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

Région Hauts-de-France

L'AISNE LE DÉPARTEMENT

Pacte pour la réussite
L'ambition partagée



CONTOURNEMENT DE LAON

DOSSIER DE CONCERTATION
28 SEPTEMBRE -
23 OCTOBRE 2026

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

SOMMAIRE

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE 4
LE MOT DU GARANT 5
AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE 6
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION 8

1. LA SITUATION ACTUELLE 9
1.1. Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe 9
1.1.1. Les sections aménagées ou programmées, de Paris à Maubeuge 9
1.1.2. Les objectifs du projet de mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe 11
1.1.3. La décision de l'État en 2022 : un aménagement de la RN2 différencié selon les sections 13
1.2. La situation de la RN2 dans le contournement de Laon 14
1.2.1. Les caractéristiques de l'infrastructure : une voie dans chaque sens et de nombreux échanges 14
1.2.2. Une infrastructure adaptée au trafic 15
1.2.3. Des accidents, dont certains mortels, dans les dernières années 16
1.3. Les acteurs du projet 17
1.4. Les étapes clés du projet 18

2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU PROJET 19
2.1. Une grande attention portée à l'insertion du projet dans son environnement 19
2.2. Les sensibilités et les enjeux pris en compte 19
2.2.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain 19
2.2.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels 34
2.3. Les objectifs du projet : sécuriser desservir, moderniser 37

3. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LEUR COMPARAISON 38
3.1. Un aménagement de la RN2 sur place et les deux variantes étudiées 38
3.2. Les aménagements communs aux deux variantes : les échanges, les ouvrages et l'assainissement 38
3.2.1. Le maintien et le réaménagement du maximum d'échanges 38
3.2.2. Des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques à élargir 39
3.2.3. Des dispositifs d'assainissement pour éviter tout risque de pollution 39
3.3. La présentation des variantes 40
3.3.1. Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2) 40
3.3.2. Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2) 44
3.4. Les coûts estimés 49
3.5. La comparaison des variantes 50
3.5.1. Le tableau de comparaison 50
3.5.2. Les précisions critère par critère 51

4. UNE OPÉRATION DE SÉCURISATION, DU PONT D'ARDON AU GIRATOIRE DE L'ESCARGOT 56
4.1. Une opération inscrite dans le volet mobilité du contrat de plan État-Région 56
4.2. La section concernée et les aménagements étudiés 56
4.3. Les sensibilités et les enjeux à prendre en compte 59

5. ET APRÈS LA CONCERTATION ? 60
5.1. Le bilan de la concertation et la décision de l'État sur la poursuite du projet 60
5.2. La suite des études 60
5.3. De nouvelles procédures de participation du public (enquêtes publiques) 60

La mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (RN2) est un projet du pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

LES PARTENAIRES DU PACTE

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



Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France.

Le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale (RN) 2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, axe structurant pour le territoire, est porté par l'État et constitue l'un des axes essentiels du Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache depuis 2018.

Ce projet majeur a franchi plusieurs étapes importantes depuis le lancement en 2022 d'une concertation préalable sur l'ensemble de l'itinéraire.

Le 8 novembre 2022, une décision ministérielle a arrêté le principe d'un aménagement différencié selon les sections entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, notamment pour mieux sécuriser certains tronçons sur lesquels des accidents mortels ont eu lieu ces douze dernières années. S'agissant de la section contournant Laon, la mise à 2x2 voies est prévue sous la forme d'un élargissement sur place de l'axe, avec implantation d'un séparateur central permettant de supprimer le risque de collision frontale.

Le 26 avril 2024, l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a été confirmé par la signature entre l'État et la Région Hauts-de-France du protocole d'accord de l'avenant mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région (CPER). L'avenant mobilité du CPER consacre à la RN2 des financements à hauteur de 321 millions d'euros. Il intègre une première intervention dans le contournement de Laon qui consiste en des travaux de sécurisation sur sa portion la plus accidentogène, pour un montant de 6 millions d'euros auxquels contribue également le Département de l'Aisne.

La concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN2 et le contournement de Laon s'ouvre aujourd'hui. Elle est placée sous le regard de M. Régis GUYOT, garant de la concertation continue désigné par la Commission nationale du débat public sur ce projet. M. GUYOT a pour rôle de veiller sur les conditions de participation du public à l'élaboration du projet.

La concertation revêt une importance majeure dans la conception de l'aménagement qui sera choisi; elle permet d'enrichir les études réalisées en amont ainsi que la comparaison des variantes présentées dans ce dossier et d'améliorer collectivement l'intégration du projet dans le territoire. Ainsi l'ensemble des enjeux liés à la mobilité, au cadre de vie des habitants, aux milieux naturels, à l'activité agricole, à l'économie locale et à l'attractivité de l'agglomération de Laon seront pris en compte.

Chacun est donc invité à participer aux rencontres prévues dans le cadre de cette concertation et à s'exprimer largement au cours de ce temps d'information et de dialogue.

Je vous souhaite une bonne lecture et de riches échanges.

Bertrand GAUME, préfet de la région Hauts-de-France

C'EST-À-DIRE ?

LE PACTE POUR LA RÉUSSITE DE LA SAMBRE-AVESNOIS-THIÉRACHE
Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe est inscrit dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (pacte 1 en 2018 et pacte 2 en 2021) signés entre l'État, la Région Hauts-de-France, les Départements de l'Aisne et du Nord et huit intercommunalités. Le pacte constitue un cadre stratégique et organise un travail renforcé de tous les acteurs pour mobiliser les atouts du territoire et lui permettre de mieux préparer l'avenir. Les engagements du pacte sont financés notamment au travers des contrats de plan État-Région.

CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION
Document par lequel l'État et les Régions s'engagent, en partenariat avec les collectivités locales, sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 ans, parfois prolongées.

LE MOT DU GARANT



Régis GUYOT, Préfet honoraire.

Par décision du 11 janvier 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) m'a désigné comme garant de la concertation continue sur la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe aux termes des articles L121-1 et L121-8 du code de l'environnement qui prévoit sa saisine lorsqu'un projet d'aménagement a des impacts significatifs sur l'environnement et dépasse certains seuils financiers.

Comme pour les concertations publiques ponctuelles sur le contournement de Froidmont-Cohartille (5-30 juin 2023) puis celui de La Capelle, étendu aux communes de La Flamengrie et Froidestrées (30 septembre-31 octobre 2024), enfin sur la section comprise entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle (10 juin-4 juillet 2025), ma mission sur le contournement de Laon consistera à veiller à ce que l'ensemble de la population concernée dispose d'une information complète, sincère et claire, à favoriser sa participation concrète à cette concertation, l'expression individuelle de son avis et de ses propositions, ceci grâce à un ensemble d'actions, rencontres et canaux d'expression diversifié.

J'ai participé à la rédaction du présent document et je serai à votre écoute lors de cette nouvelle étape de l'aménagement global de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, qui a fait l'objet d'une concertation publique préalable en janvier 2022.

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

Vous pouvez me joindre, préférentiellement par courriel, à l'adresse **rn2@garant-cndp.fr** ou en adressant un courrier, cependant plus lent à me parvenir, à « Garant CNDP-RN2, Commission nationale du débat public, 244 boulevard Saint-Germain, 75007 Paris ».

Je rappelle que je n'ai pas le droit de m'exprimer sur le fond mais seulement sur l'information, l'organisation et la conduite de la concertation. J'espère que vous serez nombreux à vous exprimer, soit par votre présence physique aux réunions publiques ou lors des permanences, soit par les moyens d'expression à distance mis à votre disposition. L'expression du public lors des rencontres précédentes de cette concertation a en effet permis des améliorations très significatives du projet à partir de l'expertise de terrain des usagers.

Bonne concertation !

Régis GUYOT

LA commission nationale du débat public CNDP

MA PAROLE A DU POUVOIR

C'EST-À-DIRE ?

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

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

AUJOURD'HUI, LA CONCERTATION PUBLIQUE



© DR

La concertation publique sur le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale 2 (ou RN2) dans la section de Laon, est organisée par l'État, maître d'ouvrage, selon les modalités prévues par les articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement.

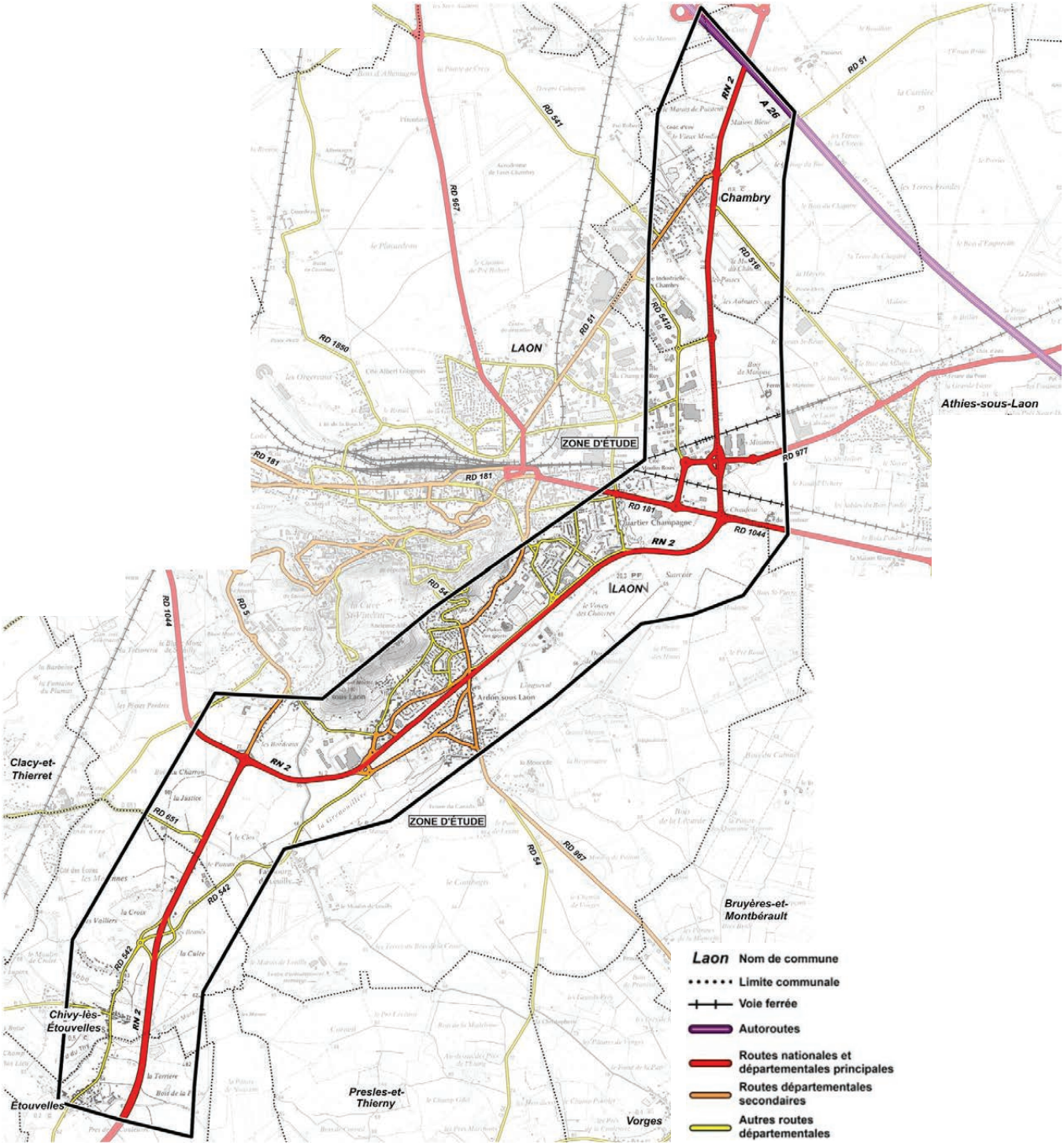
Elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue faisant suite à la phase de concertation préalable qui s'est tenue sur l'aménagement global de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe du 10 janvier au 25 mars 2022. La Commission nationale du débat public a désigné un garant pour la concertation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

