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

Région
Hauts-de-France

L'AISNE
LE DÉPARTEMENT

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS

AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

Bilan de la concertation

SOMMAIRE

1 Préambule 4
2 La concertation publique 5
2.1 Le cadre de la concertation 5
2.2 Les objectifs de la concertation 5
2.3 Le territoire de la concertation 6
3 Le projet de réaménagement du carrefour RN2/RD231en bref 7
3.1.1 Un carrefour exclusivement tourné vers Soissons 7
3.1.2 Une interaction avec le projet de boulevard urbain 7
3.2 Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération 7
3.3 Le projet soumis à la concertation 10
3.3.1 Description du projet 10
3.3.2 Description des variantes 11
3.3.3 La comparaison des variantes 13
4 Les modalités et le déroulement de la concertation 14
4.1 La préparation de la concertation et le dispositif général 14
4.2 L'annonce de la concertation préalable et l'information en continu 15
4.2.1 L'annonce de la concertation 15
4.2.2 L'ouverture de la concertation et les modalités d'information en continu 15
4.3 Le site internet rn2.fr 15
4.4 Les supports d'information sur le projet 16
4.4.1 Le dossier de concertation 16
4.4.2 La plaquette de synthèse 16
4.4.3 L'exposition 17
4.5 La réunion publique, les permanences et les modalités de contribution du public 20
4.5.1 La réunion publique 20
4.5.2 Les permanences du maître d'ouvrage 20
4.5.3 Les modalités de contribution écrite 20
5 Le bilan chiffré de la participation 22
5.1 En synthèse sur la participation 22
5.2 L'analyse quantitative des avis recueillis 22
5.2.1 La répartition par canaux d'expression 22
5.2.2 La provenance géographique des avis 23
6 La synthèse des expressions recueillies 24
6.1 L'analyse par rencontre 24
6.1.1 La réunion publique de lancement 24
6.1.2 Les permanences 25
6.1.3 Des inquiétudes exprimées sur les impacts du projet 25

6.1.4 Des questionnements sur les coûts et les objectifs du projet 28
6.1.5 Des arguments favorables au projet 29
6.1.6 Des vigilances particulières dans la mise en œuvre du projet 32
6.1.7 Des expressions sur la concertation 33
6.2 La synthèse des avis 33
6.2.1 La synthèse des avis 33
7 Les réponses apportées par le maître d'ouvrage et les suites du projet 36
7.1 Concernant les impacts du projet 36
7.2 Concernant le cadre de vie 36
7.3 Concernant les coûts, objectifs et calendrier 36
7.4 Concernant les informations mises à disposition 37
7.5 Conclusion 37

1 Préambule

Le projet vise à aménager à 2x2 voies la dernière portion de la déviation de Villers-Cotterêts encore en configuration bidirectionnelle, incluant en particulier le réaménagement du carrefour situé entre la RN2 et la RD231, à l'est de la commune.

Le réaménagement de ce carrefour était initialement prévu dans la Déclaration d'Utilité Publique de 1991 mais n'a pas été retenu dans celle de 2003, malgré les remarques formulées par les élus locaux. Ceci du fait du nombre d'échangeurs existants sur la déviation de Villers-Cotterêts (un demi-échangeur tourné vers Paris à l'Ouest et deux échangeurs complets (RD80 et RD81)) et de l'impact sur la forêt.

Toutefois, afin de tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique, l'État s'est engagé à mener une nouvelle enquête publique pour l'aménagement d'un point d'échange avec la RD 231 Est, en direction de Soissons."

Une première phase de concertation, organisée du 4 octobre au 5 novembre 2021, a permis d'examiner trois variantes d'aménagement pour ce carrefour, dont les enjeux en matière de fluidité et de sécurité sont majeurs :

• La variante 1 : Suppression du Tourne à Gauche (mouvement Soissons—Villers-Cotterêts) et maintien de la voie d'insertion (mouvement Villers-Cotterêts-Soissons),

• La variante 2 : Aménagement d'un carrefour à niveau,

• La variante 3 : Aménagement d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur, avec 2 solutions (passage inférieur ou passage supérieur)

À l'issue de cette consultation, le maître d'ouvrage a retenu la solution d'un carrefour dénivelé de type demi-échangeur.

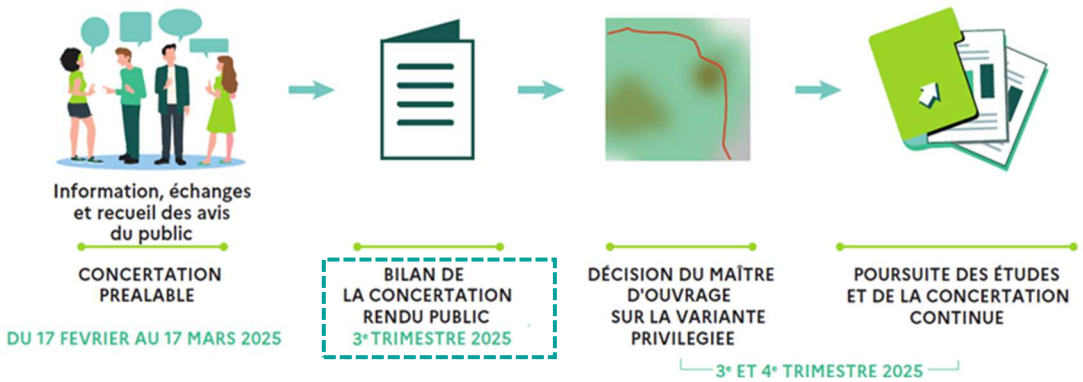
Afin de préciser les modalités d'aménagement de cette solution, une nouvelle concertation a été menée du 17 février au 17 mars 2025. Le présent rapport rend compte des résultats de cette seconde phase de concertation.

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.

Où en sommes-nous ?



2 La concertation publique

2.1 Le cadre de la concertation

La concertation relative au projet de réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231, 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.

.

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.

2.2 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 le projet de réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231 ;
- 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'aménagement du carrefour dénivelé de type demi-échangeur.

C'EST-À-DIRE ?

Carrefour dénivelé de type demi-échangeur

C'est un aménagement routier où deux axes se croisent à des niveaux différents (par exemple, l'un passe au-dessus ou en dessous de l'autre), sans permettre tous les mouvements de circulation entre ces axes.

2.3 Le territoire de la concertation

La concertation publique a été organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par l'aménagement, à savoir les communes de Villers-Cotterêts, Fleury et Dampleux.

Pour susciter le débat et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL Hauts-de-France a déployé un dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation :

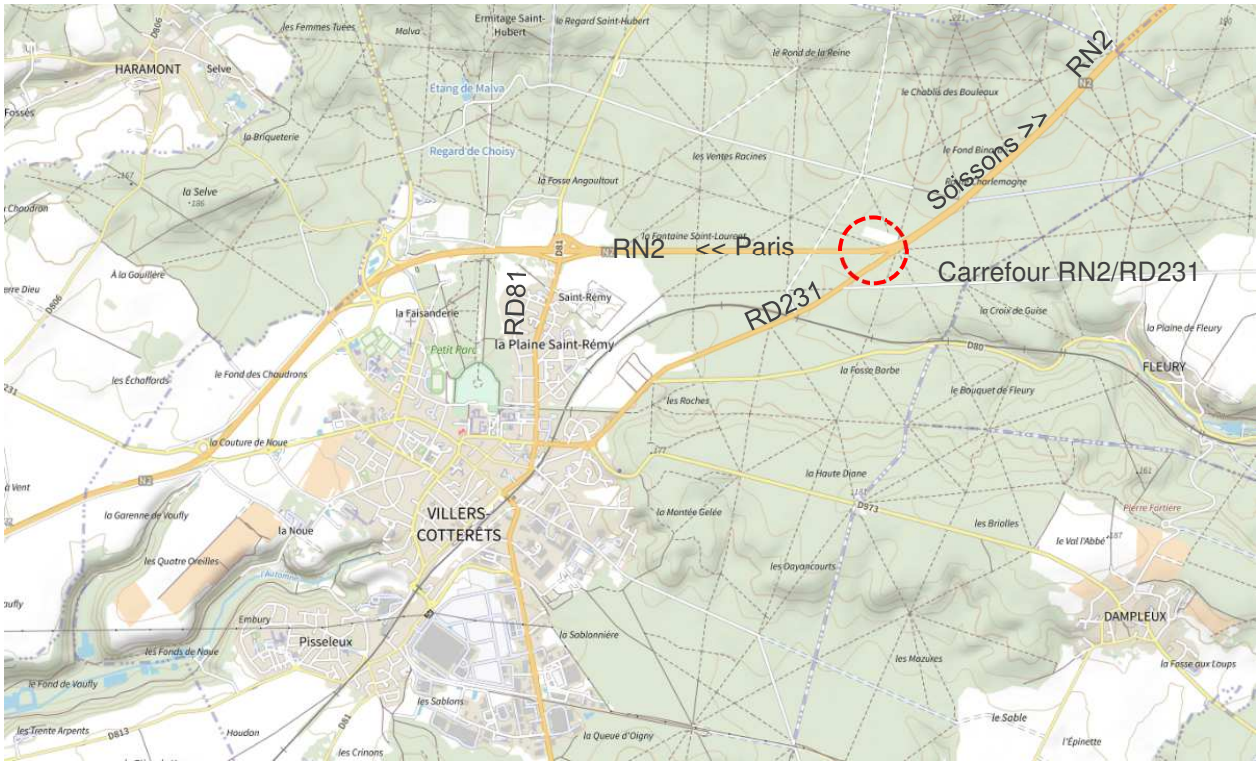
Pour s'informer :

- Le dossier de concertation à disposition en mairies de Villers-Cotterêts, Fleury et Dampleux et au siège de la Communauté de communes de Retz-en-Valois
- Des supports d'information : une exposition en mairie de Villers-Cotterêts et au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois ainsi que des dépliants d'information
- Un site internet dédié : www.RN2.fr

Pour donner son avis :

- Une réunion publique le 25 février 2025 à 18h00 à la maison du Parc de Villers-Cotterêts
- Deux permanences :
  - le 28 février 2025, de 10h00 à 16h30, à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts
  - le 3 mars 2025, de 10h00 à 16h30, au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Les registres de concertation, accessibles en mairies ainsi qu'au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Le registre électronique : https://enqueteur.dreal-hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/index.php?r=survey/index&sid=251744&lang=fr, disponible via le site internet www.RN2.fr
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : rn2rd231@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier postal, à envoyer à l'adresse suivante : Mairie de Villers-Cotterêts - « Concertation RN2/RD231 » 3 Rue de l'Hôtel de ville – 02600 Villers-Cotterêts

SITUATION DE L'OPÉRATION



3 Le projet de réaménagement du carrefour RN2/RD231en bref

3.1.1 Un carrefour exclusivement tourné vers Soissons

Aujourd'hui, la RN2, entre le carrefour avec la RD81 et le carrefour avec la RD231, est en configuration bidirectionnelle à 2 voies.

Le carrefour existant avec la RD231 est exclusivement orienté vers Soissons. Il fonctionne :

- En tourne à gauche pour les véhicules venant de Soissons, avec traversée du flux RN2 Paris/Soissons,
- En bretelle d'insertion pour les véhicules venant de Villers-Cotterêts.

Ce carrefour plan présente une configuration accidentogène en raison du « tourne-à-gauche » vers la RD231 générant un conflit sur la voie rapide entre les usagers qui tournent à gauche et ceux qui doublent avec un risque important de choc frontal.

