même des minima réglementaires. Les mesures de réduction et de compensation des impacts devront être larges, réelles et proposées en partenariat, notamment avec la chambre d'agriculture. » (Délibérations des conseils municipaux de La Capelle et de Sorbais et avis du bureau communautaire de la Thiérache du Centre).

5.2.6. Des expressions sur la concertation

La concertation a suscité plusieurs questions ou remarques qui ont porté sur **la concertation de 2022, le déplacement des dates de la concertation de juin 2025 à septembre 2025** et sur le **niveau des précisions présentées sur le projet**, que certains ont jugé insuffisantes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Moi j'ai découvert ça le 28 septembre dans la boîte aux lettres, comme quoi ça allait passer là, j'étais surpris. On ne m'a jamais rien demandé, je n'ai pas été concerté. Là apparemment c'est les fuseaux décidés. »

« Ça fait deux ans que j'y habite, avec mon mari et mes enfants, donc il y a deux ans on n'était pas du tout au courant parce qu'on n'habitait pas encore Sorbais. On aurait bien voulu être invités à la réunion du 11 juin 2024, pourtant le 11 juin 2024 on habitait Sorbais et on n'a pas du tout eu le courrier. J'ai l'impression que vous invitez au cas par cas. »

« Les informations sont insuffisantes pour se prononcer. »

« Il y a eu beaucoup de demandes pour avoir davantage de précisions sur les exploitations qui ne sont pas indiquées. »

« On aurait préféré travailler sur un plan à plus grande échelle pour pouvoir voir toutes les petites voies » (Table 10 La Flamengrie).

Sur la concertation de 2022, l'État a répondu qu'elle avait duré 11 semaines (du 10 janvier au 25 mars 2022) et qu'elle avait donné lieu entre autres à la diffusion de 55 000 exemplaires de la plaquette de synthèse dans les boîtes aux lettres des habitants de 192 communes du territoire, d'annonces et d'informations dans la presse régionale et locale, d'affiches 2x3 m le long de la RN2, de 9 réunions publiques et ateliers et de 18 permanences itinérantes du « Bus-info RN2 » dans les communes. Le bilan de la concertation de 2022, qui retrace ces modalités, est disponible sur le site rn2.fr.

Sur la présente concertation, l'État a répondu qu'elle a été déplacée de la période du 11 juin au 13 juillet 2024 à la période du 30 septembre au 31 octobre 2024 en raison des élections législatives qui ont suivies la dissolution de l'Assemblée nationale intervenue le 9 juin 2024. La réunion publique de lancement, initialement programmée le 11 juin 2024, n'a pas eu lieu à cette date et a été reportée au 1^{er} octobre 2024.

Sur le niveau de précision des informations présentées lors de la concertation, l'État a répondu que le projet actuel correspond à un stade amont des études, ce qui donne la possibilité d'évolutions. Les prochaines étapes permettront d'approfondir l'ensemble des enjeux, notamment concernant l'activité agricole et le fonctionnement des exploitations, le rétablissement des voies de communication traversées et des accès, le cadre de vie des habitants, le milieu physique et les milieux naturels.



Ateliers sur les fuseaux à La Flamengrie.

©DREAL Hauts-de-France

5.3.

La synthèse des avis sur les fuseaux

5.3.1. La synthèse des avis, fuseau par fuseau

- Les avis et positions sur le fuseau A

LE FUSEAU A



LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Différents intérêts ou avantages du fuseau A ont été relevés par les contributeurs :

- son coût : «il est moins cher» ;
- le fait qu'il soit «le plus direct» («il est presque rectiligne») est jugé plus favorable «dans le cadre du transit»; il a également été vu comme «le plus rapide» parce qu'il comporte «le moins de giratoires» ;
- il a été considéré comme plus simple à réaliser car il «ne coupe pas deux fois la RN2» ;
- le fuseau A a été préféré par certains pour sa plus grande «pertinence pour le report de trafic poids lourds» y compris Est-Ouest ;
- plusieurs avis ont relevé la moindre consommation d'espace (23 hectares contre 27 ou 29 hectares dans les trois autres fuseaux) et ont indiqué apprécier l'impact moindre sur l'environnement («plus le trajet est court, moins on a d'impact pour l'environnement») ;
- des personnes ont indiqué que le fuseau A est éloigné des contraintes fortes présentes à l'est de La Capelle (poste électrique, lignes à haute tension, Pierre d'Haudroy) ;
- d'autres ont jugé que ce fuseau présente un moindre impact sur les habitants («moins de densité de population de ce côté-là»; «moins de giratoires donc moins de relances, surtout des poids lourds» ;
- le fuseau A a été perçu comme intéressant pour les activités économiques situées à l'Ouest de la RN2 (transports Delmotte à Buironfosse, entreprises West Pharmaceutical, Les Fromagers de Thiérache, Materne, Nestlé à Le Nouvion-en-Thiérache et Boué), qui pourraient grâce à lui accéder plus rapidement à la RN2.

Ainsi Pierre-Marie TELLIER, maire de Barzy-en-Thiérache, a écrit : «Afin de pouvoir désenclaver l'ex-canton de Le Nouvion-en-Thiérache dont le potentiel industriel est un des plus importants de tout le secteur, il me semble que le projet du fuseau A soit le plus opportun [...] Ce fuseau A permettrait aux grandes entreprises du secteur de pouvoir relier au plus vite la Nationale 2 ce qui aurait aussi l'avantage de sécuriser la zone.»

Il a également été considéré que «l'interconnexion entre la RN2 et les RD1043 et 1029 est un point fort pour ce fuseau » (Table 9, atelier de La Flamengrie);

- la possibilité d'un rapprochement avec Saint-Quentin «où de nombreuses personnes se rendent pour des soins médicaux» a été soulignée.

La Ville de La Capelle s'est prononcée dans sa délibération en faveur du fuseau A : « Le Conseil municipal, après discussion et en avoir délibéré, à la majorité des membres propose de retenir le fuseau A ».