Comme l'indique le code de l'environnement (article L121-15-1), « *la concertation préalable* [a permis] *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* ».

Maintenant que la concertation préalable a conclu sur l'opportunité du projet, les objectifs de la concertation du 28 septembre au 23 octobre 2026 sont :

- **de présenter les enjeux du territoire et les résultats des études préliminaires** réalisées sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 dans le contournement de Laon, et notamment sur les variantes d'aménagement possibles ;
- **de donner l'occasion à chacun,** usager de la RN2, habitant ou acteur du territoire, **de faire part de ses questions, réactions, attentes, préoccupations et propositions ;**
- **d'enrichir le projet** dans la perspective des prochaines phases d'études et **d'éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix d'une variante.**

LA ZONE D'ÉTUDE DU PROJET



LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La mise à 2x2 voies de la RN2 dans le contournement de Laon est étudiée par élargissement sur place.
La concertation est organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par les aménagements, à savoir :

- les communes d'Athies-sous-Laon, Chambry, Chivy-lès-Étouvelles, Étouvelles et Laon, concernées directement par la zone d'étude ;
- plus largement, les communes voisines et l'ensemble de la Communauté d'agglomération du Pays de Laon.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

DU 28 SEPTEMBRE AU 23 OCTOBRE 2026

Pour vous informer

Les moyens d'information à votre disposition sont les suivants :
- le site internet dédié au projet rn2.fr
- le présent dossier de concertation consultable :
  - au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Laon à Aulnois-sous-Laon et dans les mairies de toutes les communes de la Communauté d'agglomération
- la plaquette de synthèse :
  - consultable dans les mêmes lieux que le dossier de concertation et sur rn2.fr
  - diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants des communes d'Étouvelles, Chivy-lès-Étouvelles, Athies-sous-Laon et Chambry et des quartiers de Laon riverains de la RN2
- l'exposition présentée lors des réunions de la concertation et des permanences du maître d'ouvrage (*voir ci-dessous*)
- la page facebook « Projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe »

Pour échanger avec nous sur le projet

- Les réunions publiques : elles proposent une présentation du projet, offrent une large place aux échanges et permettent d'apporter des réponses à vos questions. Le programme est le même pour les deux réunions publiques, deux dates sont proposées afin de faciliter la participation. Elles ont lieu :
  - mercredi 30 septembre à 18h à **Laon**, au Club House du Palais des Sports, 505 rue Marcel-Levindrey
  - mercredi 14 octobre à 18h à **Chambry**, au Foyer culturel Gérard Philipe, 31bis rue Jean-Jaurès
- les permanences du maître d'ouvrage : elles permettent de répondre à vos questions et d'échanger sur le projet de manière plus informelle, si besoin individuellement. Elles ont lieu :
  - vendredi 2 octobre de 10h à 17h à **Chambry**, dans la salle du conseil de la mairie, 39bis rue Jean-Jaurès
  - mardi 6 octobre de 10h à 17h à **Laon**, au Club House du Palais des Sports, 505 rue Marcel-Levindrey
  - jeudi 8 octobre de 10h à 17h à **Athies-sous-Laon**, dans la salle du conseil de la mairie, Place du 11-novembre-1918
  - lundi 12 octobre octobre de 10h à 17h à **Chivy-lès-Étouvelles**, à la mairie, 6 rue du Bon-Puits
  - vendredi 16 octobre de 10h à 17h à **Laon**, au centre social Le Triangle, 1bis rue Édouard-Branly
  - mercredi 21 octobre de 10h à 17h à **Laon**, à l'école maternelle « Île-de-France », rue Jules-Romain

Faites part de vos questions, avis et propositions

- sur la plateforme de participation en ligne : lien via rn2.fr
- par courriel : rn2@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN2 contournement de Laon » – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens

POUR CONTACTER LE GARANT DE LA CONCERTATION

M. Régis GUYOT, garant, est disponible pour répondre à toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public à la concertation :
- par courriel (préférentiellement) : rn2@garant-cndp.fr
- par courrier : Commission nationale du débat public – Garant CNDP RN2 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris

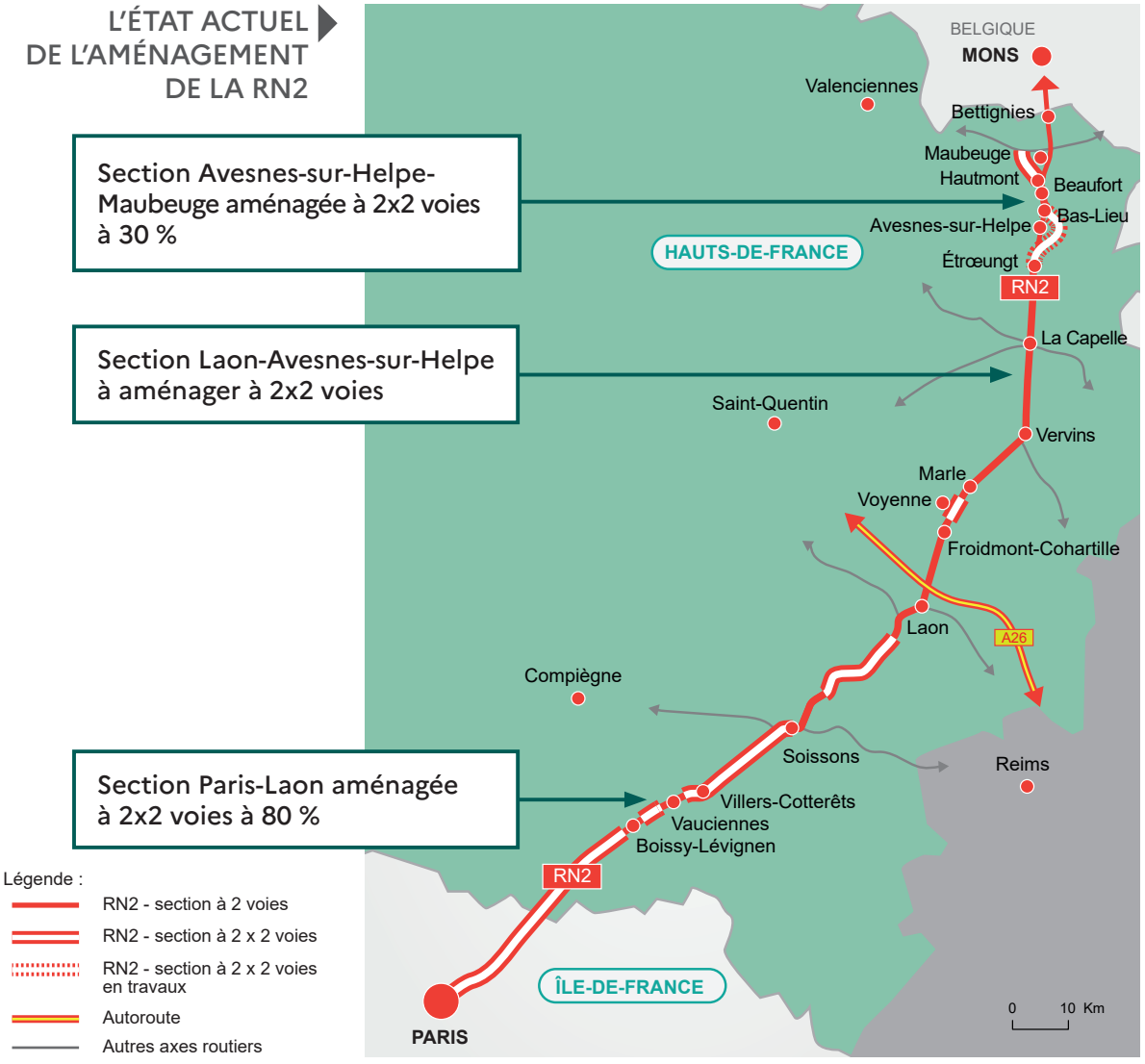
1.1. Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

1.1.1. Les sections aménagées ou programmées, de Paris à Maubeuge

La RN2, longue de 225 kilomètres, relie Paris à la frontière franco-belge à Bettignies (Nord). Elle se raccorde en Belgique à la route nationale 6 qui rejoint Mons puis Bruxelles. Elle traverse et dessert deux régions françaises (l'Île-de-France et les Hauts-de-France) et six départements, dont l'Aisne.