L'analyse de l'accidentologie sur le carrefour montre une moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023.

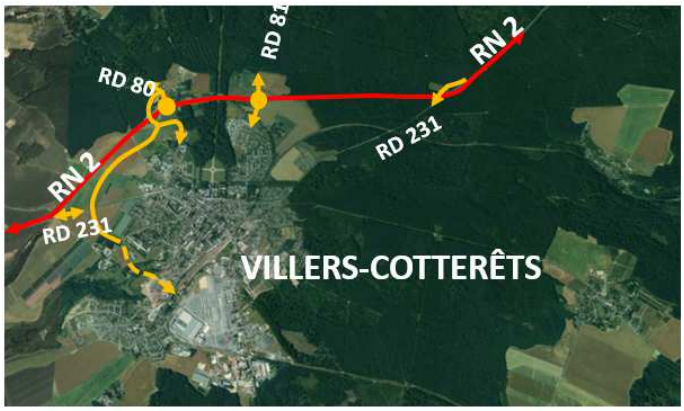
3.1.2 Une interaction avec le projet de boulevard urbain

Le projet de boulevard urbain, porté par le conseil départemental de l'Aisne, vise à limiter les difficultés de circulation dans le centre-ville et à assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements situés à l'ouest de la ville.

Ce contournement doit permettre de valoriser l'échangeur central (RN2/RD80) comme l'accès direct à la RN2 pour toute la partie Ouest de la commune.

Les travaux de réalisation de ce boulevard ont débuté en 2018 permettant la mise en service des premiers tronçons au nord-ouest.

Les études sont en cours sur la dernière phase du projet.



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

L'état initial de l'environnement du site relatif au projet d'aménagement de la RN2 dans la forêt de Retz a permis de dégager et hiérarchiser les enjeux liés aux différentes caractéristiques relevées, ci-dessous une synthèse des enjeux :

LES ENJEUX LIÉS AU MILIEU PHYSIQUE

Thématique	Enjeux	Commentaire
Topographie	**Négligeable**	La topographie du site est relativement plate et ne présente pas de contrainte spécifique.
Géologie	**Négligeable**	Le fond géologique est composé de limons sableux sans particularités vis-à-vis du contexte géologique local.
Hydrogéologie	**Fort**	La zone d'étude n'est concernée par aucun captage d'adduction d'eau potable, toutefois l'enjeu eau potable reste fort sur le secteur au vu de la présence d'un bassin hydrographique principalement calcaire (calcaire du lutétien). Elle se situe au sein d'une Zone de Répartition des Eaux du bassin Seine-Normandie. La vulnérabilité de la nappe de la craie sur le site est forte, une attention particulière devra être apportée à la qualité des rejets ainsi qu'au risque de pollution notamment en phase travaux.
Hydrographie	**Négligeable**	La zone d'étude n'est concernée par aucun élément du réseau hydrographique
Zone humide	**Modéré**	Au vu de la cartographie du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux), le site est concerné par des zones humides. Une attention particulière sera apportée à la gestion des eaux et la qualité des rejets éventuels.
Qualité de l'air	**Modéré**	En 2019, quels que soient les polluants considérés, les moyennes annuelles restent inférieures aux objectifs de qualité. Pour les PM10, particules en suspension solides de diamètre inférieur à 10 µm, on enregistre encore 6 dépassements de la valeur limite journalière.
Climat	**Négligeable**	Les dangers liés à la météo sont peu fréquents sur le secteur, les principales contraintes sont la forte pluviométrie, les orages, la neige et les jours de brouillards.
Changement climatique	**Faible**	Les villes sont des points de vulnérabilité importants face au changement climatique. La dimension d'adaptation au changement climatique devra être intégrée au projet.

LES ENJEUX LIÉS AU PAYSAGE ET AU MILIEU NATUREL

Thématique	Enjeux	Commentaire
Paysage	**Fort**	Le site s'inscrit au cœur du massif forestier de Retz où il convient de préserver au maximum la forêt domaniale et d'intégrer au maximum l'échangeur dans le paysage.
Zonages d'inventaire ou de protection	**Fort**	Le site se situe au sein d'une ZNIEFF de type I « Massif forestier de Retz » et au sein d'une ZICO « forêts picardes : massif de Retz ». Il est également à 2,3km de la ZSC « Massif forestier de Retz ».
Natura 2000	**Modéré**	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à 2,3km à l'est de la zone d'étude.
Trame verte et bleue	**Modéré**	Le site est concerné par un corridor forestier représenté par le massif forestier de Retz.
Habitats	**Fort**	Quatre habitats inscrits à la Directive Natura 2000 sont présents au sein de la zone d'étude. L'inventaire des habitats a permis de recenser des habitats caractéristiques de Zones Humides.
Flore	**Modéré**	Aucune espèce protégée n'est présente au sein de la zone d'étude. Toutefois, des espèces peu communes à rares y sont présentes. Le millepertuis androsème présente un enjeu floristique très fort mais celui-ci est situé hors de l'emprise du projet.
Faune	**Très fort**	Le Pic mar et le Pic noir, deux espèces d'intérêt communautaire inscrites à l'Annexe I de la Directive oiseaux, sont nicheurs au sein de la zone d'étude. Les inventaires sur les chiroptères ont mis en évidence la présence de 4 espèces dont un Murin indéterminé au sein de la zone d'inventaire, toutes protégées nationalement.

SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU MILIEU URBAIN

Thématique	Enjeux	Commentaire
Prescription et aménagement d'urbanisme	**Faible**	Le projet est compatible avec les différents documents de planification urbaine, il respecte les principes du schéma de cohérence territoriale (aménagements, biodiversité, mobilité, optimisation du foncier) et prend en compte le règlement du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) opposable.
Patrimoine culturel	**Faible**	La zone d'étude n'est concernée par aucun monument ou périmètre de protection.
Circulation, déplacement	**Fort**	Lors du choix de maintien ou non du carrefour, il est important de prendre en compte l'impact direct que subirait la fluidité du trafic aussi bien sur la N2 que sur le centre-ville. L'enjeu principal sera de ne pas créer des problèmes de circulation et d'engorgement notamment aux différents carrefours. Le temps de parcours théorique entre le carrefour et le centre-ville est de 4 minutes en passant par la RD231 et de 6 minutes via la RD81.
Sécurité routière	**Très fort**	L'analyse de l'accidentologie sur le carrefour RN2-RD231 montre une moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023. Lors du choix de la variante d'aménagement, il est important de prendre en compte l'impact direct en termes de sécurité routière qui pourrait être généré sur les voies internes à la commune et en particulier sur la RD81.
Réseaux	**Faible**	Absence de réseaux à proximité des zones concernées par les éventuels travaux

LES ENJEUX LIÉS AU MILIEU HUMAIN

Thématique	Enjeux	Commentaire
Démographie	**Négligeable**	Villers-Cotterêts connait une évolution positive de sa population communale avec un solde migratoire positif.
Logement	**Négligeable**	Le parc de logements est suffisant permettant une bonne rotation (7,4 % de vacances) de la population au sein du parc et répondant aux besoins des résidents.
Activité et emploi	**Fort**	– Renforcer l'attractivité du secteur aussi bien tertiaire que commercial et conforter l'offre existante en facilitant l'accès à la zone – Pérenniser le taux d'emploi
Équipement	**Faible**	Les taux d'équipement sont satisfaisants sur Villers-Cotterêts.

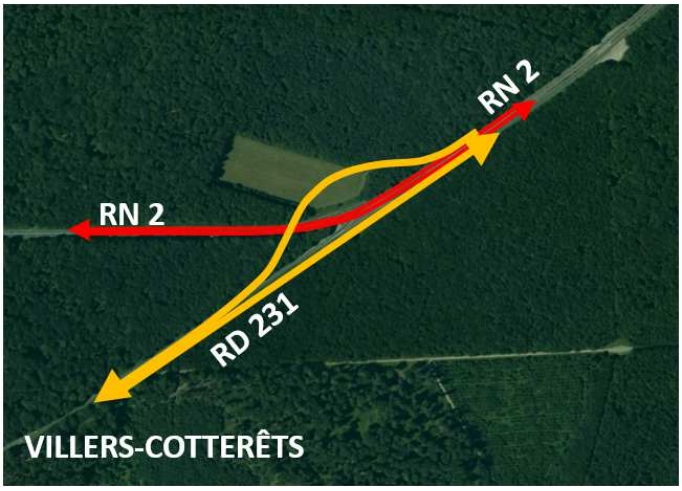
Au regard du tableau de synthèse des enjeux présenté précédemment, les effets de réalisation d'un aménagement de l'échangeur RN2/RD231 seront particulièrement analysés sur les éléments suivants :

- Le milieu naturel (faune, flore, habitats, zones humides),
- La circulation, les déplacements,
- La sécurité routière,
- Le paysage, la perception.

3.3 Le projet soumis à la concertation

3.3.1 Description du projet

Le projet consiste en l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN2 en contournement de Villers-Cotterêts et en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur avec la RD231. Seuls les mouvements entre la RD231 et la RN2 côté Soissons seront possibles.



Cet échangeur sera conforme aux règles de conception en lien avec le doublement de la RN2 :

- Le tracé de la bretelle d'insertion sur la RN2 vers Soissons sera similaire à celui existant, une mise en conformité sera réalisée.
- L'accès à la RD231 depuis Soissons par la RN2 s'effectuera par une nouvelle bretelle de sortie permettant le franchissement dénivelé de la RN2.

Les accès aux chemins forestiers existants seront préservés. Les modalités de raccordement à la RD231 seront étudiées avec les différents exploitants et notamment l'Office National des Forêts (ONF).

En termes de fonctionnement, cette configuration répond aux objectifs de sécurisation des échanges en supprimant le point de conflit lié au croisement des véhicules en « tourne-à-gauche » sur la RN2 depuis Soissons, croisant ceux en sens inverse.

3.3.2 Description des variantes

Une première concertation concernant le réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231 s'est tenue du 4 octobre au 5 novembre 2021, au cours de laquelle trois variantes ont été étudiées. A l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage a retenu la variante 3 – carrefour dénivelé.

Celle-ci a fait l'objet d'une nouvelle concertation l'objet du présent rapport, organisée du 17 février au 17 mars 2025, portant sur trois variantes :

Variante 1 : Demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « normal » (PIGN)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit normal de 4m85 permettant le passage de tous les véhicules, y compris poids lourds.

Cette variante sécurise le carrefour en maintenant les itinéraires existants, sans provoquer de reports de trafics vers les autres points d'échanges desservant Villers-Cotterêts depuis la RN2 (notamment sur la RD81).

Par rapport à la situation de référence avec fermeture du carrefour RN2/RD231, elle permet ainsi d'éviter des nuisances en termes de bruit, de pollution de l'air et d'insécurité routière pour les riverains de la RD81.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 7 500 m2 de surface boisée et 5 300 m2 de prairie,
- Incidence très limitée sur la perception paysagère, la RD231 passant sous le niveau actuel de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 3 600 k€, exclusivement pour l'aménagement du carrefour, hors élargissement sur place de la RN2 - la même convention est adoptée pour les estimations présentées pour les 2 autres variantes.