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

D'autres personnes se sont prononcées contre le fuseau A, au niveau de Froidestrées où les fuseaux à l'Ouest sont rejetés, ou plus généralement en raison des impacts :

- pour les agriculteurs : « plusieurs fermes coupées en deux » et spécifiquement à La Flamengrie, « on est en plein bocage herbager à l'Ouest – plus de surfaces agricoles importantes alors qu'à l'Est des remembrements ont déjà été faits, ce qui sera plus facile » ; un verger est également concerné à La Flamengrie ;
- et pour le cadre de vie, en particulier en raison de la proximité avec des habitations aujourd'hui à l'écart des nuisances de la RN2, de « trop nombreuses mises en impasse » ou des effets des vents dominants qui propageront le bruit en direction des villages.

Un contributeur a signalé « un nouveau lotissement » proche du fuseau A, ce qui lui semble « incohérent » avec ce fuseau. Une autre que les terrains concernés par le fuseau A sont « mauvais » à Lerzy (présence de dispositifs de drainage) et à La Capelle (présence de glaise).

Selon l'un des avis, le fuseau A ne « permet pas de phasage », c'est-à-dire de réalisation progressive par étapes.

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Les évolutions proposées concernent essentiellement le secteur de La Capelle.

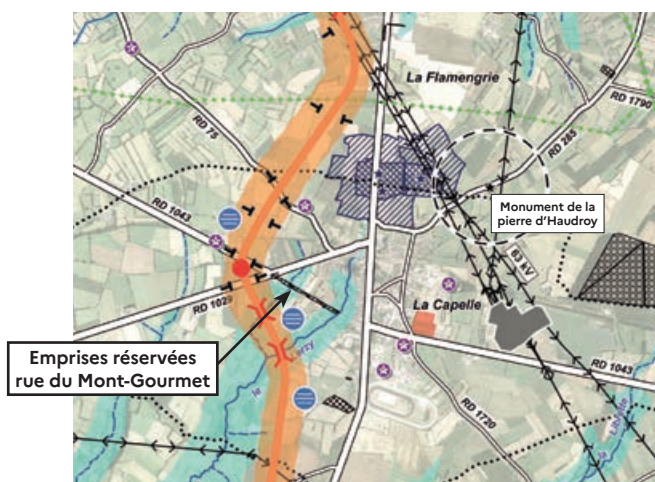
Plusieurs personnes ont considéré que le fuseau A apporterait une solution « complète » s'il était couplé :

- selon les unes, avec un aménagement de la rue du Mont-Gourmet (emplacement réservé à La Capelle, cf. carte ci-dessous) et de la rue du 8-Mai 1945 dans son prolongement pour traiter les circulations Est-Ouest, qui ainsi « ne devraient plus traverser La Capelle ». Cette solution est jugée « simple et efficace » ;
- selon d'autres, avec une connexion complémentaire avec la RD1043 à l'Est de La Capelle, en contournant l'hippodrome ;
- selon d'autres encore, avec un contournement complet (de type rocade) de La Capelle, permettant de gérer l'ensemble des flux Nord-Sud et Est-Ouest.

Des évolutions ponctuelles du fuseau A ont été souhaitées :

- contourner La Capelle « au plus court » ;
- ajouter un rond-point à l'entrée de La Capelle du côté nord (en venant de La Flamengrie) pour « prendre le trafic de la RD285 » ;
- ne pas couper la RD75, sa mise en impasse étant jugée pénalisante pour les habitants de Fontenelle et Le Chevalet.

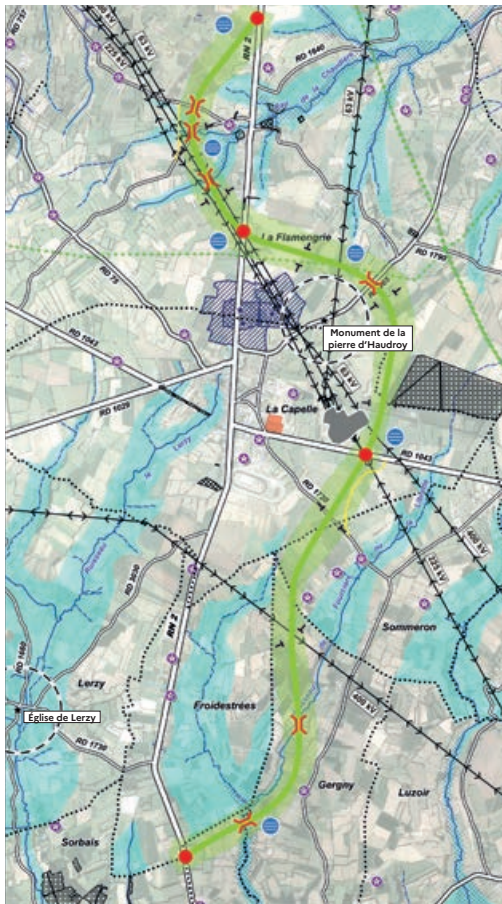
Une alternative au projet a été proposée : ne réaliser que la partie du projet à La Capelle et La Flamengrie en suivant le fuseau A, « en mettant un rond-point tout près de La Capelle pour raccorder ensuite la RD1043 vers Hirson ».



Situation des emprises réservées de la rue du Mont-Gourmet à La Capelle.

• Les avis et positions sur le fuseau B

LE FUSEAU B



	● Giratoire		■ Poste de transformation
	⌘ Ouvrage (pont, viaduc, ...)		⚡ Ligne électrique (aérien)
	⊕ Bassin d'assainissement		⚡ Canalisation de gaz
	⊥ Mise en impasse		★ Monument inscrit
	— Raccordement		★ Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
	■ Zone d'Activité Economique (ZAE)		■ Périmètre de protection rapprochée de captage
	— Réseau routier		■ Périmètre de protection éloignée de captage
	■ Emplacement réservé		■ Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
	■ Espace boisé classé		■ Zones à dominante humide
	★ Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)		

LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Les intérêts ou avantages suivants du fuseau B ont été relevés par les contributeurs :