La RN2 fait partie du réseau routier national que l'État gère, exploite et aménage en lien avec les acteurs des territoires, au travers des contrats de plan État-Région successifs.

L'État a réalisé aujourd'hui la mise à 2x2 voies de la RN2 sur plus de 80 % de l'itinéraire entre Paris et Laon et l'aura réalisée sur environ 50 % de la section entre le sud d'Avesnes-sur-Helpe et Maubeuge (comprenant le contournement d'Avesnes-sur-Helpe) à l'horizon 2027.



AU SUD DE LAON, LA RN2 EST LARGEMENT AMÉNAGÉE À 2X2 VOIES

Au sud de Laon, la RN2 est aménagée à 2x2 voies à plus de 80 % (103 kilomètres aménagés sur les 123 kilomètres entre Paris et Laon).

Des aménagements restent en cours d'étude au sud de Soissons pour achever la mise à 2x2 voies : les déviations de Boissy-Lévignen et de Vauciennes, et la fin de la déviation de Villers-Cotterêts. Les travaux de la déviation de Vauciennes ainsi que les études et les premiers travaux de la fin de la déviation de Villers-Cotterêts sont financés dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027.



©DREAL Hauts-de-France

Giratoire à l'extrémité du créneau de Voyenne.

ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE : LES ÉTAPES DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RN2

Situé dans la commune de Voyenne (Aisne), le créneau de Voyenne a été mis en service le 18 janvier 2023. Il prolonge sur 1,8 kilomètre le créneau de dépassement à 2x2 voies précédemment réalisé au sud de Marle.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 prévoit et finance :

- les études du contournement de Laon ;
- la réalisation du contournement de Froidmont-Cohartille et d'une première étape de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre l'A26 et le sud de Marle ;
- les études et les mesures compensatoires pour le contournement de La Capelle, élargi à Froidestrées et La Flamengrie.

AVESNES-SUR-HELPE : LE CHANTIER DU CONTOURNEMENT EST EN COURS

Les travaux du contournement d'Avesnes-sur-Helpe par l'est (7,5 kilomètres d'Étrœungt à Bas-Lieu), d'un montant de 160 millions d'euros financés dans le cadre des contrats de plan État-Région successifs, ont démarré en 2023.



©DREAL Hauts-de-France

Au premier plan, le viaduc sur la vallée de l'Helpe.

À ce jour, les ouvrages d'art permettant le rétablissement des différentes voiries traversées sont tous terminés de même que le viaduc de franchissement de la vallée de l'Helpe et l'ouvrage de rétablissement de la voie ferrée. Les trois giratoires de la section ont tous également été mis en service et sont dorénavant circulés.

Sur la section courante de la RN2, les travaux de terrassement se terminent et la réalisation des enrobés a démarré. Resteront les équipements de sécurité et les aménagements paysagers en 2027 avant la mise en service envisagée à la mi-2027.

DU NORD D'AVESNES-SUR-HELPE À LA BELGIQUE, LA RN2 EST AMÉNAGÉE SUR UN TIERS DE SON PARCOURS

Au nord d'Avesnes-sur-Helpe, la RN2 est aménagée en 2x2 voies à près de 30 % (9,5 kilomètres aménagés sur les 32 kilomètres jusqu'à la frontière franco-belge).

Deux zones sont aménagées :
- le contournement ouest de Maubeuge, mis en service en 2005 ;
- la section Beaufort-Hautmont, mise en service en 2011.

Deux sections, inscrites dans le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache, restent à aménager :
- la section de 10 kilomètres de la RN2 entre Avesnes-sur-Helpe (Bas-Lieu) et Beaufort (études financées par le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027) ;
- le contournement nord de Maubeuge, dont le maître d'ouvrage est le Département du Nord (travaux financés par le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027).

La dernière section de la RN2 sur le territoire français, sur les 3 kilomètres séparant Mairieux (au nord de Maubeuge) et la frontière franco-belge à Bettignies, est à 2 voies.

1.1.2. Les objectifs du projet de mise à 2x2 voies entre Laon et Avesnes-sur-Helpe

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

L'infrastructure n'est pas congestionnée aujourd'hui. La présence de poids lourds sur l'axe est toutefois fortement ressentie comme une source d'inconfort dans la conduite et d'insécurité pour les usagers.

Entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la RN2 traverse douze agglomérations, dont celle de Laon, et présente des vitesses maximales autorisées hétérogènes. Cette situation engendre différentes problématiques : des conditions de déplacements sur l'axe jugées insatisfaisantes, des ralentissements, des gênes et de l'insécurité pour les habitants des communes traversées.

La mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a pour objectifs d'améliorer :
- **les conditions de déplacement** et **de sécuriser** les accès à la RN2 et les dépassements ;
- **le cadre de vie des habitants** en contournant les centres-bourgs afin de limiter le bruit, la pollution et l'insécurité pour les riverains.



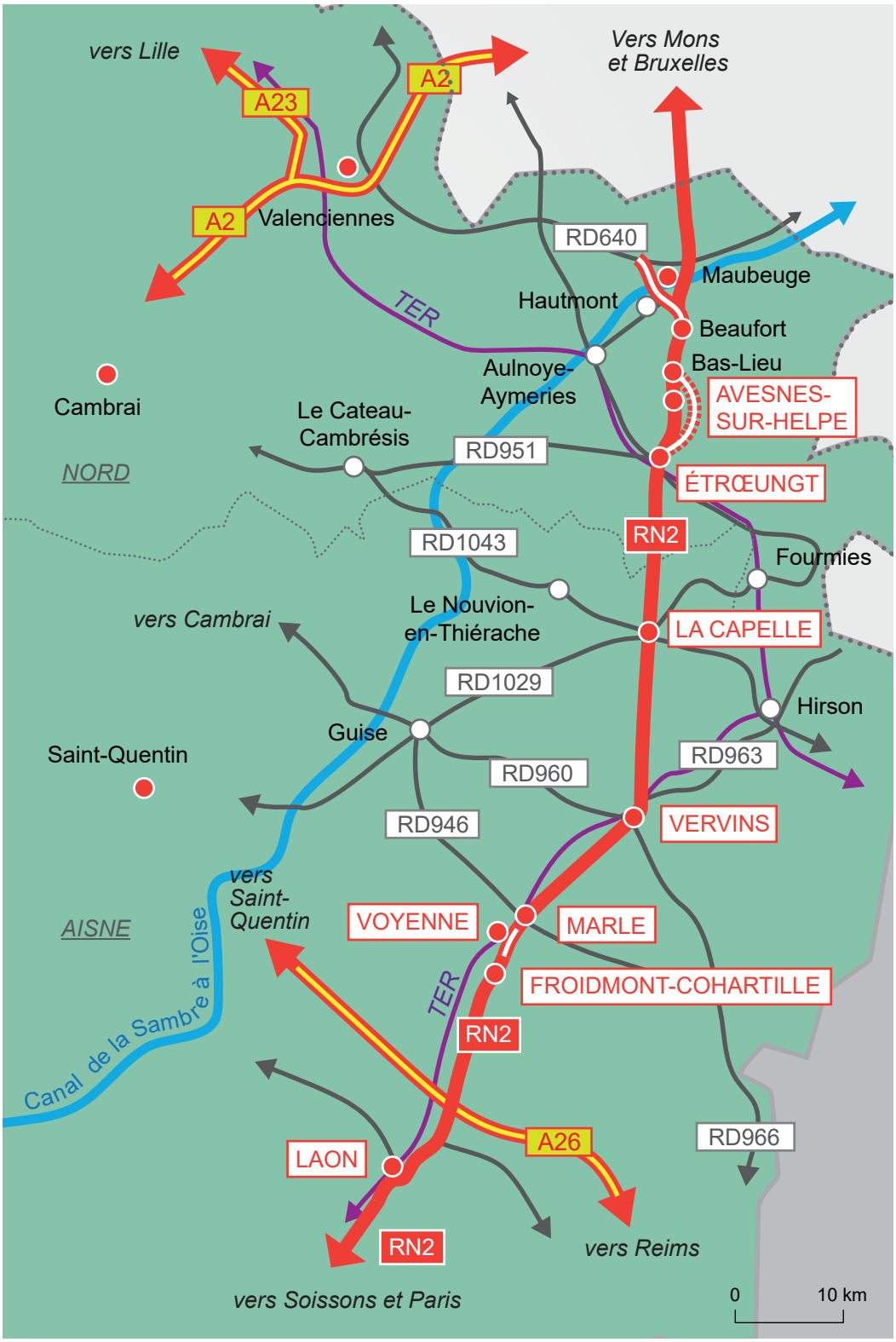
© 4Vents/DREAL Hauts-de-France

La RN2 dans le contournement de Laon (au premier plan, le giratoire de l'Europe).

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

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe a fait l'objet d'une concertation publique préalable du 10 janvier au 25 mars 2022.

LA RN2 ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE



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

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

1.1.3. La décision de l'État en 2022 : un aménagement de la RN2 différencié selon les sections

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

Il a notamment décidé d'un aménagement de la RN2 adapté aux spécificités des territoires traversés, selon les trois grandes sections de l'itinéraire (*voir tableau ci-dessous*) :

- la sécurisation du contournement de Laon, d'Étouvelles au sud à l'échangeur de l'A26 à Chambry au nord, par un aménagement sur place à 2x2 voies avec terre-plein central, en laissant ouverte la question du statut (soit une route non express à 90 km/h, autorisant la circulation des véhicules lents sur la RN2, soit une route express à 110 km/h, nécessitant la réalisation d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents) ;
- l'aménagement en route express à 2x2 voies par élargissement sur place avec terre-plein central entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, intégrant le contournement de Froidmont-Cohartille ;
- l'aménagement en route non express à 2x2 voies entre le sud de Marle et le sud d'Avesnes-sur-Helpe. Toutes les communes traversées dans cette section (Thiernu, Lugny, Gercy, Vervins, Fontaine-lès-Vervins, Étréaupont, Froidestrées, La Capelle, La Flamengrie et Larouillies) seront contournées.