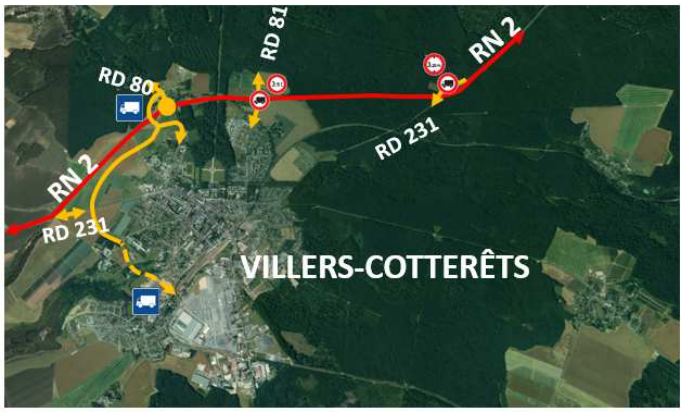
Variante 2 : Demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « réduit » (PIGR)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit réduit à 3m85 permettant uniquement le passage des voitures et fourgons.

Les véhicules hors gabarit et notamment poids lourds, seraient dirigés, via une signalisation adaptée, vers les échangeurs existants Nord sur la RN2.

Toutefois, il semble important que ces poids lourds n'empruntent pas la RD81 en entrée de Villers-Cotterêts. Cet axe, par sa configuration urbaine (accès aux écoles, riverains, …) n'étant pas adapté pour accueillir un trafic poids lourds supplémentaire. La mise en service complète du boulevard urbain permettrait le report de trafic des poids lourds sur cette nouvelle voie.

Sous réserve de l'achèvement du boulevard urbain, cette variante permet donc de détourner les trafics poids-lourds des voiries du centre-ville de Villers-Cotterêts, y compris les routes situées dans le prolongement de la RD231 (RD973, RD81).



Il convient de signaler que la mise en place d'une limitation de gabarit peut entraîner des interventions liées à la fermeture de l'itinéraire par des poids lourds bloqués sous l'ouvrage. Il arrive que certains chauffeurs routiers connaissent mal la hauteur de leur chargement.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 6 200 m2 de surface boisée et 5 200 m2 de prairie,
- Incidence très limitée sur la perception paysagère, la RD231 passant sous le niveau actuel de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 3 100 k€.

Variante 3 : Demi-échangeur en passage supérieur (PS)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage supérieur de la RD231 avec un gabarit de 7m sous ouvrage permettant le passage des convois exceptionnels sur la RN2.

L'impact de cette variante sur les trafics est semblable à celui de la variante 1.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 9 700 m2 de surface boisée et 5 000 m2 de prairie,
- Incidence importante sur la perception paysagère, la RD231 passant à plus de 7 mètres au-dessus de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 5 400 k€.

Le cout supplémentaire par rapport aux variantes en passage inférieur est lié aux travaux de terrassement supplémentaires pour dégager la hauteur sous ouvrage permettant le passage des convois exceptionnels.

3.3.3 La comparaison des variantes

Les variantes étudiées ont des impacts plus ou moins forts sur les conditions de circulation, la sécurité routière et l'environnement.

Leur comparaison a été synthétisée dans le tableau suivant, 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 variantes.

	Enjeux	Scénario de fermeture du carrefour sans mise en service complète du boulevard urbain	Variante 1 – Passage inférieur gabarit « normal »	Variante 2 – Passage inférieur gabarit « réduit »		Variante 3 – Passage supérieur
				Sans mise en service complète du boulevard urbain	Avec mise en service complète du boulevard urbain	
Objectifs	Circulation, déplacements	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Maintien circulation VL et PL sur RD231)	(Maintien circulation VL sur RD231 - report PL sur RD81)	(Maintien circulation VL sur RD231 - report PL sur blvd. urbain)	(Maintien circulation VL et PL sur RD231)
Objectifs	Sécurité routière	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Pas de report de circulation sur la RD81)	(Report PL sur RD81 et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Report PL sur blvd. urbain et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Pas de report de circulation sur la RD81)
Enjeux environnementaux	Milieu naturel (faune, flore, habitats, zones humides)					
Enjeux environnementaux	Paysage, perception					
Enjeux environnementaux	Coût d'investissement					

Scénario de base de comparaison, non présenté à concertation

Réponse des scénarii à l'enjeu :

défavorable par rapport au scénario de base de comparaison — *favorable par rapport au scénario de base de comparaison*

4 Les modalités et le déroulement de la concertation

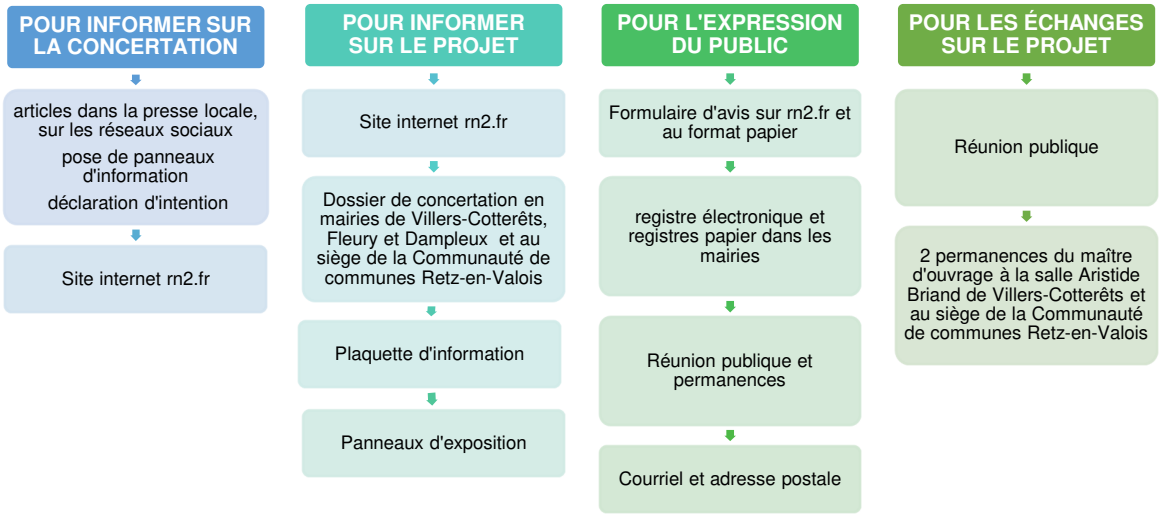
La concertation a fait l'objet d'un dispositif d'information et d'échanges valorisant la proximité et le recueil de questions, positions et avis de la part des différents publics concernés.

4.1 La préparation de la concertation et le dispositif général

La concertation a été préparée par la DREAL Hauts-de-France, maître d'ouvrage de l'opération.

Des échanges réguliers et des réunions de travail internes ont permis de définir en collaboration le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque composante du dispositif de concertation.

SYNTHÈSE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION



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

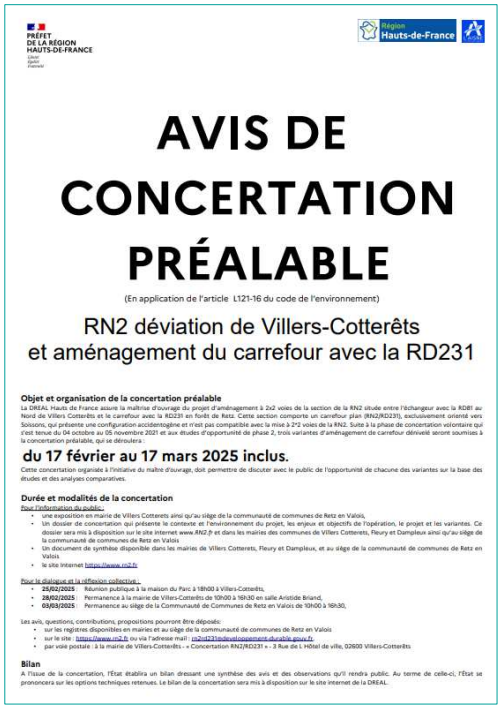
4.2.1 L'annonce de la concertation

Conformément à l'article L121-16 du Code de l'environnement, l'avis de concertation a été publié au plus tard quinze jours avant l'organisation de la concertation préalable, programmée du 17 février au 17 mars 2025.

L'avis informait sur l'objet et l'organisation de la concertation, la durée et les modalités de participation.

Il a été adressé le 16/01/2025 aux communes de Villers Cotterêts, Dampleux, Fleury et à la Communauté de Communes de Retz-en-Valois pour affichage réglementaire .

Il a été publié dans presse locale, dans le journal l'Union Aisne le 31/01/2025, et dans l'Aisne nouvelle le 03/02/2025.



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

Région Hauts-de-France

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

(En application de l'article L121-16 du code de l'environnement)

RN2 déviation de Villers-Cotterêts
et aménagement du carrefour avec la RD231

Objet et organisation de la concertation préalable

La DREAL Hauts de France assure la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement à 2x2 voies de la section de la RN2 située entre l'échangeur avec la RD81 au Nord de Villers Cotterêts et le carrefour avec la RD231 en forêt de Retz. Cette section comporte un carrefour plan (RN2/RD231), exclusivement orienté vers Soissons, qui présente une configuration accidentogène et n'est pas compatible avec la mise à 2*2 voies de la RN2. Suite à la phase de concertation volontaire qui c'est tenue du 04 octobre au 05 novembre 2021 et aux études d'opportunité de phase 2, trois variantes d'aménagement de carrefour dénivelé seront soumises à la concertation préalable, qui se déroulera :

du 17 février au 17 mars 2025 inclus.

Cette concertation organisée à l'initiative du maître d'ouvrage, doit permettre de discuter avec le public de l'opportunité de chacune des variantes sur la base des études et des analyses comparatives.

Durée et modalités de la concertation

Pour l'information du public :

- une exposition en mairie de Villers Cotterets ainsi qu'au siège de la communauté de communes de Retz en Valois,
- Un dossier de concertation qui présente le contexte et l'environnement du projet, les enjeux et objectifs de l'opération, le projet et les variantes. Ce dossier sera mis à disposition sur le site internet www.RN2.fr et dans les mairies des communes de Villers Cotterets, Fleury et Dampleux ainsi qu'au siège de la communauté de communes de Retz en Valois
- Un document de synthèse disponible dans les mairies de Villers Cotterets, Fleury et Dampleux, et au siège de la communauté de communes de Retz en Valois
- le site Internet https://www.rn2.fr

Pour le dialogue et la réflexion collective :

- **25/02/2025** : Réunion publique à la maison du Parc à 18h00 à Villers-Cotterêts,
- **28/02/2025** : Permanence à la mairie de Villers-Cotterêts de 10h00 à 16h30 en salle Aristide Briand,
- **03/03/2025** : Permanence au siège de la Communauté de Communes de Retz en Valois de 10h00 à 16h30,

Les avis, questions, contributions, propositions pourront être déposés:

- sur les registres disponibles en mairies et au siège de la communauté de communes de Retz en Valois
- sur le site : https://www.rn2.fr ou via l'adresse mail : rn2-rd231@developpement-durable.gouv.fr
- par voie postale : à la mairie de Villers-Cotterêts - « Concertation RN2/RD231 » - 3 Rue de l. Hôtel de ville, 02600 Villers-Cotterêts

Bilan

A l'issue de la concertation, l'Etat établira un bilan dressant une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public. Au terme de celle-ci, l'Etat se prononcera sur les options techniques retenues. Le bilan de la concertation sera mis à disposition sur le site internet de la DREAL.

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

Le 17 février 2025, 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, le site internet rn2.fr et les supports d'information sur le projet.

4.3 Le site internet rn2.fr

Les pages dédiées à la déviation de Villers-Cotterêts – carrefour RN2/RD231 ont été ouvertes sur le site internet de la DREAL Hauts-de-France, accessibles directement avec l'adresse rn2.fr.