- la desserte du territoire et des activités : « le nombre de giratoires favorise l'économie locale. Les fuseaux B et D sont plus favorables et les fuseaux A et C qui ont moins de giratoires sont beaucoup moins favorables » ; « Les ronds-points sont favorables aux commerces » ; en particulier, le giratoire sur la RD1043 a été apprécié pour desservir les commerces de La Capelle et développer la zone d'activités économiques de La Capelle ;
- le fait que le fuseau B « draine la circulation qui vient d'Hirson », c'est-à-dire de l'est ;
- et le fait que ce fuseau, même pour les participants qui ont indiqué « ne trouver aucun avantage aux 4 fuseaux », « reste celui qui impacterait le moins l'élevage laitier » et qui « entrave moins les fermes ». Un contributeur a ainsi indiqué : « Pour le contournement de Froidestrées à l'est [c'est-à-dire suivant le fuseau B], OK dans le sens où peu d'agriculteurs semblent concernés (fermes coupées en deux). »

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

D'autres personnes se sont prononcées contre le fuseau B, au niveau de Froidestrées et Gergny notamment où ce fuseau est rejeté, en raison :

- du passage dans la vallée de la Fourcière et du relief (« Dénivelé trop important sur fuseau B : 220 à 150 mètres », alors qu'à l'ouest de la RN2, selon l'un des avis, « les fuseaux A, C, D passent sur une zone au dénivelé très faible qui est le prolongement du plateau de La Capelle ») ;
- de la présence de zones humides, de zones à risque d'inondation, de sources et de ruissellements (« Ce fuseau B est donc à exclure car très exposé aux inondations » ; « Ce tracé B passe dans une zone très pentue, très humide avec des ruissellements et des sources » ; « Terrain en pente avec plein d'eau qui coule ») ;
- des impacts sur l'environnement, en particulier la faune ;
- des impacts sur le cadre de vie des habitants, notamment les habitants de la « pointe de Gergny » et du hameau de Saint-Lot à Gergny.

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Des évolutions ponctuelles du fuseau B (qui concernent les fuseaux C et D passant également à l'est de Froidestrées et de La Capelle) ont été souhaitées :

- l'ajout « d'un giratoire sur la RD285 (camions des carrières de Glageon et Wallers-en-Fagne) » ;
- l'aménagement de chemins « pour accéder au Bois-la-Dame » à l'est de La Capelle ;
- un passage à l'ouest du poste de transformation électrique à La Capelle, « pour éviter les problèmes hydrographiques et baisser le coût ».

De manière plus générale, le fuseau B a fait l'objet de la proposition d'adaptation par les agriculteurs concernés et l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins. Cette proposition a consisté à faire évoluer l'hypothèse de tracé suivant le fuseau B à Froidestrées et le fuseau B ou le fuseau C à La Capelle et La Flamengrie, avec l'objectif de ne pas couper les fermes, et particulièrement les fermes laitières en AOP Maroilles, « dont le cahier des charges doit être respecté que ce soit en surface par vache ou en linéaire de haie par exploitation ».

• Les avis et positions sur le fuseau C

LE FUSEAU C



Giratoire	Poste de transformation
Ouvrage (pont, viaduc, ...)	Ligne électrique (aérienne)
Bassin d'assainissement	Canalisation de gaz
Mise en impasse	Monument inscrit
Raccordement	Captage A.E.P. (alimentation en eau potable)
Zone d'Activité Économique (ZAE)	Périmètre de protection rapproché de captage
Réseau routier	Périmètre de protection éloigné de captage
Emplacement réservé	Zonage du P.P.R.I. (plan de prévention des risques d'inondation)
Espace boisé classé	Zones à dominante humide
Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)	

LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Différents intérêts ou avantages du fuseau C ont été relevés par les contributeurs :

- son coût : *« il est le moins cher »* ;
- le fait qu'il compte *« le moins d'ouvrages d'art »* ;
- il a été considéré, à l'instar des fuseaux B et D qui passent à l'est de La Capelle et qui proposent aussi un giratoire sur la RD1043, que le fuseau C dessert mieux les commerces et la zone d'activités économiques de La Capelle ;
- il a été noté qu'il reprend la majorité du trafic (75 % du trafic reporté), qui vient d'Hirson – des avis ont souhaité rappeler que l'objectif principal du projet est de *« dévier le maximum de trafic »*, notamment de poids lourds. Il a également été signalé que, à hauteur de La Flamengrie, le fuseau C *« capte mieux le trafic venant de Fourmies »* ;
- le fuseau C étant, comme le fuseau A, *« moins long »*, il a été jugé *« moins impactant »*, en particulier pour les habitations (il est celui des quatre fuseaux qui concerne le moins d'habitations dans les 200 mètres et les 50 mètres autour de l'hypothèse de tracé) et pour l'environnement naturel ;
- le fait qu'il impacte, *« comme le fuseau D »*, moins de zones à risque d'inondation et qu'il ne traverse que deux cours d'eau ;
- le fait qu'il soit l'un des moins émetteurs de gaz à effet de serre ;
- le fait qu'il permette une réalisation du projet par étapes.

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Des personnes se sont prononcées contre le fuseau C en raison des impacts pour les agriculteurs et éleveurs laitiers et pour les particuliers proches de l'hypothèse de tracé, ainsi que des mises en impasse jugées trop nombreuses (cf. ci-avant les arguments opposés au fuseau A).

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Des évolutions ponctuelles ont été suggérées pour les fuseaux passant à l'est de La Capelle (idem fuseau B) : l'ajout d'un giratoire sur la RD285, l'aménagement de chemins pour accéder au Bois-la-Dame et un passage à l'ouest du poste de transformation électrique de La Capelle.

Une personne a indiqué que le fuseau C devrait être complété par un raccordement des RD1029 et 1043 à la RN2 *« par le sud-ouest de La Capelle »*.

D'une manière plus générale, un contributeur a proposé de combiner le fuseau B à Froidestrées avec le fuseau C au nord de la RD1720 (La Flamengrie et La Capelle) *« afin de limiter les impacts sur les sièges d'exploitation »* (toutefois, a-t-il indiqué, *« il en reste sur le passage »*). Cette proposition est proche de l'adaptation du tracé, réalisée par les agriculteurs concernés et l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins, à partir des fuseaux B et C (cf. fuseau B ci-avant).

Une alternative au projet a été proposée : ne réaliser que la partie du projet à La Capelle et La Flamengrie en suivant le fuseau C, *« sans la partie sud à Froidestrées »*.