LES AMÉNAGEMENTS PAR SECTIONS ENTRE LAON ET AVESNES-SUR-HELPE ET L'AVANCEMENT DEPUIS 2023

	PRINCIPES	TYPE DE ROUTE	TYPE DE CARREFOURS	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS	AVANCEMENT
Contournement de Laon	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies		Possibilité de maintenir les carrefours dénivelés existants à étudier		 Possibilité d'itinéraires de substitution à étudier	Études préliminaires (2023-2025) puis concertation du 28 septembre au 23 octobre 2026
Échangeur de l'A26 - sud de Marle	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies et déviation de Froidmont-Cohartille en tracé neuf	Route express 			 Itinéraires de substitution	Études préliminaires puis : • concertation sur le contournement de Froidmont-Cohartille du 5 au 30 juin 2023 • concertation sur l'ensemble de la section échangeur A26-Marle du 10 juin au 4 juillet 2025 → poursuite des études en vue de l'enquête publique
Sud de Marle - sud d'Avesnes-sur-Helpe	Élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies et déviation de toutes les communes traversées par la RN en tracé neuf	Route non express 			Accès sur la RN2	Études préliminaires puis concertation sur le contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie du 30 septembre au 31 octobre 2024 → poursuite des études en vue de l'enquête publique



© DREAL Hauts-de-France.

→ LE BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU 10 JANVIER AU 25 MARS 2022 ET LA DÉCISION DE L'ÉTAT DU 8 NOVEMBRE 2022 SONT CONSULTABLES SUR RN2.FR

Réunion publique de la concertation publique préalable, à Laon le 22 janvier 2022.

1.2.
La situation de la RN2 dans le contournement de Laon

1.2.1. Les caractéristiques de l'infrastructure : une voie dans chaque sens et de nombreux échanges

La section de la RN2 concernée par le projet, longue d'environ 12 kilomètres, se situe entre Étouvelles (plus précisément après l'échangeur RN2/RD542 à Chivy-lès-Étouvelles) au sud de Laon, et le giratoire RN2/RD546/accès à l'autoroute A26 à Chambry au nord de Laon.

Cette section est majoritairement **à chaussée unique bidirectionnelle**, c'est-à-dire comprenant une seule voie par sens de circulation, sans séparateur (terre-plein) central, avec **des créneaux de dépassement** (un dans chaque sens, d'environ 3 km). Son niveau de service est moindre que celui de la RN2 au sud de Laon, largement aménagée à 2x2 voies depuis Paris (*voir page 10*).



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

La RN2 déjà aménagée à 2x2 voies, au niveau de l'échangeur de Chivy-lès-Étouvelles.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Créneau de dépassement dans le contournement de Laon.

La vitesse limite autorisée varie selon les zones de 80 km/h à 90 km/h.

Des carrefours de types divers (des accès agricoles et des carrefours à niveau débouchant directement sur la RN2, des échangeurs dénivelés et des giratoires) sont présents sur l'axe. La diversité de leur typologie peut dégrader la lisibilité de l'itinéraire et rendre les échanges confus pour les usagers.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Giratoire de l'Escargot (carrefour RN2/RD1044/RD181).

Entre Étouvelles et Chambry, les points d'échanges sont nombreux. La RN2 :

- est connectée à dix routes départementales desservant les quartiers d'habitation, les zones commerciales et d'activités situés le long de l'axe, la ville de Laon et les communes proches ; en particulier la RD1044 (ancienne RN44 dite aussi « Route de Reims »), avec laquelle la RN2 échange au giratoire de l'Europe et au giratoire de l'Escargot, est un axe structurant d'entrée dans l'agglomération et de déplacements Est-Ouest (vers Crépy, Saint-Quentin puis Cambrai au Nord-Ouest et Corbeny, Berry-au-Bac puis Reims au Sud-Est) ;
- est connectée ou donne accès à des voiries communales importantes comme la route de Leuilly et la rue d'Ardon (RD542), la rue Charles-Péguy, l'avenue Georges-Pompidou… ;
- donne accès à l'autoroute A26 qui rejoint au Nord-Ouest Saint-Quentin, Arras et Calais et au Sud-Est Reims, Châlons-en-Champagne et Troyes.

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 permettra de sécuriser les circulations et les échanges.

1.2.2. Une infrastructure adaptée au trafic

Le contournement de Laon cumule différents types de trafics :

- des trafics internes à la zone d'étude, la RN2 jouant un rôle de desserte locale, voire de rocade en reliant les quartiers entre eux ;
- des trafics d'échange, la RN2 desservant le bassin d'emplois et les établissements d'enseignement de l'agglomération de Laon et répondant aux besoins économiques locaux (desserte des commerces et entreprises, des équipements d'intérêt agricole, etc.) ; ces trafics représentent la majorité (environ 60 %) des flux de véhicules légers ;
- des trafics de transit, la RN2 permettant les déplacements de moyenne et longue distance en direction de la région parisienne au sud et de la Belgique au nord, et donnant accès aux deux axes Est-Ouest structurants que sont la RD1044 - Route de Reims et l'A26.

En raison de ce cumul de fonctions, les niveaux de trafics entre Étouvelles et Chambry sont soutenus, **de l'ordre de 13 000 à 15 000 véhicules/jour deux sens confondus, dont 13 à 21 % de poids lourds** (comptages réalisés du 25 au 31 mars 2024).

Quelques ralentissements et congestions ponctuelles sont présents aux heures de pointe, notamment à l'approche du giratoire de l'Escargot.

La mise à 2x2 voies augmentera la capacité de la section. Le projet consiste à **aménager la RN2 existante sur place. Il ne modifiera pas les échanges avec les axes routiers secondaires (routes départementales, voies urbaines).**

C'EST-À-DIRE ?

TRAFIC INTERNE, DE TRANSIT ET D'ÉCHANGE

Le trafic interne désigne le flux de véhicules qui circulent au sein de la zone d'étude (figurée schématiquement en bleu ci-dessous) : ils trouvent leur origine et leur destination à l'intérieur de la zone.

Le trafic d'échange désigne le flux de véhicules qui trouvent leur origine, ou leur destination, à l'intérieur de la zone d'étude.

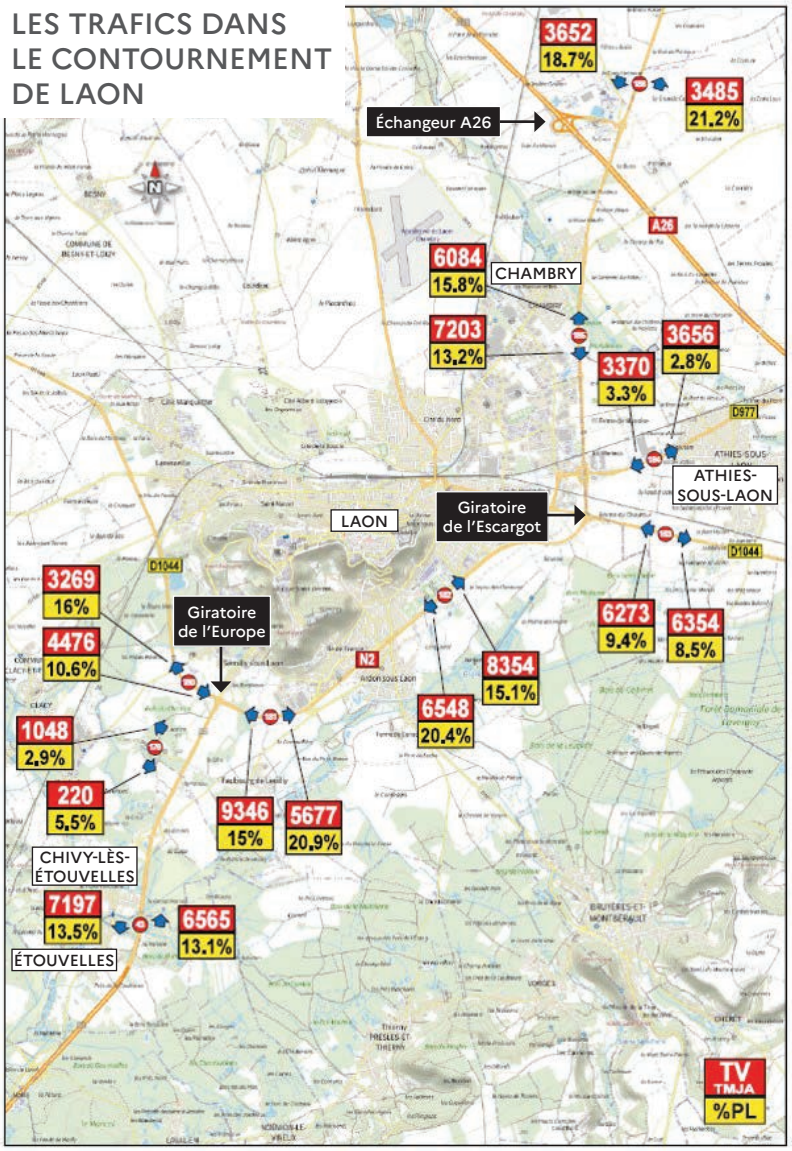
Le trafic de transit désigne le flux de véhicules qui traversent la zone d'étude sans s'y rendre (leurs points d'origine et de destination sont en dehors de la zone).



CAPACITE

Débit maximal d'une voie, plus précisément le nombre maximal de véhicules pouvant s'écouler en un point et une période donnée (généralement l'heure).

LES TRAFICS DANS LE CONTOURNEMENT DE LAON



© Comptages mars 2024, source : Explain

1.2.3. Des accidents, dont certains mortels, dans les dernières années

Onze accidents corporels ont été constatés dans le contournement de Laon, entre Chivy-lès-Étouvelles et l'échangeur avec l'A26 à Chambry, entre 2018 et 2024. Leur gravité est précisée dans le tableau ci-dessous.

La configuration de l'infrastructure de la RN2 **ne présente pas d'anomalie de sécurité** dans le contournement de Laon mais **on recense des zones accidentogènes**, dans lesquelles plusieurs de ces accidents ont eu lieu : elles sont situées entre le giratoire de l'Europe et le giratoire de l'Escargot.