Ces pages proposent :

- l'avis de concertation préalable ;
- le dossier de concertation ;
- le lien vers le formulaire d'avis permettant de poser ses questions ou de faire part de son avis.

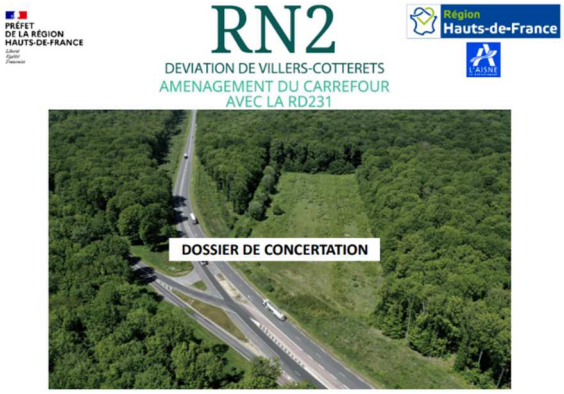
4.4 Les supports d'information sur le projet

4.4.1 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (30 pages) présentait de manière synthétique et non technique les enjeux et sensibilités de la zone d'études, les objectifs du projet, et leur comparaison.

Imprimé à 5 exemplaires, le dossier a été mis à la disposition du public lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage.

Le dossier était également disponible pour tous sur le site rn2.fr.



4.4.2 La plaquette de synthèse

Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée sous la forme d'une plaquette de 2 pages recto-verso, qui proposait les informations essentielles sur les propositions d'aménagement étudiés.

Imprimée à 400 exemplaires, la plaquette a été diffusée :

- par distribution aux habitants de la commune de Villers-Cotterêts ;
- lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage ;
- mise à disposition en mairies et siège CCRV.

PLAQUETTE DE SYNTHÈSE

Comment participer ?

Pour susciter le débat autour du projet et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL des Hauts-de-France déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation en cours.

S'INFORMER

- Un dossier de concertation, à disposition :
  - en mairies de Villers-Cotterêts, Fleury et Dampleux
  - au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Une exposition installée en mairie de Villers-Cotterêts et au siège de la Communauté de communes
- Un site internet dédié : **www.rn2.fr**

ÉCHANGER

- Une réunion publique, le 25 février 2025 à 18h00 à la Maison du Parc de Villers-Cotterêts
- Deux permanences :
  - le 26 février 2025, de 10h00 à 16h30, à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts
  - le 3 mars 2025, de 10h00 à 16h30, au siège de la Communauté de communes

S'EXPRIMER

- Lors de la réunion publique et des permanences
- Dans les registres de concertation, accessibles en mairies ainsi qu'au siège de la Communauté de communes
- Dans le registre électronique disponible sur le site rn2.fr
- Par courrier électronique : rn2rd231@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier postal, à envoyer à l'adresse suivante :

  Mairie de Villers-Cotterêts
  «Concertation RN2/RD231 »
  3 Rue de l'Hôtel de ville 02600
  Villers-Cotterêts

RAPPEL DES JOURS ET HEURES D'OUVERTURE DES LIEUX D'EXPOSITION

Mairie de Villers-Cotterêts
3, rue de l'Hôtel de Ville
02600 Villers-Cotterêts
-du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h
-le vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30

Siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
9, rue Max Dormoy
02600 Villers-Cotterêts
-du lundi au jeudi de 8h30 à 12h15 et de 13h30 à 17h
-le vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h

Et après ?

A l'issue de la concertation, l'État établira un bilan dressant une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public.

Au terme de celle-ci, l'État se prononcera sur la variante d'aménagement à privilégier dont la réalisation dépendra également des conclusions des études techniques.

Le bilan de la concertation sera mis à disposition sur le site internet de la DREAL.

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Préfecture des Hauts-de-France
12, rue Jean Sans Peur
59039 LILLE

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

RN2
DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS
AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

Région Hauts-de-France

du 17 février au 17 mars 2025

Donnez votre avis
sur l'aménagement de la dernière section à 2 voies

Pourquoi une concertation ?

La présente concertation porte sur l'aménagement de la dernière section de la déviation de Villers-Cotterêts encore en bidirectionnelle, dont le réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231 à l'est de la ville.

Les modalités de la concertation ont été fixées par la DREAL Hauts de France, dans le respect des conditions de l'article L121-16 du Code de l'environnement, conformément à l'article L121-17 du même Code.
Une déclaration d'intention, prévue à l'article L121-18, a été publiée au mois de novembre 2024.

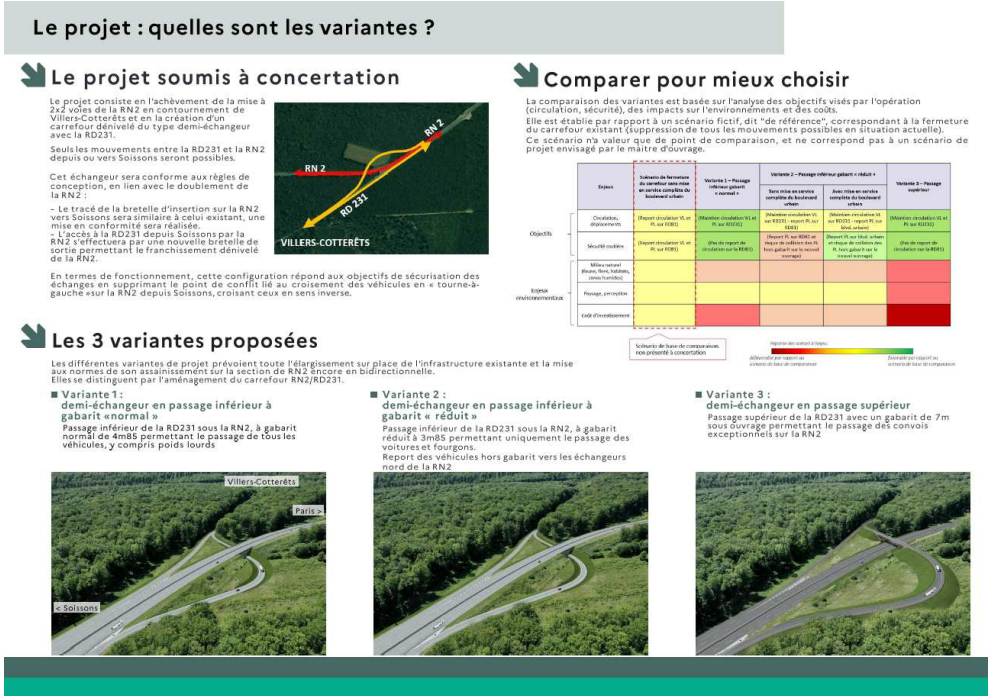
Suite à la phase de la consultation locale qui s'est tenue du 04 octobre au 05 novembre 2021 et des études d'opportunité de phase 2, trois variantes d'aménagement sont soumises à la concertation préalable.

Le dispositif de concertation a pour but d'informer et de recueillir l'avis du public sur le projet.

3 principaux objectifs

Les objectifs de l'opération sont définis comme tel :

- Achever l'aménagement de la déviation de Villers-Cotterêts par la RN2 selon un parti d'aménagement cohérent à 2x2 voies
- Sécuriser le carrefour entre la RN2 et la RD231
- Maintenir un bon niveau de desserte de Villers-Cotterêts



4.4.3 L'exposition

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

PREFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Région Hauts-de-France

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS
AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

CONCERTATION PRÉALABLE DU 17 FEVRIER AU 17 MARS 2025, DONNEZ VOTRE AVIS !

COMMENT S'INFORMER ?

- Le dossier de concertation, à disposition en mairies de Villers-Cotterêts, Fleury et Dampleux et au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Une exposition installée en mairie de Villers-Cotterêts et au siège de la Communauté de communes
- Une rubrique dédiée sur le site internet : **www.RN2.fr**

COMMENT ECHANGER ?

- Une réunion publique, le 25 février 2025 à 18h00, à la maison du Parc de Villers-Cotterêts
- Deux permanences :
  - le 28 février 2025, de 10h00 à 16h30, à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts
  - le 3 mars 2025, de 10h00 à 16h30, au siège de la Communauté de communes

COMMENT S'EXPRIMER ?

- Lors de la réunion publique et des permanences
- Les registres de concertation, accessibles en mairie de Villers-Cotterêts ainsi qu'au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Le registre électronique disponible sur www.RN2.fr
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : rn2rd231@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier postal, à envoyer à l'adresse suivante :
  mairie de Villers-Cotterêts
  « concertation RN2/RD231 »
  3 Rue de l'Hotel de ville
  02600 Villers-Cotterêts

1

www.rn2.fr

PREFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Région Hauts-de-France

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS
AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

LES OBJECTIFS DU PROJET

- **Achever l'aménagement de la déviation de Villers-Cotterêts par la RN2 selon un parti d'aménagement cohérent à 2x2 voies**
- **Sécuriser le carrefour entre la RN2 et la RD231**
- **Maintenir un bon niveau de desserte de Villers-Cotterêts**

LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DU CARREFOUR AVEC LA RD231

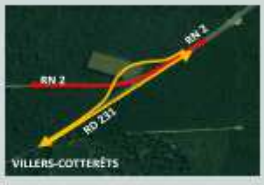
Le carrefour existant avec la RD231 est exclusivement orienté vers Soissons :
- Les véhicules provenant de Villers-Cotterêts par la RD231 peuvent s'engager via une bretelle d'insertion sur la RN2 vers Soissons.
- Les véhicules circulant sur la RN2 en provenance de Soissons et qui souhaitent rejoindre Villers-Cotterêts par la RD231 doivent emprunter un « tourne-à-gauche », ce qui les oblige à traverser le flux Paris/Soissons.

Cette configuration en carrefour plan est accidentogène avec un risque important de choc frontal.

LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

Le projet consiste en l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN2 en contournement de Villers-Cotterêts, au rétablissement de la route de Chavigny par un passage inférieur et en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur avec la RD231.

Seuls les mouvements entre la RD231 et la RN2 côté Soissons seront possibles :
- **Le tracé de la bretelle d'insertion sur la RN2 vers Soissons sera similaire à celui existant, une mise en conformité sera réalisée.**
- **L'accès à la RD231 depuis Soissons par la RN2 s'effectuera par une nouvelle bretelle de sortie permettant le franchissement dénivelé de la RN2.**



OÙ EN SOMMES-NOUS ?

2

www.rn2.fr

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Région Hauts-de-France

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS
AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

EVALUATION DE L'ETAT INITIAL ET DES IMPACTS DU PROJET

Un diagnostic précis du territoire est mené pour évaluer les effets des différentes variantes proposées sur l'environnement et le cadre de vie (milieu physique, paysage et milieu naturel, milieu humain, milieu urbain, ...).

Il sera complété, après le choix d'une variante préférentielle, pour la poursuite des études.

POUR EN SAVOIR +
Le dossier de concertation sur rn2.fr

LE MILIEU PHYSIQUE

Hormis l'hydrogéologie, le projet n'impacte que modérément le milieu physique. L'attention sera portée sur les rejets d'eau et sur les risques de pollution.

LE PAYSAGE ET LE MILIEU NATUREL

Le site de projet se situe au cœur de la forêt de Retz. Les enjeux paysagers et d'habitats sont significatifs et nécessiteront la mise en place d'une démarche ERC (Eviter/Réduire/Compenser).

LE MILIEU HUMAIN

Le secteur Nord-Est de Villers-Cotterêts est le moins urbanisé de la commune.
Les enjeux du projet seront de renforcer l'attractivité du secteur aussi bien tertiaire que commercial et de conforter l'offre existante en facilitant l'accès à la zone afin de pérenniser l'emploi.