• Les avis et positions sur le fuseau D

LE FUSEAU D



Le fuseau D est celui des quatre fuseaux qui a été le moins commenté.

LES INTÉRÊTS / AVANTAGES CITÉS

Les intérêts ou avantages suivants du fuseau D ont été relevés par les contributeurs :

- il a été considéré, comme pour les fuseaux B et C qui passent à l'est de La Capelle et qui proposent aussi un giratoire sur la RD1043, que le fuseau D dessert mieux les commerces et la zone d'activités économiques de La Capelle ;
- il a été souligné que le fuseau D propose «le plus de giratoires» (5 giratoires, contre 4 dans les fuseaux B et C et 3 dans le fuseau A), ce qui favorise l'économie locale : «Le fuseau D a l'avantage de favoriser l'accès aux commerces. Il récupère la circulation d'Hirson, la circulation de Saint-Quentin et Le Nouvion grâce au futur rond-point entre La Capelle et La Flamengrie» ;
- le fait que ce fuseau «paraît plus transparent», avec moins de mises en impasse que dans les fuseaux A, B et C ;
- le fait qu'il «semble mieux préserver les espaces naturels» ;
- le fait qu'il permette une réalisation du projet par étapes.

LES IMPACTS / INCONVÉNIENT CITÉS

Des personnes se sont prononcées contre le fuseau D en raison des impacts pour les agriculteurs et éleveurs laitiers et pour les particuliers proches de l'hypothèse de tracé (cf. ci-avant les arguments opposés aux fuseaux A et C).

LES ÉVOLUTIONS PROPOSÉES POUR LE FUSEAU

Des évolutions ponctuelles ont été suggérées pour les fuseaux passant à l'est de La Capelle (idem fuseaux B et C) : l'ajout d'un giratoire sur la RD285, l'aménagement de chemins pour accéder au Bois-la-Dame et un passage à l'ouest du poste de transformation électrique de La Capelle.

Une alternative au projet a été proposée : réaliser uniquement le contournement de La Capelle, en suivant «le milieu [la partie centrale] du fuseau D».

5.3.2. La synthèse des avis sur les fuseaux, commune par commune

COMMUNES DE FROIDESTRÉES, LERZY, SORBAIS ET GERGNY

Des participants à la concertation provenant de ces communes au sud du projet, et principalement des habitants de Lerzy, des agriculteurs concernés par les fuseaux et les signataires de la pétition, ont indiqué être opposés à un contournement de Froidestrées par les fuseaux situés à l'Ouest de la RN2 (fuseaux A, C et D).

À l'inverse, plusieurs personnes se sont opposées au fuseau B (passage à l'est de la RN2) en raison des impacts sur une zone très humide (sources, ruissellements, potentiellement zone à risque d'inondation) et de la proximité avec leurs habitations ou leurs exploitations à Froidestrées ou à Gergny.

Des habitants de Froidestrées, riverains de la RN2, ont souhaité un contournement en raison des nuisances de la circulation routière qu'ils subissent aujourd'hui.

Les collectivités se sont exprimées ainsi (délibérations) :

- **le conseil municipal de Lerzy** a demandé « *que le projet de contournement de La Capelle prenne en considération les observations formulées [cf. 5.2.1. Des inquiétudes exprimées sur les impacts du projet – Les impacts sur les milieux naturels] en assurant la protection de la population de Lerzy et de son patrimoine naturel reconnu comme le mieux conservé de Thiérache* ».
- **le conseil municipal de Sorbais** a indiqué : « *Les fuseaux A, C et D ont un impact important sur l'environnement. Le respect du bocage (haies de charmes et de charmes têtards produisant du bois de chauffage) et la biodiversité sont à préserver. Les impacts sur les inondations et coulées de boue sur la commune de Lerzy sont aussi à prendre en considération. Le monde agricole est plus impacté par ces fuseaux. Le fuseau B est plus adapté pour le contournement de La Capelle et donne la possibilité d'être décalé un peu plus sur l'Est. Après concertation et débat, le Conseil municipal se positionne en faveur du fuseau B. [...] Il demande de prendre en compte la position du giratoire prévu à l'entrée de Froidestrées en venant de Vervins, afin qu'il ne soit pas trop près de l'exploitation agricole située à proximité.* »
- **le conseil municipal de Froidestrées** a indiqué : « *Vu que la commune de Froidestrées a déjà connu et a été reconnue en état de catastrophe naturelle pour inondations et coulées de boue, vu que le dérèglement climatique risque d'accentuer ces phénomènes, vu que les tracés passant à l'Ouest de Froidestrées se font sur le bassin versant de la Vallée de Froidestrées, vu le risque de mettre à mal des exploitations de notre commune dont leur superficie reste modeste si un fuseau venait à diviser ou réduire leurs structures, vu l'intérêt écologique, faunistique et floristique, le Conseil municipal, à l'unanimité des membres présents, demande que le projet de contournement de La Capelle prenne en considération les observations formulées ci-dessus en assurant la protection de la population de Froidestrées et opte pour le fuseau B.* »

Des **propositions d'évolutions du projet ou des fuseaux** concernant le secteur de Froidestrées ont été émises :

- ne pas réaliser d'aménagement de la RN2 dans la traversée de Froidestrées hormis des équipements de type radar ou feux pour faire baisser la vitesse et privilégier des créneaux de dépassement sur place entre les villages ;
- rapprocher le fuseau B de Froidestrées en « *coupant plus court* » et en rapprochant du village le giratoire au Sud, ce qui permettrait de réduire les impacts sur les exploitations agricoles ;
- retravailler le fuseau B selon la proposition d'adaptation réalisée par les agriculteurs impactés et l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins, « *avec l'objectif de ne pas couper les fermes, et particulièrement les fermes laitières en AOP Maroilles* ».

COMMUNE DE LA CAPELLE

Les questions, inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation ont porté principalement sur :

- les impacts des fuseaux sur des exploitations agricoles;
- les impacts sur le cadre de vie des riverains du futur contournement et la proximité des fuseaux avec les habitations et les fermes;
- la question des accès, en raison des mises en impasse proposées dans le projet :
 - à l'est (fuseaux B, C et D) notamment les accès aux entreprises Leduc et Franpin Nespoli (RD1720) et l'utilisation de cette route départementale par des piétons, cyclistes et habitants de Gergny, ainsi que la mise en impasse de la RD285 qui a été regrettée (desserte d'entreprises et utilité pour les camions des carrières);
 - à l'ouest (fuseau A), la mise en impasse de la RD75 qui pénaliserait les habitants de Fontenelle et Le Chevalet.