Cette section comprend des créneaux de dépassement dans chaque sens, qui ne disposent pas de terre-plein central permettant de séparer physiquement les deux sens de circulation. Deux des trois accidents recensés en 2020 ont été mortels. Ils ont eu lieu dans ces zones et ont été des chocs frontaux ; ils ont coûté la vie à six personnes dont quatre enfants.

Le contournement de Laon présente des taux d'accidents et une gravité des accidents supérieurs aux taux observés nationalement sur le même type de route (route bidirectionnelle à vitesse limite autorisée de 80 ou 90 km/h, en milieu urbain).

ACCIDENTS CORPORELS RECENSÉS DANS LE CONTOURNEMENT DE LAON ENTRE 2018 ET 2024

	NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS	TUÉ(S)	HOSPITALISÉ(S)	BLESSÉ(S)
2018	3	0	0	8
2019	2	1	1	0
2020	3	6	1	2
2021	1	1	2	0
2022	2	1	2	2
2023/2024	**Aucun accident corporel**			

LOCALISATION D'ACCIDENTS DANS LA PÉRIODE 2020-2022



Source : BAAC (Base de données annuelles des accidents corporels de la sécurité routière - ministère de l'Intérieur)

Le projet de mise à 2x2 voies contribuera à la sécurité des déplacements grâce aux chaussées à double voies, séparées par un terre-plein central empêchant les collisions frontales, à la suppression des accès directs à la RN2 et à l'aménagement des carrefours.

Pour apporter une réponse spécifique à l'enjeu de sécurité routière, la DIR (Direction interdépartementale des routes) Nord a étudié une **opération de sécurisation de la RN2 entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot**, constituant une première phase du projet de mise à 2x2 voies du contournement de Laon. Elle est présentée dans la partie 4 de ce dossier.

1.3.
Les acteurs du projet

Le maître d'ouvrage : l'État – ministère des Transports

L'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe.

Le ministère des Transports a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

La DIR Nord (Direction interdépartementale des routes), en tant qu'exploitant de la RN2, est associée aux études sur le projet. La DIR Nord est maître d'ouvrage de l'opération de sécurisation de la RN2 entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot.

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

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

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

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

Pacte pour la réussite
Sambre Avesnois Thiérache
L'ambition partagée

LE PROJET DE MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN2 DANS LE CONTOURNEMENT DE LAON EST COFINANCÉ PAR L'ÉTAT, LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE ET LE DÉPARTEMENT DE L'AISNE

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

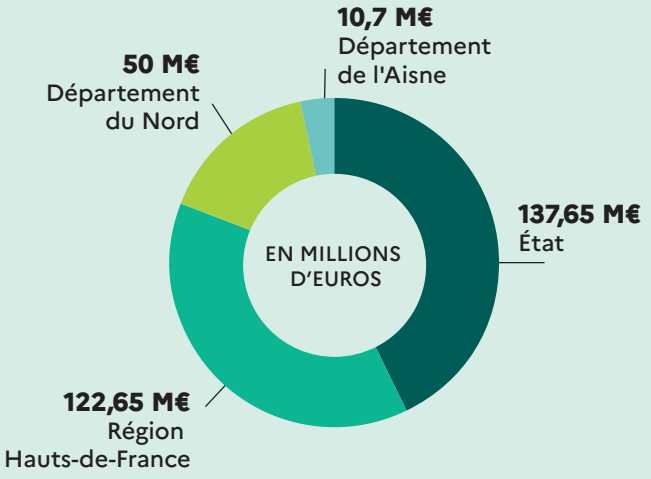
Région Hauts-de-France

L'AISNE

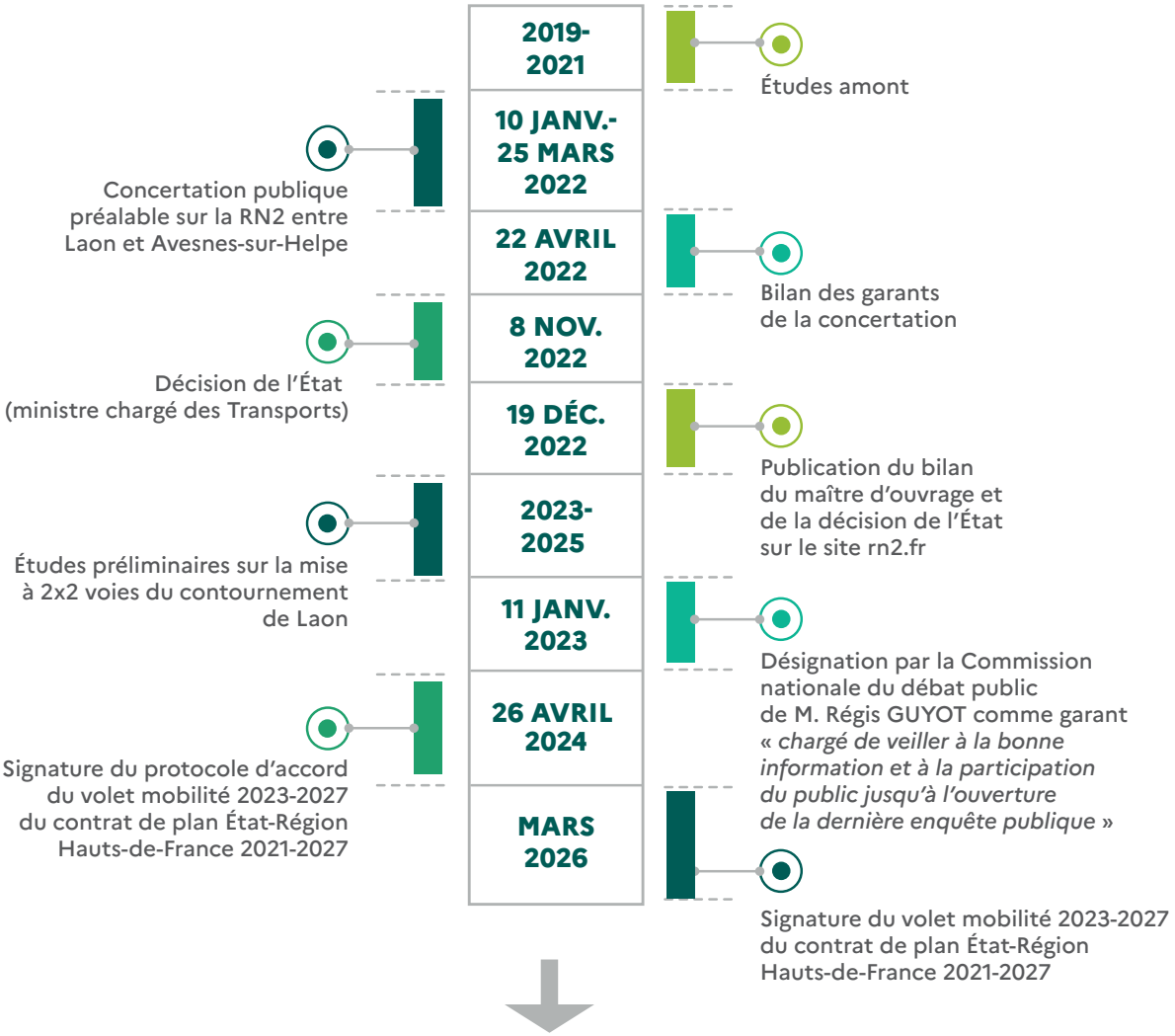
LA MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN2 DANS LE VOLET MOBILITÉ DU CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Le volet mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région Hauts-de-France 2021-2027, dont le protocole d'accord a été signé le 26 avril 2024 par l'État et la Région, confirme l'engagement des partenaires pour la mise à 2x2 voies de la RN2, conformément au pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache.

Sur les 341 millions d'euros inscrits dans le volet mobilité pour le développement du réseau routier, 321 millions d'euros seront consacrés à la mise à 2x2 voies de la RN2 (comprenant le contournement de Maubeuge dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le département du Nord), avec la répartition ci-contre :



1.4. Les étapes clés du projet



CONCERTATION ET INFORMATION CONTINUES

À partir de 2023 :
Études et concertation préparant l'enquête publique sur les différentes opérations (contournement de Froidmont-Cohartille, contournement de La Capelle, Froidestrées et La Flamengrie, mise à 2x2 voies entre l'échangeur de l'A26 et le sud de Marle, mise à 2x2 voies du contournement de Laon) : pour chaque opération des variantes de fuseaux sont élaborées et présentées aux citoyens, qui sont invités à exprimer leurs avis, questions et recommandations.

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour une ou plusieurs opérations : elle représente un nouveau temps d'information et d'expression des citoyens sur le projet précisé.

Études de conception détaillée, demande d'autorisation environnementale et préparation des travaux.

Démarrage des premiers travaux.

MISE A 2X2 VOIES DE LA RN2 DANS LE CONTOURNEMENT DE LAON

du 28 septembre au 23 octobre 2026 :
concertation publique

2e semestre 2026 :
bilan de la concertation

2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

Un diagnostic du territoire a été réalisé au cours des études préliminaires dans la zone d'étude qui comprend les communes traversées par la RN2 (Étouvelles, Chivy-lès-Étouvelles, Laon, Athies-sous-Laon et Chambry) et les communes proches. Les principaux enjeux relevés dans ce diagnostic sont présentés dans les pages qui suivent et dans les cartes des pages 32 et 33.

2.1.
Une grande attention portée à l'insertion du projet dans son environnement

L'attention portée à l'environnement et au cadre de vie se concrétise **tout au long de l'élaboration du projet**, au travers de la séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC). Cette séquence se décline selon les trois étapes suivantes :

- donner la priorité à l'évitement des sensibilités ;
- rechercher dans un deuxième temps seulement la réduction des impacts ;
- enfin compenser les impacts résiduels.

Le diagnostic environnemental réalisé pour la présente étape de concertation permet d'identifier les sensibilités et les enjeux environnementaux du projet : ils concernent notamment les déplacements, les activités économiques dont l'activité agricole, le cadre de vie (bruit, qualité de l'air), le paysage, le patrimoine et le milieu naturel – ces éléments sont présentés ci-après.