LE MILIEU URBAIN

L'analyse de l'accidentologie sur le carrefour RN2-RD231 montre une moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023. Lors du choix de la variante d'aménagement, il est important de prendre en compte l'impact direct en termes de sécurité routière qui pourrait être généré sur les voies internes à la commune et en particulier sur la RD81.

INTERACTION AVEC LE PROJET DE BOULEVARD URBAIN

Le projet de boulevard urbain, porté par le conseil départemental de l'Aisne, vise à limiter les difficultés de circulation dans le centre ville et à assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements situés à l'ouest de la ville.
Ce contournement doit permettre de valoriser l'échangeur central (RN2/RD80) comme l'accès direct à la RN2 pour toute la partie Ouest de la commune.

Les travaux de réalisation de ce boulevard ont débuté en 2018 permettant la mise en service des premiers tronçons au nord-ouest.
Les études sont en cours sur la dernière phase du Projet.

Ce projet a été pris en compte dans le cadre de la présente étude afin d'anticiper les reports de trafic possibles selon les variantes proposées

3

www.rn2.fr

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Région Hauts-de-France

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS
AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231

VARIANTES PROPOSÉES

VARIANTE 1
demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « normal »

Passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit normal de 4m85 permettant le passage de tous les véhicules, y compris poids lourds

VARIANTE 2
demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « réduit »

Passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit réduit à 3m85 permettant uniquement le passage des voitures et fourgons

Report des véhicules hors gabarit vers les échangeurs nord de la RN2

VARIANTE 3
demi-échangeur en passage supérieur

Passage supérieur de la RD231 avec un gabarit de 7m sous ouvrage permettant le passage des convois exceptionnels sur la RN2

ANALYSE COMPARATIVE

Enjeux	Scénario de fermeture du carrefour sans mise en service complète du boulevard urbain	Variante 1 – Passage inférieur gabarit « normal »	Variante 2 – Passage inférieur gabarit « réduit »		Variante 3 – Passage supérieur
			Sans mise en service complète du boulevard urbain	Avec mise en service complète du boulevard urbain	
Circulation, déplacements	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Maintien circulation VL et PL sur RD81)	(Maintien circulation VL sur RD81 - report PL sur RD81)	(Maintien circulation VL sur RD81 - report PL sur Bvd. urbain)	(Maintien circulation VL et PL sur RD81)
Sécurité routière	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Pas de report de circulation sur la RD81)	(Report PL sur RD81 et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Report PL sur Bvd. urbain et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Pas de report de circulation sur la RD81)
Milieu naturel (faune, flore, habitats, zones humides)					
Paysage, perception					
Coût d'investissement					

Scénario de base de comparaison, non présenté à concertation

Dégradation des critères d'impact

Défavorable par rapport au scénario de base de comparaison — Favorable par rapport au scénario de base de comparaison

4

www.rn2.fr

4.5 La réunion publique, 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, le 25 février 2025 ;
- de deux permanences du maître d'ouvrage à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts et au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois les 28 février et 3 mars 2025 de 10h00 à 16h30.

Ces rendez-vous étaient ouverts à tous.

4.5.1 La réunion publique

La réunion publique, le 25 février 2025 à la Maison du Parc de Villers-Cotterêts a permis d'ouvrir la concertation, de donner la parole aux partenaires du projet de l'aménagement de la dernière section de la déviation de Villers-Cotterêts dont le réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231 à l'est de la ville (Département de l'Aisne, Région Hauts-de-France et État), d'informer sur le projet et d'échanger avec le public présent.

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

4.5.2 Les permanences du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a organisé deux permanences au cours de la concertation. Elles proposaient au public un cadre moins formel pour les échanges toutefois, aucune rencontre n'a eu lieu.

Les permanences se sont tenues :

- Le 28 février 2025, de 10h00 à 16h30, à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts
- Le 3 mars 2025, de 10h00 à 16h30, au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois

4.5.3 Les modalités de contribution écrite

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

- Les registres de concertation, accessibles en mairies ainsi qu'au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Le registre électronique : https://enqueteur.dreal-hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/index.php?r=survey/index&sid=251744&lang=fr, disponible via le site internet www.RN2.fr
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : rn2rd231@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier postal, à envoyer à l'adresse suivante : Mairie de Villers-Cotterêts - « Concertation RN2/RD231 » 3 Rue de l'Hôtel de ville – 02600 Villers-Cotterêts

FORMULAIRE D'AVIS

Un formulaire d'avis était mis à disposition du public en mairies et au siège de la CCRV, ainsi que durant les permanences et lors de la réunion publique.

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

Région Hauts-de-France

L'AISNE

RN 2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS

AMENAGEMENT DU CARREFOUR
AVEC LA RD 231

FAITES PART DE VOTRE AVIS !

De manière générale, quel est votre avis sur le projet d'aménagement ?

Que pensez-vous des variantes proposées ? Laquelle vous semble la plus adaptée ?

Avez-vous d'autres questions ou remarques sur le projet de concertation ?

Nous vous remercions pour votre contribution. Elle sera intégrée dans le bilan de concertation.

Si vous en êtes d'accord, merci d'indiquer :

Votre nom :

Votre prénom :

L'instance que vous représentez le cas échéant :

Votre localité de résidence :

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

5 Le bilan chiffré de la participation

5.1 En synthèse sur la participation

La réunion de la concertation a réuni 39 personnes.

Aucune personne ne s'est présentée aux deux permanences physiques.

La participation numérique a été la suivante : environ **1550 visites** du site rn2.fr durant la concertation et les permanences.

5.2 L'analyse quantitative des avis recueillis

Près de 200 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.

5.2.1 La répartition par canaux d'expression

Le public s'est exprimé principalement oralement, **au cours des réunions de la concertation** (7 prises de parole).

Pour faire part de son avis par écrit sur le projet, le canal privilégié a été celui des **registres** en ligne (147 avis) et papier (14 avis).

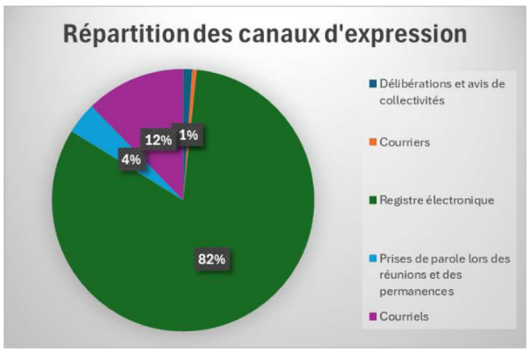
De plus, 22 expressions ont été recueillies par **courriel**.

Enfin, le maître d'ouvrage a été destinataire d'une **délibération de la commune de Montgobert du 08/03/2025** et d'un **avis de la direction de voirie départementale du conseil départemental de l'Aisne** et d'une **délibération Villers Cotterêts du 19/12/2024.**

.

N.B. : aucune contribution n'a été recueillie via les registres de concertation déposés dans la mairie de Fleury.

Répartition des avis recueillis par canaux d'expression :



Délibérations & avis de collectivités et instances

- Commune de Montgobert
- Conseil Départemental de l'Aisne
- Commune de Villers Cotterêts

Avis écrits d'élus et d'acteurs[1]

- Alexandre de MONTESQUIOU, maire de Montgobert
- Anne-Benoîte VALIERGUE, maire de Taillefontaine
- Guy NECAILLE, ancien maire de Longpont

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 :

- Une pétition de riverains de l'avenue Paul Doumer à Villers-Cotterêts;

Cette pétition ne concerne pas directement le projet, mais la sécurité liée aux flux de la circulation et à la vitesse.

La pétition remise ne comporte qu'un signataire.

5.2.2 La provenance géographique des avis

Les participants à la concertation ont été dans la très grande majorité des habitants des communes directement concernées par le projet : Villers-Cotterêts, Dampleux, Montgobert, Fleury, Longpont et Taillefontaine.

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

6 La synthèse des expressions recueillies

6.1 L'analyse par rencontre

6.1.1 La réunion publique de lancement

Contexte général

Le projet concerne le réaménagement de la RN2, notamment à l'intersection avec la RD231, dans le but de :

- Sécuriser une portion accidentogène de la route.
- Achever la mise à deux fois deux voies de la RN2 entre Paris et Soissons.
- Répondre aux besoins de mobilité et de développement économique local.

Objectifs de la concertation

- Informer les usagers et habitants.
- Recueillir leurs avis pour éclairer le choix technique du type d'aménagement.

Propositions d'aménagement :

- **Variante 1 : Passage inférieur à gabarit normal :**
  - Bonne sécurité routière.
  - Pas de report de trafic.
  - Impacts environnementaux modérés.
  - Coût élevé.

- **Variante 2 : Passage inférieur à gabarit réduit :**
  - Sécurité routière dégradée sans boulevard urbain (report du trafic poids lourds sur RD81).
  - Risques de collisions plus élevés.
  - Coût moindre.
  - Acceptable seulement si le boulevard urbain est mis en service.

- **Variante 3 : Passage supérieur :**
  - Très bon niveau de service et sécurité.
  - Impacts environnementaux et visuels importants.
  - Coût très élevé.

Enjeux identifiés

- **Sécurité routière** : zone recensant 1 à 2 accidents par an, dont certains mortels.
- **Trafic** : entre 6 500 et 9 500 véhicules/jour selon les tronçons, 14 % de poids lourds.
- **Milieu naturel** : présence de zones humides et d'espèces protégées (ex. PIMAR, PINOIR).
- **Environnement humain** : nuisances sonores, qualité de l'air, santé publique.
- **Développement économique** : faciliter l'accès à la zone Volkswagen, soutenir l'emploi local.

Préoccupations des habitants

- **Bruit et pollution**.
- **Vitesse accrue avec la mise à deux fois deux voies (passage de 80 à 110 km/h)**.
- **Impact sur l'immobilier et la qualité de vie**.
- **Entretien insuffisant de la RD231** (trous, revêtements bruyants).
- **Manque de clarté sur la décision finale** : qui décide réellement ? (l'État, maître d'ouvrage).

Réponses et clarifications des autorités

- La concertation sert à éclairer le choix du maître d'ouvrage mais ne constitue pas un vote.

- Les enjeux de sécurité, économiques et environnementaux sont équilibrés dans l'évaluation finale.
- Le projet est inscrit au protocole d'accord du contrat de Plan Etat Région 2021-2027 volet mobilité, voté par la Région et signé en avril 2024. A ce titre, le projet devrait bénéficier d'un financement de la Région, du département de l'Aisne et de l'Etat, avec un engagement des marchés de travaux préparatoires avant la fin de l'année 2027.

Des **études techniques et environnementales complémentaires sont prévues en 2025-2026**.

Position des élus et collectivités

- Une majorité d'élus locaux (maires, présidents de communauté) soutiennent **la variante 1 (passage inférieur gabarit normal)** pour éviter le report du trafic et préserver l'accessibilité économique de la zone.
- Souhait de **coordonner les travaux RN2 avec ceux du boulevard urbain** pour limiter les impacts négatifs.

Conclusion

Le projet est à un tournant stratégique : les contributions citoyennes seront prises en compte dans un bilan prévu pour mi-2025. Des décisions techniques, environnementales et budgétaires devront suivre pour permettre une mise en œuvre des travaux d'ici 2027.