Les avis sur un fuseau à privilégier pour contourner La Capelle ont été partagés entre un passage à l'ouest (fuseau A) ou à l'est (fuseaux B, C et D), avec différents arguments en faveur de l'un ou des autres, concernant :

- le gain de temps de trajet et la sécurisation des déplacements;
- l'utilité pour les communes et les pôles situés à l'ouest (Le Nouvion-en-Thiérache, Boué, Saint-Quentin) ou à l'est (Hirson, Fourmies);
- la baisse des trafics au centre-ville de La Capelle et la réduction des nuisances;
- la desserte des activités économiques du centre-ville et de la zone d'activités économiques et des établissements d'enseignement et de formation.

Plusieurs riverains de la route nationale, des élus et des acteurs économiques de La Capelle ont indiqué attendre la mise en œuvre du projet pour améliorer le cadre de vie et pour permettre la réappropriation des espaces urbains le long de l'actuelle RN2.

Plusieurs contributeurs ont souhaité la prise en compte des flux Est-Ouest (RD1043 et 1029) et des propositions de connexions avec la RN2 ont été faites (cf. 5.3.1. La synthèse des avis, fuseau par fuseau).

Les collectivités se sont exprimées ainsi (délibérations) :

- **le bureau de la communauté de communes de la Thiérache du Centre** a indiqué : *« Compte tenu des positions connues à ce jour des Conseils municipaux de La Capelle et de La Flamengrie, qu'il s'agit des fuseaux les moins longs et à priori légèrement moins impactant que les deux autres, le bureau se positionne en faveur des fuseaux A et C »*;
- **le conseil municipal de La Capelle** a proposé de retenir le fuseau A.

Des **propositions d'évolutions des fuseaux** concernant La Capelle ont été émises :

- passer à l'ouest du poste de transformation (dans les fuseaux B, C et D);
- prévoir un giratoire sur la RD285. Des participants à l'atelier de La Capelle ont suggéré que le giratoire nord de La Capelle, tel qu'il est prévu dans les fuseaux B et D, soit déplacé sur la RD285;
- dans le fuseau A, ne pas couper la RD75;
- contourner La Capelle *« au plus court »* avec le fuseau A;
- retravailler le fuseau B ou le fuseau C selon la proposition d'adaptation réalisée par les agriculteurs impactés et l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins.

COMMUNE DE LA FLAMENGRIE

Les questions, inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation ont porté principalement sur :

- les impacts des fuseaux sur des exploitations agricoles, dont des exploitations laitières, et une exploitation en arboriculture (verger);
- les impacts sur le cadre de vie des riverains du futur contournement et la proximité des fuseaux avec des habitations;
- les impacts sur le commerce de La Flamengrie dont le modèle économique repose pour partie sur la clientèle de passage;
- les impacts des fuseaux Ouest sur la pompe à eau utilisée par les agriculteurs;
- des problématiques de rétablissement des liaisons entre les hameaux et le centre bourg et pour les circulations des cars scolaires pour le primaire à La Flamengrie et le collège à La Capelle;
- la présence de la faune sauvage et de mares servant pour le gibier d'eau.

Des habitants et des élus de La Flamengrie, riverains de la RN2, ont souhaité un contournement en raison des nuisances de la circulation routière qu'ils subissent aujourd'hui.

Certains d'entre eux se sont prononcés en faveur du fuseau C passant à l'est de La Flamengrie.

Les collectivités se sont exprimées ainsi (délibérations) :

- **le bureau de la communauté de communes de la Thiérache du Centre** s'est positionné en faveur des fuseaux A et C pour le secteur de La Capelle et de La Flamengrie;
- **le conseil municipal de La Flamengrie** a indiqué décider, à la majorité, « *de réaffirmer son soutien à l'aménagement de la RN2 [...] mais [qu'il] ne désigne pas de fuseau* ».

Des demandes de prise en compte ou des propositions d'évolution ont été faites :