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS (ÉTUDE D'IMPACT)

L'évaluation environnementale des projets (étude d'impact) est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement dans des projets (de travaux, de construction d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage) qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le cadre de vie et la santé (*voir également partie 5. Et après la concertation ?*).

À l'issue de la concertation, qui joue un rôle majeur pour la prise en compte de ces sujets en s'appuyant sur vos remarques, avis et points de vigilance, et de la détermination d'une variante préférentielle (*voir 3. Les variantes étudiées et leur comparaison*), des études plus approfondies seront réalisées dans le cadre d'une évaluation environnementale, ou étude d'impact. Elles porteront sur les incidences de cette variante sur l'environnement et les mesures permettant de les éviter, de les réduire ou à défaut de les compenser.

Cette étude d'impact sera mise à la disposition du public lors de l'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet.

2.2.
Les sensibilités et les enjeux pris en compte

2.2.1. Les principaux enjeux pour le milieu humain

LE RÔLE ESSENTIEL DE LA RN2 POUR LES DÉPLACEMENTS

Comme cela a été précisé (*voir 1.2. La situation de la RN2 dans le contournement de Laon*) la RN2, axe routier Nord-Sud majeur du département de l'Aisne, joue un rôle essentiel pour les déplacements locaux.

Elle relie le territoire à l'agglomération de Laon, le pôle urbain départemental qui regroupe Laon, préfecture de l'Aisne, et 37 communes. L'agglomération compte 42 000 habitants en 2022, dont 25 000 à Laon. Elle est le principal bassin d'emplois du département (20 000 emplois).
Le contournement de Laon est utilisé en particulier pour les déplacements quotidiens liés **au travail et aux besoins de l'activité économique**, notamment celle des zones d'activités et des zones industrielles situées le long de la route nationale.

La RN2, connectée à dix routes départementales et aux voiries urbaines, donne également accès aux **équipements de santé** et au **Centre hospitalier de Laon**, aux **sièges des collectivités** (Département de l'Aisne, Ville de Laon, mairies des communes), aux **établissements scolaires, secondaires et d'enseignement supérieur** (écoles, collèges, lycées, centres de formation d'apprentis, BTS, IUT…), **aux services, aux commerces, aux équipements sportifs, culturels et de loisirs** (centre aquatique Le Dôme de Laon, Conservatoire de musique, danse et théâtre…) et aux sites qui font la **richesse patrimoniale et l'attractivité touristique de Laon** : cathédrale Notre-Dame, cloître, chapelle des Templiers, remparts du Midi et porte d'Ardon, musée d'art et d'archéologie…

La RN2 est aussi **utilisée par les agriculteurs pour leurs déplacements**.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Le lycée Pierre Méchain.


© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Terres agricoles le long de la RN2 à Laon.

LES TRANSPORTS EN COMMUN, LE COVOITURAGE ET LES MODES ACTIFS (MARCHE À PIED, VÉLO)

Laon est reliée par le train à Paris, Amiens et Hirson. Une seule ligne, la ligne de train express régional – TER – entre Laon et Hirson longe la RN2 jusqu'à Vervins puis elle s'en écarte vers l'Est pour rejoindre Hirson. Dans l'agglomération, cette ligne dessert uniquement la gare de Laon.


© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

TER Hauts-de-France en gare de Laon.

La ligne est fermée pour travaux de modernisation depuis décembre 2023. L'offre quotidienne avant la fermeture était de 8 TER par jour et par sens en moyenne, avec une fréquentation due à 75 % aux collégiens, lycéens et étudiants se rendant dans les établissements scolaires de Laon ou au lycée d'Hirson. Il n'est pas prévu dans le cadre des travaux en cours d'évolution du niveau de l'offre TER.

La zone d'étude est desservie par les lignes de bus du réseau des transports urbains laonnois (réseau TUL, *voir plan du réseau ci-contre*), géré par la Communauté d'agglomération du Pays de Laon, autorité organisatrice de la mobilité. La Communauté d'agglomération a également mis en place un TAD (transport à la demande) qui relie les communes non desservies par le réseau TUL.

Une seule aire officielle de covoiturage est présente dans la zone d'étude : il s'agit du parking de covoiturage de l'échangeur de l'autoroute A26 à Chambry. Il permet de rejoindre par la RN2 Laon au sud et Froidmont-Cohartille et Marle au nord.

C'EST-À-DIRE ?

AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ
Une autorité organisatrice de la mobilité est l'acteur public compétent pour organiser la mobilité sur son territoire dont, entre autres, des services réguliers de transport public de personnes, des services de transport à la demande, des services de transport scolaire, des services relatifs aux mobilités actives (marche à pied, vélo).



© H. Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Parking de covoiturage de l'échangeur de l'A26.

La Communauté d'agglomération du Pays de Laon et les Communautés de communes du Pays de la Serre, de la Champagne picarde et du Chemin des Dames mettent en œuvre depuis 2023 une application de covoiturage et financent, conjointement avec l'État, les conducteurs du territoire qui prennent en charge des passagers.

Le projet améliorera le confort et la sécurité des déplacements sur la RN2 dans le contournement de Laon.

La continuité des lignes de bus du réseau TUL et **la pérennité du parking de covoiturage** de l'échangeur de l'A26 **seront assurées dans le cadre du projet**.

PLAN SCHÉMATIQUE DU RÉSEAU DES TRANSPORTS URBAINS LAONNOIS



©Communauté d'agglomération du Pays de Laon

L'agglomération de Laon est concernée par les aménagements de la véloroute du Département de l'Aisne qui relie Laon et Guise (*voir plan ci-dessous*), cet itinéraire passant largement à l'ouest de la RN2.

C'EST-À-DIRE ?

LIAISONS DOUCES
Itinéraires spécialement aménagés pour les déplacements non motorisés (à pied, à vélo, à trottinette...)

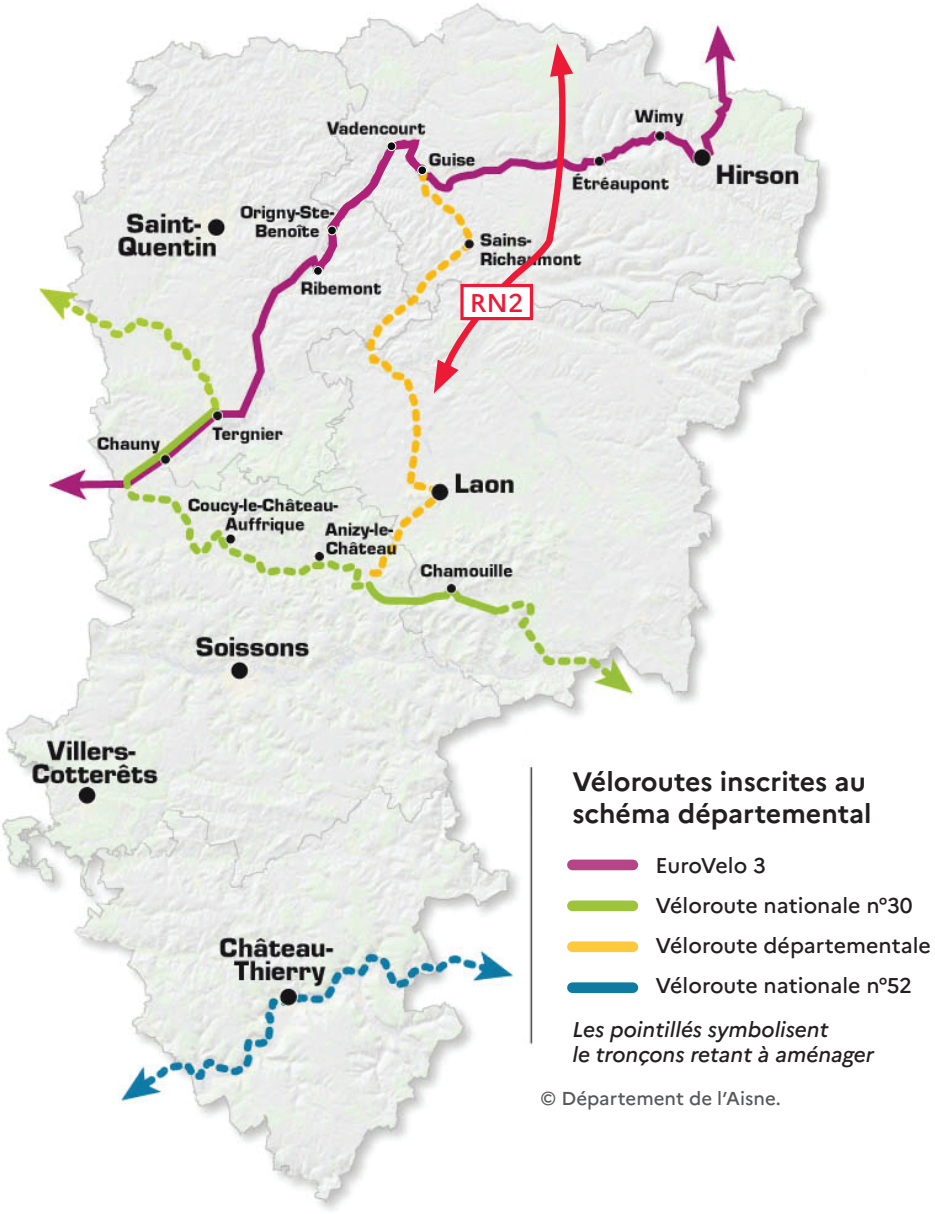
Plus localement, des pistes cyclables et liaisons douces sont en cours de développement dans la commune de Laon mais il n'existe aucun aménagement cyclable qui longe la RN2 (hors une courte section le long du complexe sportif Marcel Levindrey), et qui pourrait s'y substituer.

La zone d'étude du projet recoupe le GR145, itinéraire de grande randonnée ou « Via Francigena », chemin de pèlerinage vers Rome qui connaît un regain de fréquentation dans les dernières années. Il traverse la RN2 en passage inférieur, par la rue Arsène Houssaye / RD967.

Également, le GR142 franchit la RN2 par le pont de l'Ardon.

Il sera tenu compte du sujet des déplacements à vélo et à pied. Le projet maintiendra la continuité des itinéraires existants.

LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE L'AISNE



© Département de l'Aisne.

DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET DES SERVICES LE LONG DE LA RN2

Plusieurs zones commerciales et zones d'activités existent le long de la RN2, et sont desservies directement par la route nationale. Les entreprises qui y sont implantées bénéficient également de la proximité de l'autoroute A26.

Ces zones sont principalement, du sud au nord :

- la zone commerciale Romanette-ZAC Île-de-France (autour du centre commercial Carrefour) ;
- la zone Les Minimes où sont implantées une plateforme de distribution de quincaillerie industrielle et une entreprise de transport et de logistique ;
- la zone Voltaire dédiée aux entreprises artisanales et aux PME ;
- la zone industrielle de Laon et Chambry qui compte des entreprises de domaines divers, dont le transport, l'agro-alimentaire, le secteur automobile (garages, concessionnaires...), la construction ;
- le pôle d'activités du Griffon où sont installées des unités de recherche (le Pôle Bioeconomy for change, anciennement IAR, l'INRA – recherche agronomique –, le Laboratoire départemental d'analyse et de recherche, l'Institut technique de la betterave), des activités de service et des activités industrielles et logistiques.

Dans ces zones et aux abords se trouvent également des équipements sanitaires, sociaux, d'enseignement et de formation professionnelle et des hôtels et restaurants. Ils sont matérialisés sur la carte en page suivante.

Le projet prévoit de conserver et d'aménager l'ensemble des échanges existants avec les routes départementales et les voiries urbaines. Ainsi, il **maintiendra et facilitera la desserte des entreprises, des commerces et des services présents le long de la RN2 et au-delà dans les communes de l'agglomération**. Il contribuera de ce fait à l'**attractivité économique du territoire**.



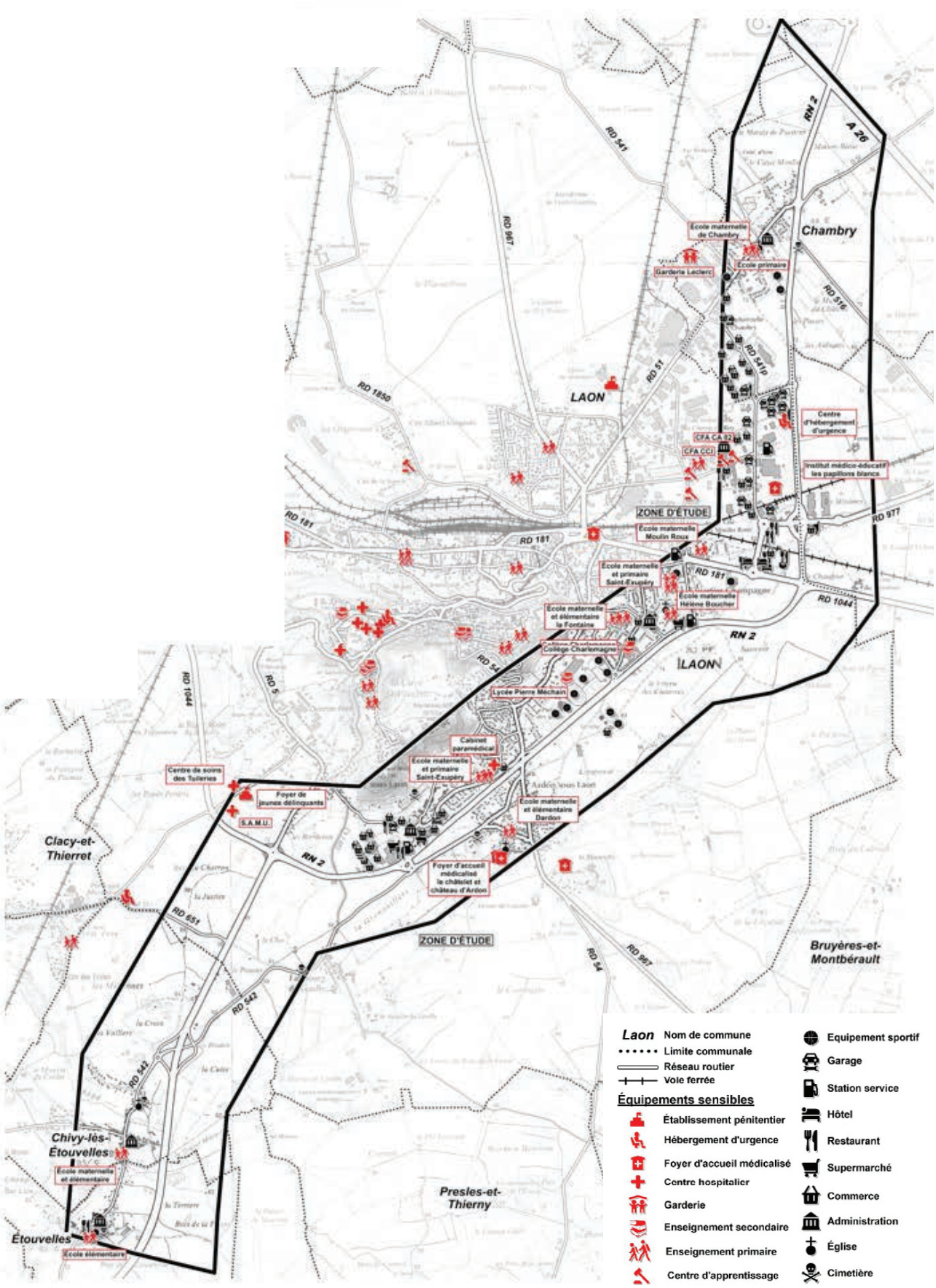
© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Le Pôle d'activités du Griffon.



© 4Vents/DREAL Hauts-de-France

Vue sur la RN2 ; à l'est de la route nationale, la zone d'activités des Minimes, à l'ouest, en arrière-plan, la zone d'activités Voltaire et la zone industrielle de Laon et Chambry.


Chambry
LAON
ZONE D'ÉTUDE
Clacy-et-Thierret
Chivy-lès-Étouvelles
Étouvelles
Presles-et-Thierny
Bruyères-et-Montbérault
RN 2
A 26
RD 541
RD 967
RD 1850
RD 51
RD 5410
RD 516
RD 977
RD 181
RD 1044
RD 54
RD 5
RD 651
RD 542
Laon Nom de commune
Limite communale
Réseau routier
Voie ferrée
Équipements sensibles
Établissement pénitentier
Hébergement d'urgence
Foyer d'accueil médicalisé
Contre hospitalier
Garderie
Enseignement secondaire
Enseignement primaire
Centre d'apprentissage
Equipement sportif
Garage
Station service
Hôtel
Restaurant
Supermarché
Commerce
Administration
Église
Cimetière

LA PLACE IMPORTANTE DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

L'agriculture est très présente dans la zone d'étude, en particulier dans la partie sud du projet, moins urbanisée, qui s'étend du sud-ouest de la commune de Laon aux communes de Chivy-lès-Étouvelles et d'Étouvelles. Des espaces agricoles sont également présents dans la partie nord de la zone d'étude, au nord de Laon et à Chambry, ce secteur étant plus urbanisé (tissu urbain discontinu et zones industrielles ou commerciales).

Les surfaces agricoles représentent 51 % de la zone d'étude, les surfaces urbaines 33 % et la forêt 16 %. Les cultures prédominantes dans le Laonnois sont celles du blé tendre et de la betterave à sucre.



© 4Vents/DREAL Hauts-de-France

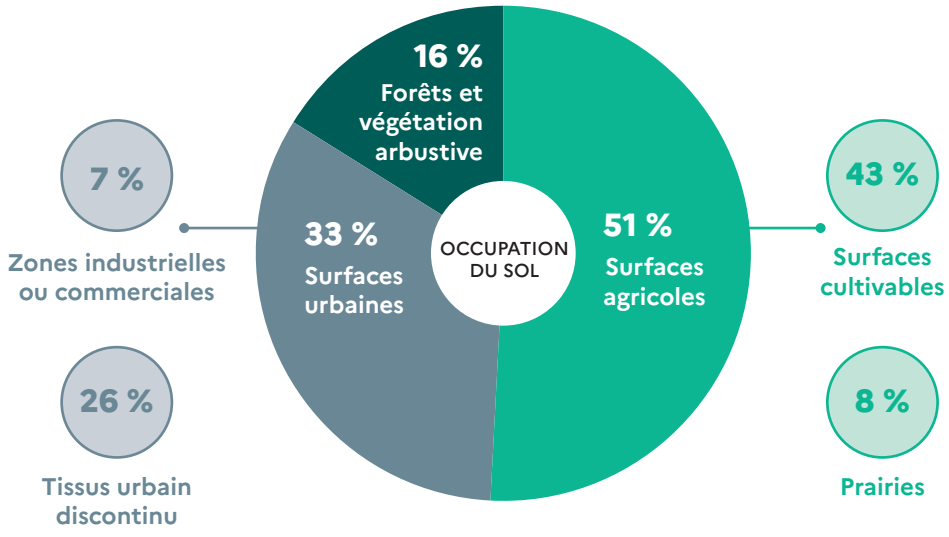
Terres agricoles de part et d'autre de la RN2 à Chambry.

Le projet devra intégrer les enjeux liés à l'activité agricole, concernant notamment :

- les emprises foncières nécessaires à l'élargissement de la RN2 à 2x2 voies et potentiellement à des compensations environnementales. Il sera possible de mettre en œuvre un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE, ex-remembrement), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire ;
- des compensations agricoles en cas de fort impact ;
- le rétablissement de l'ensemble des accès aux exploitations agricoles et aux parcelles qui seraient concernés par le projet. De plus, l'une des deux variantes d'aménagement étudiée prévoit un itinéraire de substitution pour les véhicules lents, dont les véhicules agricoles (*voir 3.1. Un aménagement de la RN2 sur place et les deux variantes étudiées*). L'itinéraire de substitution pourra conduire à des allongements de certains trajets pour les agriculteurs ;
- le rétablissement des installations nécessaires au fonctionnement des exploitations, par exemple d'irrigation.

Une étude préalable agricole sera réalisée dans la suite du projet. Elle aura pour objectif d'analyser précisément l'état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire, d'étudier les effets et impacts du projet sur elle et d'identifier les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs ainsi que les mesures de compensation collectives envisagées pour la soutenir.