6.1.2 Les permanences

Deux permanences se sont tenues dans le cadre de la concertation préalable :

- Le vendredi 28 février 2025 de 10h à 16h30 à la salle Aristide Briand à Villers-Cotterêts
- Le lundi 3 mars 2025 de 10h à 16h30 au siège de la communauté de communes de Retz en Valois.

Aucune personne ne s'est présentée.

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 et des registres.

Les principaux thèmes abordés par le public sont illustrés par des extraits de contributions (présentés entre guillemets). Le lecteur pourra se reporter aux annexes du présent bilan pour consulter les délibérations et courriers adressés au maître d'ouvrage.

Les mentions [entre crochets] dans les exemples d'avis sont des précisions apportées pour faciliter la lecture ou resituer les expressions par rapport aux variantes étudiées.

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

6.1.3 Des inquiétudes exprimées sur les impacts du projet

Les impacts des variantes ont souvent été jugés « très » ou « trop importants », sur plusieurs plans, détaillés dans les pages qui suivent :

- les milieux naturels ;
- le cadre de vie des riverains ;

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 de la Variante 3 qui entrainerait la plus grande destruction du massif forestier.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Je ne privilégie aucune des 3 variantes. Elles ont toutes un impact non négligeable sur le massif forestier, déja assez malmené comme ça.»

« Variante 1 […] Moins d'impact sur le massif forestier »

« En tant que forestier et élue, je suis effarée de voir qu'on peut labelliser une forêt remarquable à plus d'un titre « Forêt d'exception », signer un protocole sur le Climat, mettre en place une loi ZAN, tout cela dans les dix dernières années et en même temps poursuivre un projet daté, coûteux et contraire à l'intérêt général au sens durable.

Je voudrais également signaler que le projet présenté ne fait pas part des compensations environnementales prévues mais dans tous les cas, sur le plan forestier, elles ne pourront très probablement pas compenser en termes de production, les possibilités offertes par la zone déboisée de la déviation de Villers-Cotterêts. La ressource en bois de qualité est pourtant un enjeu de développement beaucoup plus intéressant que celui du trafic routier et fait aussi l'objet d'attention des pouvoirs publics.»

« Par ailleurs, une variante avec passage inférieur dénaturerait moins le paysage du milieu forestier, en comparaison de la construction d'un pont et d'un accès en hauteur considérable. »

« Je ne privilégie aucune des 3 variantes. Elles ont toutes un impact non négligeable sur le massif forestier, déja assez malmené comme ça »

« Je ne veux pas qu'on touche encore à la forêt, déjà mal en point »

« Nous sommes ici au cœur de l'une des plus belles forêts de France, un site d'exception qui mérite d'être préservé. »

Concernant le cadre de vie, les inquiétudes ont principalement émané des riverains du contournement qui s'inquiètent de la déconnexion du projet avec le projet de Boulevard Urbain de Villers-Cotterêts. En effet, selon eux, les deux projets doivent aller de pair et craignent de voir augmenter le nombre de poids-lourds devant leur domicile sans la réalisation du Boulevard qui viendra délester le centre-ville.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Il est évident que dans le même temps la fin d'aménagement du boulevard urbain doit être réalisée»

« Je suis favorable à la variante 2, à condition que le Boulevard urbain soit terminé»

« l'inconnue liée à la mise en service complète du Boulevard urbain,»

« La variante 2: demi échangeur en passage inférieur à gabarit réduit me parait judicieux à condition que le boulevard urbain soit réalisé.»

« Il est évident que la priorité est de finir le dernier tronçon du boulevard urbain»

« Mais obligatoirement le boulevard de contournement de Villers s'impose de suite»

« La commune a surtout besoin que le boulevard urbain soit terminé et que les poids lourds ne passent plus dans la commune.»

« Celle-ci est totalement inadaptée pour la circulation de véhicules lourds et son emprunt oblige à circuler dans des rues de Villers-Cotterêts encore moins adaptées. Seul le contournement de la ville par le boulevard urbain sécuriserait à la fois le carrefour RN2/RD231 et les piétons, cyclistes et autres usagers de cette portion de la RD231.»

« Permet le passage de tous les gabarits de véhicules même si les poids-lourds devront prioritairement être envoyés vers le futur boulevard urbain.»

« Il n'est pas indiqué dans le dossier de concertation, l'échéance de la mise en œuvre du boulevard urbain où pourraient être détournés les PL. En cas de variante 2, ils utiliseront donc principalement l'axe RD81 pour rentrer dans Villers-Cotterêts.»

« Il me semble invraisemblable que le boulevard de contournement ne soit pas encore réalisé… les PL vont continuer à circuler dans VC encore combien de temps ? C'est une priorité !»

« Je privilégierais la variante 2 (passage sous-terrain à gabarit réduit). Il me parait judicieux que le flux de Poids-lourds soit "rediriger" vers le boulevard urbain (qui est à finaliser)»

« En fait tant que le complément du "boulevard urbain" entre le lycée européen et le pont SNCF de Pisseleux n'est pas construit, et dans ce cas seulement on pourra obliger les PL à quitter la nationale à l'échangeur "sud" de Villers, il n'y a pas d'alternative à l'entrée Nord praticable par tous. Bien qu'un segment de ce boulevard de déviation de la ville a été réalisé récemment par le Département, après 30 ans d'attente, sa poursuite ne semble pas envisageable avant très longtemps vu l'état des finances de cette collectivité. »

Quelques riverains s'inquiètent que **le flux de poids-lourds ne soit déporté sur la route de Vivières** (RD81) sans la finalisation du Boulevard urbain.

Exemples d'avis illustrant ce thème

« je vote pour la variante N°2 à condition que les véhicules hors gabarit soient dirigés vers le boulevard urbain à venir et en aucun cas sur la route de Viviéres ! »

« Nous privilégions la variante n°2 : demi-échangeur en passage inférieur à gabarit "réduit" afin d'éviter le passage des camions sur cette petite route [route de Vivières] et nous souhaitons la mise en service complète du boulevard urbain plus adapté pour eux. »

« Si la version retenue amenait tous ces véhicules à hauts à accéder à Villers par la route de Vivières ce serait un choix autant déplorable que dangereux : les sorties de la RN2 sur la D81 n'offrent aucune visibilité ni espace de dégagement, les angles de virages sont très serrés pour les poids-lourds, puis cette rue qui ne peut être élargie dessert les principaux quartiers d'habitat collectif de la ville , et des écoles, une maison de retraite et des équipements collectifs, et le trafic actuel est déjà trop important, le croisement des PL est déjà plus que délicat, il n'y a pas lieu de rajouter du danger, des nuisances et ce quels que soient les aménagements qui seraient imaginés »

« habitant route de Vivières je ne veux pas que plus de camions passent devant chez moi (ce qui arriverait avec la variante 2): il y en a déjà trop, les maisons sont proches de la route sur cette voie, les véhicules font du bruit et par ailleurs les vibrations causées par ces camions ajoutées au changement climatiques augmentent les fissures sur les bâtiments (nous en avons) et des mouvements de terrain des propriétés (mon terrain a une différence de niveau avec les voisins et cela commence à poser problème).

Donc surtout ne pas renvoyer de circulation sur la route de Vivières ! »

6.1.4 Des questionnements sur les coûts et les objectifs du projet

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 l'inutilité de l'investissement au regard de la non-dangerosité perçue de la configuration de l'ouvrage actuel.

Enfin, de nombreux contributeurs ont avancé ce critère comme choix principal de la variante d'aménagement.

Exemples d'avis illustrant ce thème

« Variante 1, pratique et bien moins coûteuse que la variante 3»

« Également le moindre coût de cette variante [2] »

« Coût pour la collectivité»

« option 1 svp moins coûteuse»

« Bonjour, j'opte pour la variante N°2 […] qui est moins coûteuse.»

« Mais chaque projet à un coût financier, donc j'opte pour le projet le moins coûteux.»

« Variante trois a trop d'impacts et est coûteuse»

« Variante 1 moins coûteuse »

« dans le contexte budgétaire que l'on connaît, tout citoyen peut s'interroger sur la dépense envisagée : mise à 2x2 voies + échangeur, est-ce une priorité, même pour 2028 ? »

« Enfin à un moment où les finances publiques sont amenées à chercher des économies, ce n'est en aucune manière le moment de se lancer dans de telles dépenses et l'impact sur l'environnement de tels aménagements est énormes : nous avons pu voir le temps qu'il a fallu pour aménager le carrefour qui mène à Montgobert et l'impact sur la forêt. »

Des participants ont considéré que **le caractère accidentogène du carrefour actuel** ne constitue par un argument en faveur du projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Le problème de ce carrefour N2/RD231 est un faux problème. Je l'emprunte régulièrement en venant de Soissons pour entrer dans Villers-Cotterets et il est rare que je ne puisse pas m'engager»

« Elle me paraît totalement inutile. J'emprunte depuis 10 ans 3 fois par semaine ce carrefour et je n'ai jamais eu le moindre problème pour le franchir de manière sûre. La visibilité est bonne et la réduction de la vitesse des véhicule venant de Paris permet de décider sereinement quand on peut s'engager dans le tourne à gauche. Il y a de toute façon la possibilité d'emprunter un des deux aménagements qui desservent Villers Cotterêts à l'aide de pont au dessus de la N2. Par ailleurs le ralentissement sur quelques kilomètres ne ralentit que très peu le flux des véhicules qui empruntent la N2»

« Concernant la modification de l'échangeur avec la RD231, la raison de sécurité semble invoquée. Il n'y a pas d'analyse jointe à la seule statistique des accidents présentée. La question des accidents ne saurait en soi justifier les travaux et la dépense correspondante, car l'amélioration de sécurité pourrait aussi s'envisager sans énormes travaux, ce qui n'est pas le cas dans le dossier présenté à la concertation. Si la question du danger était prégnante, le tourne à gauche aurait été fermé sur décision des services de l'Etat depuis longtemps, puisque l'accès à Villers-Cotterêts restait possible à 2 mn près comme l'explique le rapport.»

D'autres s'inquiètent que la mise à 2x2 voies n'impacte directement la qualité de leur cadre de vie tant sur le plan de la **qualité de l'air**, que des **nuisances sonores** et que cette dimension ne soit pas considérée dans le cadre de l'élaboration du projet.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« la mise en 2x2 voies va entraîner une augmentation significative des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique pour les riverains, sans que des solutions satisfaisantes pour y remédier ne soient clairement exposées dans l'enquête préliminaire»

« sauf erreur de ma part, sur le millieu humain il n'est pas mentionné l'augmentation du niveau sonore dû aux vitesses plus élevées?

Y-a-t-il des mesures prévues pour les habitants les plus proches de Villers-Cotterêts depuis la sortie de la forêt jusqu'au parc du château ? Comme par exemple la mise en place de murs antibruit par exemple, réduction de la vitesse ou tout autre solution efficace dont je n'ai peut être pas connaissance ! »

« Le passage en 2x2 voies peut apparaître comme une nécessité à l'échelle nationale, voire régionale, mais il ne faut pas oublier que Villers-Cotterêts subit déjà de plein fouet les conséquences d'une circulation intense : pollution de l'air, nuisances sonores et impact sur la qualité de vie des habitants. Le bruit constant de la N2, amplifié par le passage incessant des camions, est un véritable supplice pour les riverains.