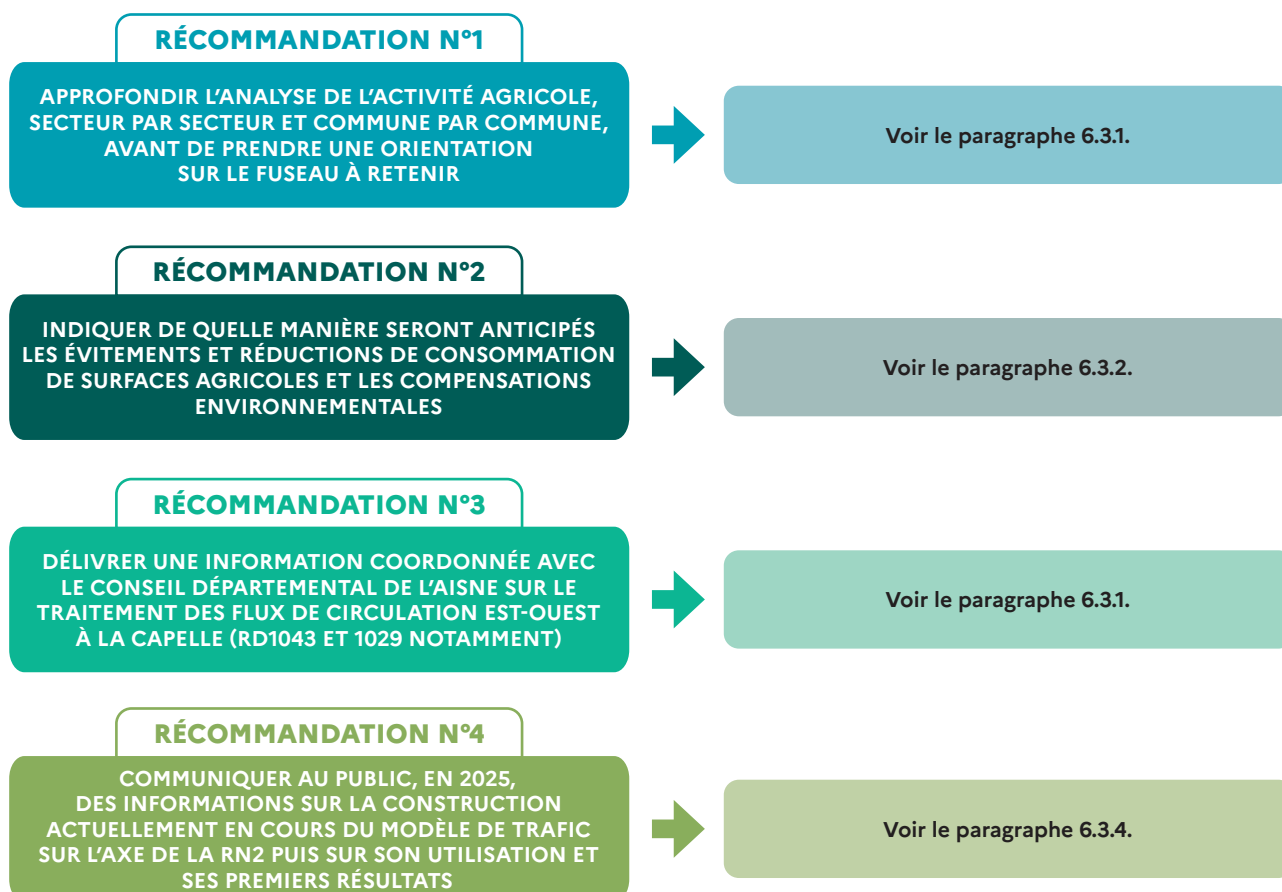
- retravailler l'hypothèse de tracé qui passe trop près d'exploitations agricoles; la proposition d'adaptation déposée par les agriculteurs impactés et l'Union des syndicats agricoles de l'Aisne de l'arrondissement de Vervins concerne plus particulièrement le fuseau B à La Flamengrie;
- préserver les habitations;
- faire un travail précis sur les rétablissements d'accès en prévoyant des ouvrages si nécessaire.

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE AU GARANT ET LES SUITES DU PROJET

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par M. Régis GUYOT, garant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public, l'État, maître d'ouvrage, retire les enseignements suivants de la concertation, qui permettent d'orienter la suite de l'opération.

Pour faciliter la lecture, les préconisations du garant sur la suite de la concertation continue sont reprises de manière synthétique ci-dessous. Le maître d'ouvrage indique dans quels paragraphes des pages suivantes il apporte ses éléments de réponse.

LES PRÉCONISATIONS DU GARANT DE LA CONCERTATION Le garant préconise :



6.1.

Une participation active à la concertation

La concertation sur le contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées a largement mobilisé, notamment les habitants du territoire, les propriétaires et exploitants agricoles et les élus et collectivités directement concernés par le projet.

De nombreuses personnes ont manifesté leur intérêt pour l'opération en s'informant ou en participant activement à la concertation. Plus de 300 avis ont été recueillis.

Les services de l'État remercient 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 aux permanences ou de participer aux réunions et ateliers de travail en groupes sur les fuseaux.

La concertation apporte au maître d'ouvrage **de nombreux éléments de connaissance du territoire**. Les participants ont pris la peine de développer leurs arguments, à l'écrit souvent sur plusieurs pages, et en joignant des documents ou des études délivrant de l'information sur le contexte local, ou appuyant leurs demandes de prise en compte.

Les contributions recueillies **permettent de disposer d'avis et positions qui éclairent le maître d'ouvrage sur les suites à donner à l'opération**.

6.2.

Des avis contrastés sur les fuseaux et des propositions d'évolution

La concertation a fait émerger des avis contrastés sur les fuseaux proposés (fuseaux A, B, C et D). Sans mettre en lumière un fuseau unique préférentiel, les avis délivrent des éléments utiles pour la recherche d'une solution de passage.

La concertation a fait ressortir principalement les points suivants :

- **les impacts des fuseaux** ont été relevés et ont suscité des inquiétudes, parfois fortes, concernant en particulier :
 - l'agriculture, première activité économique du territoire, qui présente de nombreuses spécificités notamment relatives aux exploitations laitières en AOP Maroilles : respect du cahier des charges de l'AOP (surfaces de pâturage, linéaires de haies à maintenir, etc.), parcellaire pour le pâturage attendant au corps de ferme, exploitations engagées dans les mesures agro-environnementales et climatiques...;
 - les milieux naturels et les spécificités du bocage thiérachien : espèces protégées, présence des haies et des mares contribuant à la richesse écologique du territoire...;
 - le risque hydraulique et les inondations engendrées;
 - le cadre de vie des futurs riverains de l'infrastructure.

Au vu des impacts et bien que le parti d'aménagement à 2x2 voies ait été arrêté par la décision ministérielle du 8 novembre 2022, des contributeurs ont remis en cause le principe de la mise à 2x2 voies intégrale ainsi que celui de tracés neufs dans la commune de Froidestrées et dans une moindre mesure celle de La Flamengrie;

- *a contrario*, **l'opportunité de l'opération** pour sécuriser les déplacements sur la RN2, pour maintenir un bon niveau de desserte locale, pour améliorer le cadre de vie des riverains aujourd'hui très dégradé dans les communes traversées, et pour contribuer au désenclavement de la Thiérache, renforcer son attractivité économique et touristique et maintenir les emplois, a été rappelée et soutenue;

- **la nécessité de contourner La Capelle** a fait consensus, y compris auprès des personnes s’opposant au principe de tracés neufs sur le reste du contournement ;
- la concertation a permis de recueillir de **premiers avis des commerçants** situés le long de la RN2 dans le centre-ville de La Capelle : ces derniers conservent des questions ou des inquiétudes sur les effets du contournement, mais la majorité d’entre eux a indiqué ne pas dépendre de la clientèle de passage ;
- la plupart des participants à la concertation qui se sont exprimés sur le contournement de La Capelle ont souhaité qu’il s’accompagne d’**une solution intégrant à terme les flux de circulation Est-Ouest** (axe des RD1043 et 1029) ;
- **les fuseaux A, B et C** sont ceux qui ont fait l’objet du plus grand nombre d’avis, de différents types : avantages/inconvénients de chaque fuseau, préférence pour l’un de ces fuseaux ou rejet, éléments d’information portés à la connaissance du maître d’ouvrage, propositions d’amélioration du tracé, etc. **Le fuseau D** est celui qui a été le moins commenté et qui semble le moins correspondre aux attentes du territoire ;
- les participants ont exprimé des **attentes de précisions**, notamment sur le positionnement des exploitations agricoles sur les cartes, la proximité du tracé avec des habitations, les effets du projet sur l’économie locale (commerçants, autres entreprises, centres de formation), les enjeux hydrauliques et les modalités de rétablissement des voies mises en impasse.