Au-delà des seules obligations réglementaires, il est impératif de proposer des mesures concrètes et engageantes pour limiter les effets néfastes de la N2 sur l'environnement, le patrimoine, l'immobilier et, surtout, la santé et le bien-être des riverains. Villers-Cotterêts n'est pas une zone de non-droit ; ses habitants aspirent à une certaine quiétude. »

*« La commune [de Villers-Cotterêts] souffre terriblement du trafic de part le bruit qu'il génère et la pollution. Le passage à 2*2 voies et une hausse de la limitation de vitesse (actuellement 80km/h) vont avoir pour résultante : plus de pollution de l'air et un niveau sonore intolérable pour les riverains. […] De la pollution supplémentaire et un bruit insoutenable sont un non sens. »*

« Les nuisances sonores et sécuritaires de l'avenue Paul Doumer [à Villers-Cotterêts] sont devenues insupportables. »

Enfin, des participants se sont exprimés sur **la lenteur des procédures administratives** et souhaiteraient pouvoir voir avancer plus vite la concrétisation du projet :

« Par contre, pourquoi autant de temps pour le début des travaux 2028!!!

Serait-il pas possible d'accélérer toutes ces démarches en 2025 et commencer les travaux en 2026? »

« Par contre l'objectif d'un démarrage des travaux à 2028 est trop éloigné : il faut réduire drastiquement les délais d'études et d'enquête publique unique. »

6.1.5 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 sécurité routière ;
- La fluidité et le confort de circulation ;
- Une meilleure accessibilité ;
- L'optimisation du trafic poids lourds ;

- La sécurité routière

Sur ce thème, de nombreux contributeurs soulignent que le carrefour RN2/RD231 présente actuellement des risques importants pour les automobilistes, en particulier ceux venant des villages environnants. L'aménagement proposé est perçu comme indispensable pour sécuriser les accès, notamment en supprimant les tourne-à-gauche jugés dangereux.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« L'aménagement avec la bretelle en demi-échangeur est la meilleure solution pour permettre aux usagers de rejoindre Villers-Cotterêts sans devoir traverser une route avec une circulation dense, rapide et dangereuse. »

« Ce projet d'aménagement nous semble utile pour plus de sécurité au vu de la vitesse de circulation. » [à propos du carrefour RN2/RD231]

« Je suis d'avis d'avoir une route nationale 2 continue, en 2x2 voies à 110 km/h, sans rond-point ni croisement dangereux, de Soissons à Paris. »

« Les poids lourds sont responsables de la destruction régulière des barrières de sécurité [...] Ces excès de vitesse mettent en danger les résidents souhaitant sortir de chez eux. »

« La ville de Villers-Cotterêts a le besoin urgent d'être désengorgée [...], cela entraînerait une circulation plus fluide et peut-être moins accidentogène. »

« La sécurisation du carrefour entre la RN2 et la RD231 peut sembler nécessaire [...], mais aucun des projets proposés ne semble vraiment répondre aux besoins de sécurité des habitants. »

« Le carrefour pour entrer dans Villers-Cotterêts par l'ancienne RN2 est hyper dangereux. L'aménagement est indispensable pour la sécurité de tous les automobilistes. »

- La fluidité et le confort de circulation

Les variantes d'aménagement sont majoritairement perçues de manière à ce qu'elles n'aggravent pas la situation actuelle, en particulier, vis-à-vis de la circulation des poids-lourds.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« La variante 1 semble la plus appropriée. Elle soulage la circulation sur la route de Vivières, surtout des poids lourds, pour laquelle elle est totalement inadaptée, avec en plus une école riveraine. »

« Je choisirais la version 1 car elle éviterait les problèmes de circulation dus aux poids lourds. [...] À Crépy, on voit bien que les poids lourds causent beaucoup de problèmes en ne connaissant pas la taille de leur remorque. »

« Le passage en 2x2 voies peut apparaître comme une nécessité à l'échelle régionale, mais il ne faut pas oublier que Villers-Cotterêts subit déjà une circulation intense. [...] Il est temps de réduire les nuisances, le bruit et la pollution sous toutes leurs formes. »

« L'accès depuis les villages desservis par la RD2 vers la RN2 est crucial. [...] De nombreux habitants utilisent cette combinaison de routes plutôt que la D80 ou la D973, jugées plus dangereuses et moins confortables. »

« Je suis en faveur de la variante 1, qui n'aggravera pas la circulation des poids lourds sur la route de Vivières. »

« Variante 3 : plus onéreuse mais la plus logique car pas de limitation de gabarit [...] Axe majeur permettant de désengorger les deux autres axes routiers de Villers. »

« J'opte pour la variante n°2 car elle s'intègre mieux dans le paysage et ne modifiera pas la circulation actuelle. »

- Une meilleure accessibilité

Plusieurs contributeurs expriment leur attachement à une meilleure desserte de Villers-Cotterêts, en particulier vers la gare SNCF, les établissements scolaires et les commerces de centre-ville. Le projet faciliterait leurs déplacements réguliers tout en évitant les itinéraires secondaires perçus comme moins sûrs ou moins confortables.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Venant de Soissons, il faut absolument garder la première entrée sur Villers-Cotterêts via la RD231. Cela permet de désengorger la route de Vivières, où se trouve une école. »

« L'aménagement avec la bretelle en demi-échangeur est la meilleure solution pour rejoindre Villers-Cotterêts sans devoir traverser une route à circulation dense, rapide et dangereuse. »

« Il est important de disposer d'un accès sécurisé à la RN2 pour les habitants des villages desservis par la RD2, notamment pour se rendre à la gare de Villers-Cotterêts. »

« Il faut garder cette entrée, très pratique pour de nombreuses personnes. Supprimer cet accès créerait des détours, des bouchons et des embouteillages. »

« La suppression de l'échangeur nord aurait des conséquences graves : il s'agit d'un accès primordial, notamment pour les véhicules utilitaires et poids lourds liés à l'activité économique locale. »

« La variante 1 est la plus logique. Supprimer cet accès pénaliserait toute la partie sud de Villers-Cotterêts et engorgerait inutilement la route de Vivières. »

« Il faudrait aménager un autre accès pour les poids lourds en zone industrielle, afin de limiter leur traversée du centre-ville. »

« L'accès actuel fonctionne bien et évite la surcharge des autres entrées de la ville. Pourquoi le modifier inutilement ? »

« La hauteur du passage inférieur dans la variante 1 permettrait le passage de tous types de véhicules, sans reporter le trafic lourd vers les autres sorties de Villers-Cotterêts. »

« En attendant la réalisation du boulevard urbain, il n'y a pas d'alternative crédible à l'entrée nord, accessible à tous les gabarits. »

- L'optimisation du trafic poids lourds

Certains riverains insistent sur la nécessité de mieux répartir le trafic des poids lourds, afin d'alléger les nuisances dans les zones urbaines sensibles. L'aménagement prévu limiterait les intrusions de camions dans les quartiers résidentiels, notamment en évitant leur passage par la RD81.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

« Je suis favorable à la variante 2 (passage en dessous avec petit gabarit). Cela permettra de concentrer le trafic PL sur le boulevard urbain et ainsi limiter le passage de camions au carrefour de la gare. »

« Je me déclare en faveur de la Variante 2, en passage inférieur réduit pour qu'il ne soit pas accessible aux poids lourds. »

« Je suis pour la variante 1, qui permet aux camions d'entrer dans Villers sans passer par l'étroite route de Vivières. »

« Il est indispensable que les poids lourds puissent utiliser la déviation. Cela évitera leur passage dans le centre-ville, qui encombre le trafic. »

« Habitante route de Vivières, je refuse qu'on y redirige davantage de camions. Il y en a déjà trop, et cela provoque bruit, vibrations et fissures sur les bâtiments. »

« La variante 1 maintient le passage des poids lourds tout en évitant leur report sur la RD81, déjà saturée et dangereuse pour les riverains et les élèves. »

« Nous privilégions la variante n°2 afin d'éviter le passage des camions sur cette petite route, et souhaitons la mise en service complète du boulevard urbain, plus adapté pour eux. »

« La variante 1 permettra toujours aux camions de rejoindre l'est de Villers-Cotterêts, sans prendre de risque et avec un moindre impact paysager. »

« Il serait judicieux de choisir la Variante 1 pour permettre la circulation de tous les véhicules et camions, notamment avec le développement urbain prévu. »

6.1.6 Des vigilances particulières dans la mise en œuvre du projet

Ces vigilances concernent les enjeux suivants :

- Risques liés aux poids lourds

« Il ne faut pas aggraver la circulation des poids lourds par la route de Vivières, qui dessert des écoles et est déjà très fréquentée. »

« Si le boulevard urbain n'est pas réalisé à temps, la route de la RD81 serait surchargée et exposerait les riverains à des nuisances et risques accrus. »

- Problèmes de sécurité et de circulation locale

« Le flux de circulation est devenu insupportable sur l'avenue Paul Doumer. Il y a des excès de vitesse, des camions, des nuisances sonores et des risques pour les piétons. »

« La sortie vers Villers-Cotterêts devra être élargie pour éviter les bouchons, notamment aux heures de pointe. »

- Impacts environnementaux

« Il faut absolument éviter une concentration du trafic et des bouchons qui entraîneraient une hausse des émissions polluantes, notamment près des écoles. »

« La variante avec passage en tunnel comporte un risque d'inondation en cas de fortes pluies. »

- Préoccupations visuelles et paysagères

« Il est préférable de choisir une variante avec un impact visuel réduit, afin de ne pas dénaturer l'entrée de ville ou le cadre forestier environnant. »

- Appel à la coordination avec d'autres projets

« Le projet ne peut être mis en œuvre sans coordonner les travaux avec la réalisation du boulevard urbain, faute de quoi les problèmes de circulation s'aggraveront. »

6.1.7 Des expressions sur la concertation

Plusieurs participants ont exprimé des **réserves concernant la qualité ou l'exhaustivité des informations mises à disposition** dans le cadre de la concertation actuelle. Ces remarques révèlent une attente forte de clarté, de transparence technique et de mise en perspective globale du projet.

Exemple d'avis illustrant ce thème

« J'ai bien lu les documents et je souhaiterais comprendre les chiffres derrière les différentes variantes. N'ayant pas les détails, il est difficile pour moi de comprendre que la 3e variante soit plus impactante sur le déboisement que les deux premières. »« Y a-t-il des mesures prévues pour les habitants les plus proches de Villers-Cotterêts ? Comme des murs antibruit ou des réductions de vitesse ? »

Cette interrogation souligne le besoin d'informations **chiffrées et comparatives** concernant les impacts environnementaux (notamment en matière de déboisement, de nuisances sonores, ou d'inondabilité).

Certains habitants estiment qu'il est difficile de se prononcer sereinement **sans articulation claire entre ces projets complémentaires**.

Exemple d'avis illustrant ce thème

« Il est évident que dans le même temps, la fin d'aménagement du boulevard urbain doit être réalisée. Lorsque celui-ci sera terminé, il faudra être rigoureux sur l'interdiction d'entrée dans Villers pour les poids lourds par la RD81. »

6.2 La synthèse des avis

6.2.1 La synthèse des avis

- Les avis et positions sur la variante 1

Les intérêts/avantages cités

Différents intérêts ou avantages ont été relevés par les contributeurs :

- Accessibilité pour tous types de véhicules : permet le passage des poids lourds et véhicules de grand gabarit, évitant leur report sur des voies inadaptées comme la RD81. *« Solution qui maintient le passage des poids lourds, évitant un report vers la RD81 saturée et jouxtant une école. »*
- Sécurité routière renforcée :réduction des risques d'accidents et meilleure fluidité au carrefour RN2/RD231. *« Moins de risque d'accident et moins de bouchons. »*
- Impact environnemental et visuel modéré : moins destructrice pour le paysage que la variante 3 (passage supérieur), tout en restant fonctionnelle. *« Impact limité sur les milieux naturels, peu d'impact visuel, coût inférieur à la solution du pont. »*
- Meilleur compromis global : variante jugée plus équilibrée en termes de coût, d'efficacité et de faisabilité, notamment en l'absence de calendrier clair pour le boulevard urbain. *« Même si son coût est élevé, elle reste moins coûteuse que la variante 3 et surtout elle abîmera moins le paysage et la zone boisée. »*

Les impacts/inconvénients cités

D'autres personnes se sont prononcées contre la variante 1 :

- Coût financier non négligeable : perçue comme plus coûteuse que la variante 2, ce qui pourrait nuire à sa faisabilité à court terme. *« Le coût d'investissement semble non négligeable. »*

- Risque de trafic PL trop concentré sur la RD231 : crainte que les poids lourds délaissent le boulevard urbain au profit de la RD231 si des mesures d'accompagnement ne sont pas prises. *« Il ne faudrait pas que le trafic PL provenant de Soissons soit systématiquement orienté vers la RD231. »*
- Risque environnemental indirect : certains expriment des inquiétudes sur les conséquences indirectes (trafic, pollution, bruit), si l'ensemble du réseau n'est pas adapté en parallèle.

Les évolutions proposées pour la variante 1

Les évolutions proposées sont les suivantes sur la variante 1 :

- Signalisation et orientation des poids lourds : Installer une signalisation claire (et numérique) pour inciter les PL à privilégier le boulevard urbain plutôt que la RD231. *« Privilégier cet axe dans les applications comme Google Maps. »*
- Conditions de réalisation concomitantes : réaliser la variante 1 en coordination avec l'ouverture complète du boulevard urbain pour éviter des effets de bord temporaires. *« À condition que le boulevard urbain soit réalisé. »*
- Mesures environnementales complémentaires : certains appellent à maintenir une vigilance sur la protection des zones boisées et à envisager des aménagements limitant les nuisances.
- Vigilance sur les risques d'inondation du passage inférieur. La conception technique devra anticiper les aléas climatiques (eaux pluviales, afflux d'eau) dans un ouvrage en creux. « Risque d'inondation à prévoir si le passage est en sous-sol. »

- Les avis et positions sur la variante 2

Les intérêts/avantages cités

Les intérêts ou avantages suivants de la variante 2 ont été relevés par les contributeurs :

- Impact environnemental plus faible : variante perçue comme moins intrusive pour le milieu naturel, grâce à son gabarit réduit et à une emprise au sol plus modérée. *« La variante 2 me paraît la plus adaptée à plusieurs niveaux : respect du paysage, pas de pollution visuelle ni sonore, accessibilité pour les véhicules légers. »*
- Exclusion des poids lourds : le gabarit réduit empêche l'accès aux camions, ce qui est vu positivement par certains riverains, notamment ceux de la route de Soissons (RD231). *« Cela permettra de concentrer le trafic poids lourds sur le boulevard urbain et ainsi limiter le passage de camions au carrefour de la gare. »*
- Moindre coût par rapport à la variante 3 : moins coûteuse à construire, ce qui est apprécié dans un contexte de maîtrise des dépenses publiques. *« Variante 2 préférable sur le plan financier et paysager. »*

Les impacts/inconvénients cités

- Inadaptée aux besoins de desserte poids lourds : le refus des camions peut causer un report de trafic PL sur des itinéraires inadaptés, comme la RD81, avec des effets négatifs sur la sécurité. *« Le boulevard urbain n'étant pas encore réalisé, les PL seront obligés de passer par la RD81, devant des écoles, ce qui est dangereux. »*
- Risques de congestion : certains soulignent qu'en l'absence d'un itinéraire alternatif adapté, cette variante pourrait saturer les voies secondaires et augmenter les bouchons. *« Les camions se retrouveront coincés aux heures de pointe, ce qui augmentera les temps de trajet et la pollution. »*
- Solution partielle, non durable sans coordination avec d'autres projets : plusieurs avis insistent sur le fait que la variante 2 ne peut fonctionner que si le boulevard urbain est achevé. *« À condition que le boulevard urbain soit réalisé. »*

Les évolutions proposées pour la variante 2

Des évolutions ponctuelles pour la variante 2 :

- Coordination avec le boulevard urbain : plusieurs contributeurs indiquent que la réussite de cette variante dépend de la mise en service complète du boulevard urbain. *« Il faudrait coordonner les deux chantiers. La RD81 ne doit pas supporter davantage de poids lourds. »*
- Étude approfondie des risques d'engorgement. Il est suggéré de prévoir des mesures de régulation du trafic ou des ajustements en cas de congestion sur les itinéraires secondaires.
- Vigilance sur les risques d'inondation du passage inférieur. La conception technique devra anticiper les aléas climatiques (eaux pluviales, afflux d'eau) dans un ouvrage en creux. *« Risque d'inondation à prévoir si le passage est en sous-sol. »*

- Les avis et positions sur la variante 3

Les intérêts/avantages cités

Différents intérêts ou avantages de la variante 3 ont été relevés par les contributeurs :

- Accessibilité sans contrainte de gabarit : la solution de passage en pont (variante 3) est perçue comme la plus fonctionnelle car elle autorise tous les types de véhicules, y compris les poids lourds et convois exceptionnels, sans restriction. *« Variante 3 : la plus logique car pas de limitation de gabarit. »*
- Simplicité d'exploitation et résilience face aux aléas climatiques : un ouvrage en passage supérieur est moins exposé aux risques d'inondation qu'un passage en souterrain, ce qui représente un atout en contexte climatique incertain. *« Pas de problème d'évacuation des eaux pluviales (risque de fermeture d'accès avec les deux autres variantes). »*
- Solution robuste pour le long terme : certains considèrent cette variante comme la plus durable, évitant les complications techniques des variantes enterrées et favorisant une circulation fluide sur le long terme.

Les impacts/inconvénients cités

- Coût financier élevé : le coût d'investissement est jugé trop important, surtout comparé aux variantes 1 et 2. *« Variante 3 est à proscrire, en raison des coûts financiers et environnementaux. »*
- Impact visuel et environnemental fort : le passage en pont est critiqué pour son emprise visuelle importante et sa dégradation du paysage forestier environnant. *« Variante 3 plus impactante sur la forêt, visuellement et écologiquement. »*
- Risque de rejet local : perçue comme moins acceptable pour les riverains en raison de son aspect massif et de son emprise foncière.

Les évolutions proposées pour la variante 3

Les contributions examinées **ne contiennent pas de propositions spécifiques d'amélioration** pour la variante 3, ce qui peut refléter soit une moindre acceptabilité, soit une préférence plus marquée pour les variantes 1 ou 2 qui inspirent davantage de suggestions concrètes.

7 Les réponses apportées par le maître d'ouvrage et les suites du projet

7.1 Concernant les impacts du projet

Les impacts du projet, qui englobe à la fois la mise à 2x2 voies des sections de la RN2 entre l'échangeur avec la RD81 et le carrefour avec la RD231 et le réaménagement du carrefour avec la RD231, tels qu'ils ont été mentionnés lors de la concertation, ont bien été identifiés par l'Etat.

Les tracés et les terrassements seront optimisés pour réduire au maximum les emprises du projet, tout en respectant les contraintes géométriques propres à garantir la sécurité des usagers.

En complément de ces sujétions d'évitement, des mesures de réduction d'impact et de compensation possibles seront mises en œuvre, comme par exemple, le défrichement uniquement à certaines périodes de l'année, la limitation des emprises du chantier, le reboisement de compensation des espaces détruits. Des mesures de suivi environnemental seront également mises en place.

Une mise à jour de l'étude faune, flore, habitats et zones humides sera réalisée en 2025-2026. Le projet donnera lieu à une évaluation environnementale et fera l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, cette dernière étant nécessaire avant de pouvoir engager les travaux.

7.2 Concernant le cadre de vie

Les inquiétudes exprimées concernent majoritairement le flux poids lourds qui traverse la commune. L'Etat souhaite mettre en œuvre un aménagement qui ne reporte pas le trafic poids lourd sur la RD81, soit par la mise en œuvre d'un passage à gabarit normal vers la RD231, soit en aménageant un carrefour à gabarit réduit si le projet de boulevard urbain, porté par le conseil départemental de l'Aisne, est mis en service.

Néanmoins, le calendrier de réalisation du boulevard urbain n'étant pas connu, l'Etat privilégie la solution « gabarit normal », d'autant que cette solution présente moins de risque de collision de poids lourds avec l'ouvrage d'art.

7.3 Concernant les coûts, objectifs et calendrier

Le projet est prévu d'être financé dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région (CPER). Le protocole d'accord sur le volet mobilité du CPER pour la période 2023-2027 comporte ainsi l'inscription d'une enveloppe financière pour les aménagements de la RN2 à Villers-Cotterêts.

Le coût de l'aménagement est un des critères de sélection pour déterminer les caractéristiques de l'aménagement. L'Etat vise à l'atteinte des objectifs du projet en maitrisant le coût des investissements.

L'accidentologie au droit du carrefour RN2/RD231, la nécessité de maintenir un point d'accès à la RN2 pour éviter des reports de trafics sur la RD81 en traversée de Villers-Cotterêts, et l'impossibilité de maintenir ce carrefour plan dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN2 justifient son aménagement.

L'Etat dispose de la maitrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation des travaux. Aucune procédure d'expropriation n'est donc envisagée à ce stade.

Le calendrier jusqu'au démarrage des travaux est dépendant des autres procédures à mener, des études techniques, des appels d'offres travaux, des contrôles. L'Etat a pour objectif d'optimiser ce calendrier tout en respectant les différentes étapes.

7.4 Concernant les informations mises à disposition

Des participants ont exprimé des réserves quant à la qualité/exhaustivité des données.

Il convient de préciser que les études ont été menées en phase amont. Les données fournies par la maitrise d'ouvrage présentent un niveau de détail encore sommaire mais elles permettent néanmoins de comparer les différentes variantes entre elles afin de se positionner sur la solution préférentielle vis-à-vis des objectifs et enjeux identifiés.

Le choix du type d'aménagement permettra à l'Etat de diligenter des études complémentaires plus fines et d'engager les études de conception détaillées.

Ces approfondissements (inventaires faune flore, appréciation plus fine des impacts, etc.) seront présentés dans le cadre des prochaines phases de consultations. Les participants pourront ainsi de nouveau s'exprimer.

En parallèle, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études sur le site internet rn2.fr.

7.5 Conclusion

Compte tenu du fait que :

- le carrefour avec la RD231 présente des enjeux de sécurité forts (moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023),
- les alternatives de moindre impact (fermeture du carrefour, ou maintien uniquement de la voie d'insertion vers Soissons) n'offrent pas une solution satisfaisante compte tenu des reports d'itinéraires importants en centre-ville,
- le carrefour doit être rendu compatible avec une mise à 2x2 voies de la RN2,
- les variantes en passage inférieur présentent le moins d'impact sur l'environnement,

les études de la fin de la mise à 2x2 voies de la déviation de Villers-Cotterêts seront poursuivies par les services de l'État en privilégiant le réaménagement du carrefour avec la RD231 en demi échangeur avec passage inférieur à gabarit normal.

Toutefois, l'Etat se réserve la possibilité, dans le cadre de la poursuite des études de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la déviation de Villers-Cotterêts, de modifier l'aménagement du carrefour en gabarit réduit (PIGR), notamment si des contraintes techniques majeures justifient cette modification (ex: géotechnique), et, dans la mesure du possible, selon un calendrier compatible avec la mise en service du boulevard urbain.