Commune par commune, les principales positions recueillies au cours de la concertation ont été :

- **pour le contournement de Froidestrées :**
 - des inquiétudes sur les impacts de l’opération sur le milieu physique (zones à risque d’inondation et de coulées de boues, cours d’eau, zones humides et potentiellement humides, présence de sources, etc.) et sur les milieux naturels riches, à l’ouest et à l’est de la RN2 ;
 - des évolutions du projet sur la base du fuseau B (passage à l’est de la RN2) : elles ont préconisé soit un fuseau plus court et plus proche du bourg de Froidestrées et une mise à 2x2 de la RN2 prioritairement sur place, dans les sections en ligne droite au sud et au nord de la commune, soit un tracé s’appuyant sur le principe du fuseau B, retravaillé de manière à préserver le plus possible les exploitations agricoles et les habitations riveraines ;
- **pour le contournement de La Capelle**, des avis ne permettant pas de faire ressortir un fuseau préférentiel : les participants se sont prononcés soit pour un passage à l’Ouest de la RN2 (fuseau A), soit pour un passage à l’Est (fuseaux B, C ou D), jugé intéressant pour desservir la zone d’activités économiques.

Quel que soit le fuseau, une attention particulière a été demandée à la limitation des impacts pour les habitations et les exploitations agricoles concernées et au rétablissement des voies de communication ;

- **pour le contournement de La Flamengrie**, des avis ne permettant pas de faire ressortir un fuseau préférentiel entre un passage à l’Est de la RN2, sur la base du fuseau C, et un passage à l’Ouest, sur la base des fuseaux A, B ou D.

Quel que soit le fuseau, une attention particulière a été demandée à la limitation des impacts pour les habitations et les exploitations agricoles et au rétablissement de certains chemins aujourd’hui mis en impasse, essentiels pour l’accès aux hameaux et pour le service des cars scolaires.

La concertation ne met pas en lumière une préférence pour un fuseau entier parmi les quatre fuseaux proposés (fuseaux A, B, C et D).

Toutefois de nombreux avis portent sur les différentes sections de ces fuseaux.

La concertation ouvre des pistes pour concevoir un fuseau de contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées, résultant de la combinaison de différentes sections des fuseaux actuels, ces sections pouvant faire l’objet d’évolutions ponctuelles afin de mieux prendre en compte les sensibilités du territoire.

6.3.

La décision de l'État sur les suites de l'opération

6.3.1. Des approfondissements pour rechercher la meilleure solution de passage possible



Ce point 6.3.1. répond aux recommandations n° 1 et n° 3 du garant de la concertation

Le maître d'ouvrage décide de consacrer un temps supplémentaire à l'analyse des éléments recueillis au cours de la concertation, avec l'objectif d'aboutir au choix d'un fuseau de passage combinant différentes sections des fuseaux actuels en 2025.

Le fuseau qui sera retenu aura les caractéristiques prévues par la décision ministérielle du 8 novembre 2022, à savoir : une 2x2 voies en route non express, autorisant la circulation des véhicules lents (dont les engins agricoles) avec des carrefours à niveau (giratoires), un terre-plein central, et une vitesse maximale autorisée de 90 km/h.

Pour aller plus loin dans la recherche de la meilleure combinaison de fuseaux possible, le maître d'ouvrage prévoit des actions à court terme, conduites de façon parallèle :

- **un travail**, en lien avec la Chambre d'agriculture de l'Aisne, **pour approfondir les propositions et éléments d'information transmis par la profession agricole** au cours de la concertation ; ce travail permettra de préciser une solution de passage de moindre impact pour le foncier et l'activité agricole et d'élevage, tout en intégrant la prise en compte des enjeux environnementaux. À noter que ce travail constituera une donnée d'entrée de la future étude préalable agricole, à venir dans la suite de l'opération (cf. 2.3.4.) ;
- **des échanges avec les élus des communes de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées** pour partager sur la combinaison de fuseaux répondant le mieux aux enjeux locaux ;
- de premiers **échanges avec le Conseil départemental de l'Aisne** sur les modalités de gestion des flux Est-Ouest dans la traversée du centre-ville de La Capelle (axes des RD1043 et 1029 dont il est propriétaire et gestionnaire).

Un **comité de pilotage spécifique à l'opération** de contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées a réuni les partenaires financeurs (partenaires du Contrat de Plan État-Région 2023-2027), les élus du territoire (Communauté de communes et communes concernées) et les représentants de la profession agricole le 3 juin 2025 pour partager **sur les actions et échanges** à venir concernant une **proposition de fuseau de passage**.

Il a été l'occasion d'une **information coordonnée avec le Conseil départemental de l'Aisne** sur la prise en compte des flux de circulation Est-Ouest dans le contournement de La Capelle.

6.3.2. Des réserves foncières pour les futures compensations environnementales



Ce point 6.3.2. répond à la recommandation n° 2 du garant de la concertation

La séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) continuera d'être appliquée dans le cadre des études sur le fuseau retenu (cf. 2.3.4.) pour prendre en compte les enjeux liés au foncier.

Toutefois, en raison de la richesse des milieux naturels en Thiérache et des attentes exprimées au cours de la concertation par la profession agricole, la DREAL Hauts-de-France prend la décision d'anticiper sur cette question : elle initie d'ores et déjà la démarche qui va lui permettre d'acheter des terrains (terres agricoles se libérant mais aussi bois, friches ou autres espaces ou milieux dégradés pouvant être renaturés), dans la proximité du projet de contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées.

Ces terrains constitueront des réserves foncières mobilisables dans la suite du projet pour réaliser des compensations environnementales.

Ils pourront servir également à des échanges dans le cadre d'un Aménagement foncier, agricole et forestier (AFAFE, ou remembrement), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire.

Concrètement, le maître d'ouvrage va dans les mois qui viennent :

- engager les premiers contacts avec les acteurs fonciers locaux, dont la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) ;
- préparer et publier un marché public destiné à recruter un assistant à maîtrise d'ouvrage foncier, dont la mission sera de rechercher le foncier correspondant aux besoins et de réaliser les acquisitions pour le compte de l'État.

6.3.3. La présentation du modèle des études de trafic



Ce point 6.3.3. répond à la recommandation n° 4 du garant de la concertation

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

Un modèle de trafic à grande échelle, sur l'ensemble de l'axe de la RN2 entre Paris et la Belgique, est en cours d'élaboration dans le cadre des études de trafic conduites par la DREAL Hauts-de-France. Ce modèle permettra de simuler les évolutions de trafics sur la RN2, en particulier de poids lourds, à différents horizons temporels, en prenant en compte les axes routiers existants et en intégrant l'aménagement progressif à 2x2 voies de la route nationale.

L'information sur le modèle de trafic sera réalisée :

- via un prochain numéro de la **Lettre d'information RN2**, qui sera disponible pour tous sur rn2.fr et diffusée localement, notamment dans les communes concernées par le contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées ;
- à l'occasion de la **concertation à venir** sur l'aménagement de la section de la RN2 **entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle**.

6.3.4. La poursuite des études et de la concertation sur le fuseau retenu

Dans la suite des études, une fois le fuseau de passage retenu, le maître d'ouvrage s'attachera à continuer d'optimiser l'insertion de l'infrastructure dans le territoire en prenant en compte l'ensemble des thématiques : zones humides, faune, flore, biodiversité et continuités écologiques, activité agricole et d'élevage, autres activités (commerces, services, centres de formation, autres entreprises), risques inondation et coulées de boues, cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air, proximité par rapport aux habitations, effets de coupure), patrimoine et paysage.

Il réalisera en particulier :

- **les études techniques** permettant d'identifier un tracé au sein du fuseau retenu, qui s'écarte le plus possible des habitations et des fermes afin de limiter les nuisances, qui évite au maximum la coupure d'exploitations agricoles et qui assure le rétablissement, sur place ou à proximité par des raccordements, de tous les accès agricoles et des circulations locales dans le cadre des mises en impasse ;
- la poursuite de la mise en œuvre de la **séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC)** en étudiant finement l'impact de l'infrastructure sur l'ensemble des thématiques environnementales, en particulier les zones humides ou potentiellement humides, les espèces présentes et les continuités écologiques, et en proposant des mesures pour éviter ou réduire cet impact au maximum (constitution de **l'étude d'impact sur l'environnement**) ;
- **l'étude préalable agricole**, qui analysera précisément l'état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire, étudiera les effets et impacts du projet sur elle et identifiera les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs ainsi que les mesures de compensation collectives envisagées pour la soutenir ; pour mémoire, le travail réalisé dans l'étape préalable de combinaison des fuseaux (cf. 2.3.1.) constituera l'une des données d'entrée de cette étude ;
- **l'évaluation socio-économique** qui permettra de préciser le coût du projet et d'étudier les effets socio-économiques du projet (effets pour la collectivité dans son ensemble, effets pour les utilisateurs de la RN2, les habitants, l'économie locale, etc.).

Ces études permettront de préparer **l'enquête publique préalable** à la déclaration d'utilité publique puis celle nécessaire à **l'obtention de l'autorisation environnementale**.

Dans l'esprit de la concertation continue, qui se poursuivra sous le regard de M. Régis GUYOT, garant, les parties prenantes du territoire seront associées à l'avancement de ces études et à la définition du tracé au sein du fuseau retenu : profession agricole (Chambre d'agriculture, syndicats, exploitants et propriétaires directement concernés...), autres acteurs économiques, notamment les commerçants et artisans des communes traversées, riverains directement concernés, acteurs de l'environnement, communes.

LE CALENDRIER DE PRINCIPE EST LE SUIVANT :

2025-2027



CONCERTATION CONTINUE ET APPROFONDISSEMENT DES ÉTUDES

(techniques, environnementales, agricole, socio-économique), préparatoires à l'enquête publique, dont :

- concertation continue avec la profession agricole et avec les communes ;
- temps d'information et d'échanges avec les commerçants et artisans du territoire sur les effets du contournement et les besoins d'accompagnement, en lien avec les communes ;
- temps d'information et d'échanges spécifiques avec les riverains lorsque les études de tracé auront suffisamment avancé.

2028-2029



ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

2029 et au-delà



ÉTUDES DE CONCEPTION DÉTAILLÉE, PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES

(dont nouvelle consultation du public pour l'obtention de l'autorisation environnementale), **ACQUISITIONS FONCIÈRES** puis **TRAVAUX**

6.3.5. La poursuite de l'information sur le projet

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études **sur le site internet rn2.fr et au travers de la lettre d'information sur le projet**, qui paraîtra à intervalles réguliers.

L'information diffusée concernera l'**opération du contournement de La Capelle, La Flamengrie et Froidestrées**, le calendrier des études et des procédures, l'approfondissement des études, ainsi que les coûts précisés et les modalités de financement lorsque ces derniers seront actés.

Elle portera également sur les **autres opérations prévues pour l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe** (mise à 2x2 voies de la section entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, comprenant le contournement de Froidmont-Cohartille, contournement de Laon), suivant les décisions qui seront prises par le comité de pilotage réunissant les partenaires du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Le maître d'ouvrage se tient à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet.

L'adresse rn2@developpement-durable.gouv.fr reste active pour cela.

Le bilan de la concertation sur l'opération de contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80 000 Amiens.



**CONTOURNEMENT DE LA CAPELLE, FROIDESTRÉES
ET LA FLAMENGRIE**

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


**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*