L'OCCUPATION DES SOLS DANS LA ZONE D'ÉTUDE



LE CADRE DE VIE DES HABITANTS : L'ATTENTION PORTÉE AU BRUIT ET À LA QUALITÉ DE L'AIR

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée le long de la RN2 du 13 au 15 septembre 2021. Six points de mesure sur les sept mis en place avaient enregistré des niveaux acoustiques inférieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit, soit une zone d'ambiance sonore « modérée ». Seul le point 3, au sud du quartier Champagne, avait enregistré un niveau sonore égal à 65 décibels de jour et inférieur à 60 décibels de nuit, montrant une ambiance sonore « non modérée » de jour et « modérée » de nuit.

Ces premières mesures de bruit seront actualisées et une modélisation de la situation future (avec le projet) sera réalisée dans la suite des études, une fois qu'une variante d'aménagement sera retenue.

Le projet sera réalisé suivant la réglementation applicable sur le bruit. Il sera tenu compte des **sites sensibles présents dans la zone d'étude et à proximité**, à savoir des écoles et groupes scolaires et un établissement accueillant des personnes âgées (*voir définition ci-dessous*) : **ils feront l'objet d'une modélisation acoustique dans la suite des études**.

Dans le cas où l'évolution des niveaux de bruit liés au projet, par rapport à l'état initial, serait supérieure à 2 décibels (article R571-45 du code de l'environnement), le maître d'ouvrage **mettra en œuvre des mesures de protection acoustique, de type protections de façades ou écrans anti-bruit.**

C'EST-À-DIRE ?

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

SITES SENSIBLES
Lieux accueillant des populations fragiles (établissements de soins), des personnes âgées (EHPAD…) ou des enfants (établissements scolaires). Les sites sensibles sont pris en compte dans les études sur le bruit et la qualité de l'air. Les sites sensibles recensés dans le diagnostic sont au nombre de sept : l'école primaire Ardon, le groupe scolaire ZAC Île-de-France, l'école maternelle Hélène Boucher, l'école maternelle Moulin-Roux, le groupe scolaire Saint-Exupéry, le groupe scolaire Monique et Gérard Mathieu et l'Unité de soins longue durée (USLD) du Centre hospitalier de Laon.

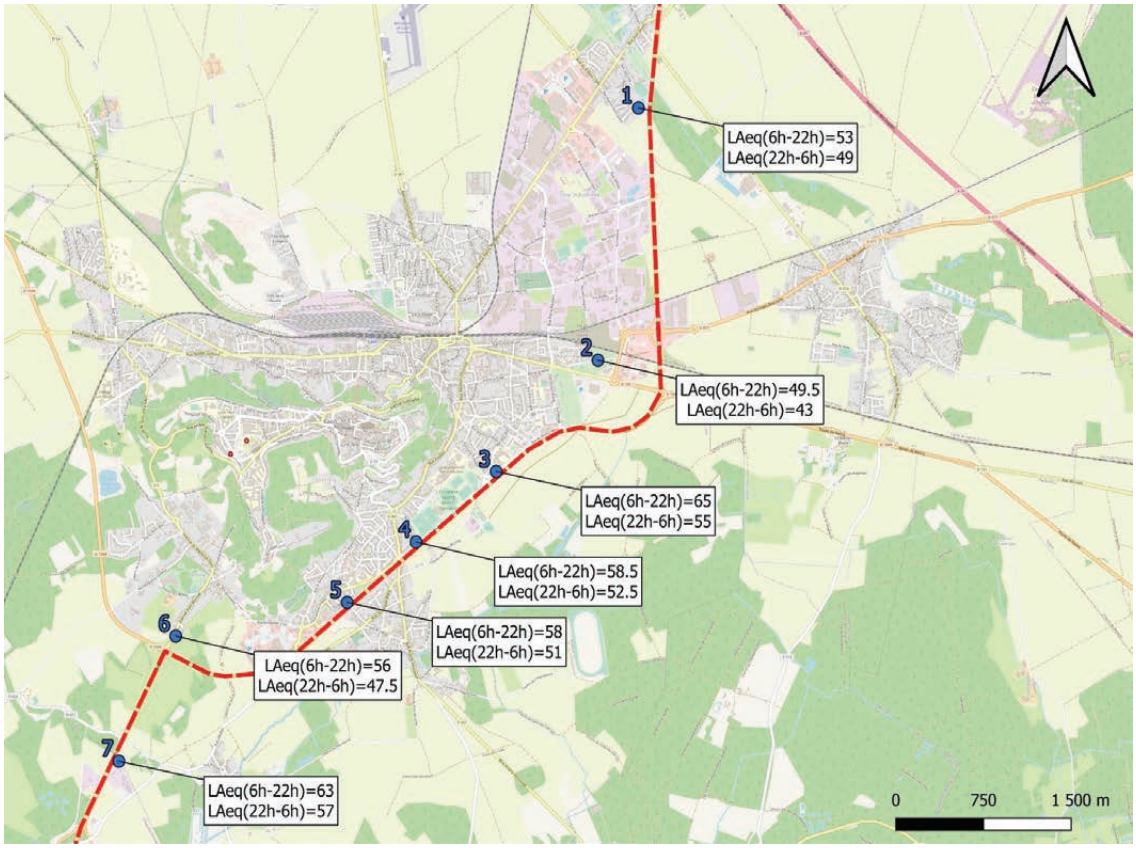
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

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



© 4Vents/DREAL Hauts-de-France

Le quartier Champagne, à l'ouest de la RN2.



Une campagne de mesure de la qualité de l'air (mesure de la concentration en dioxyde d'azote (NO2) et des particules (PM10) a également été réalisée sur huit sites le long de la RN2 entre le 7 et le 21 septembre 2021.

Les concentrations des polluants atmosphériques relevées sur les huit points de mesure étaient inférieures aux valeurs limites réglementaires actuelles.

Ainsi, les concentrations de NO2 relevées étaient inférieures à 21 µg/m³ (microgramme par mètre cube) – elles vont de 5,6 à 20,3 µg/m³ selon les points – et à l'objectif de qualité fixé à 40 µg/m³.

Pour les concentrations de PM10, la valeur limite est fixée à 40 µg/m³. Les valeurs relevées sur sept points de mesure allaient de 12 à 24,2 µg/m³ ; l'objectif de qualité, fixé à 30 µg/m³, est dépassé sur un seul point, le point de mesure n° 7 (38,1 µg/m³), le plus immédiatement proche de la RN2.

Les mesures de la qualité de l'air seront actualisées dans la future étude d'impact sur le projet, une fois qu'une variante sera retenue. Il sera tenu compte des sites sensibles.

C'EST-À-DIRE ?

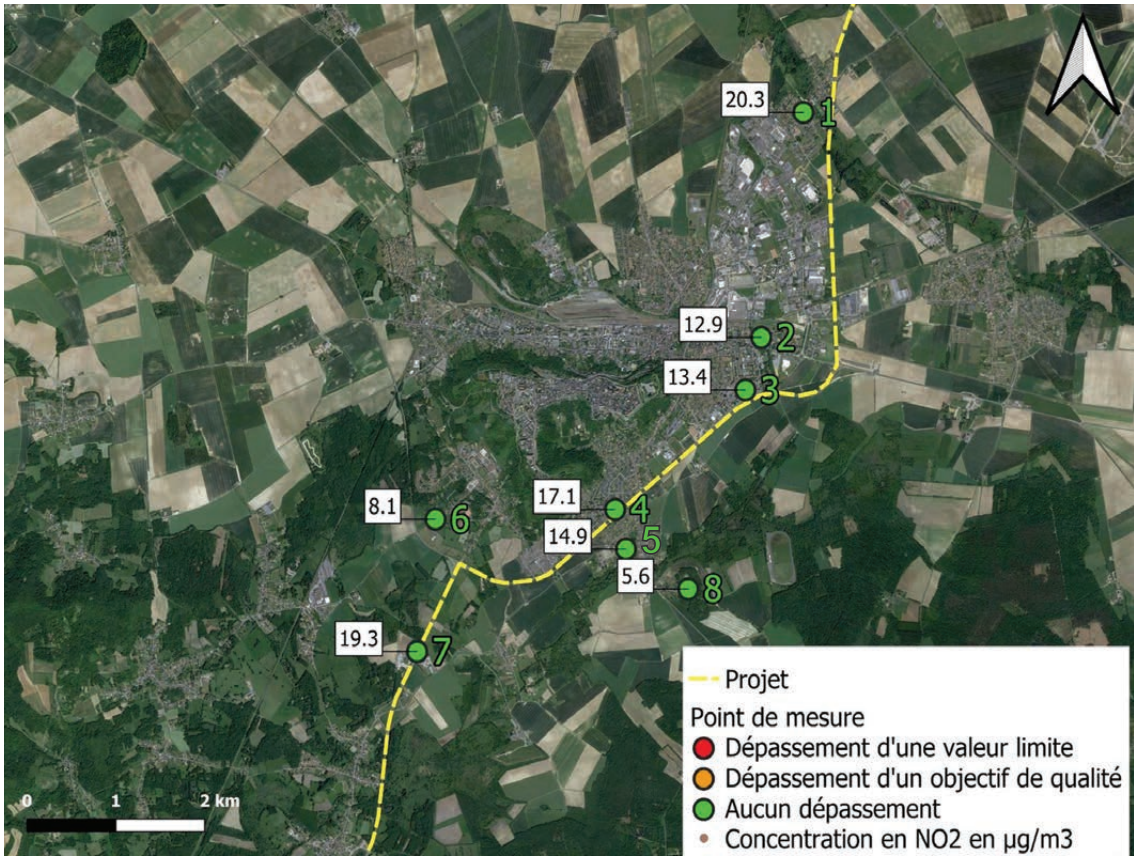
DIOXYDE D'AZOTE
Polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

PARTICULES PM10
Particules fines d'un diamètre inférieur à 10 microns. Les particules fines sont des particules en suspension dans l'atmosphère qui sont d'origine naturelle (provenant notamment des éruptions volcaniques) ou liées à l'activité humaine.

OBJECTIF DE QUALITÉ
Niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

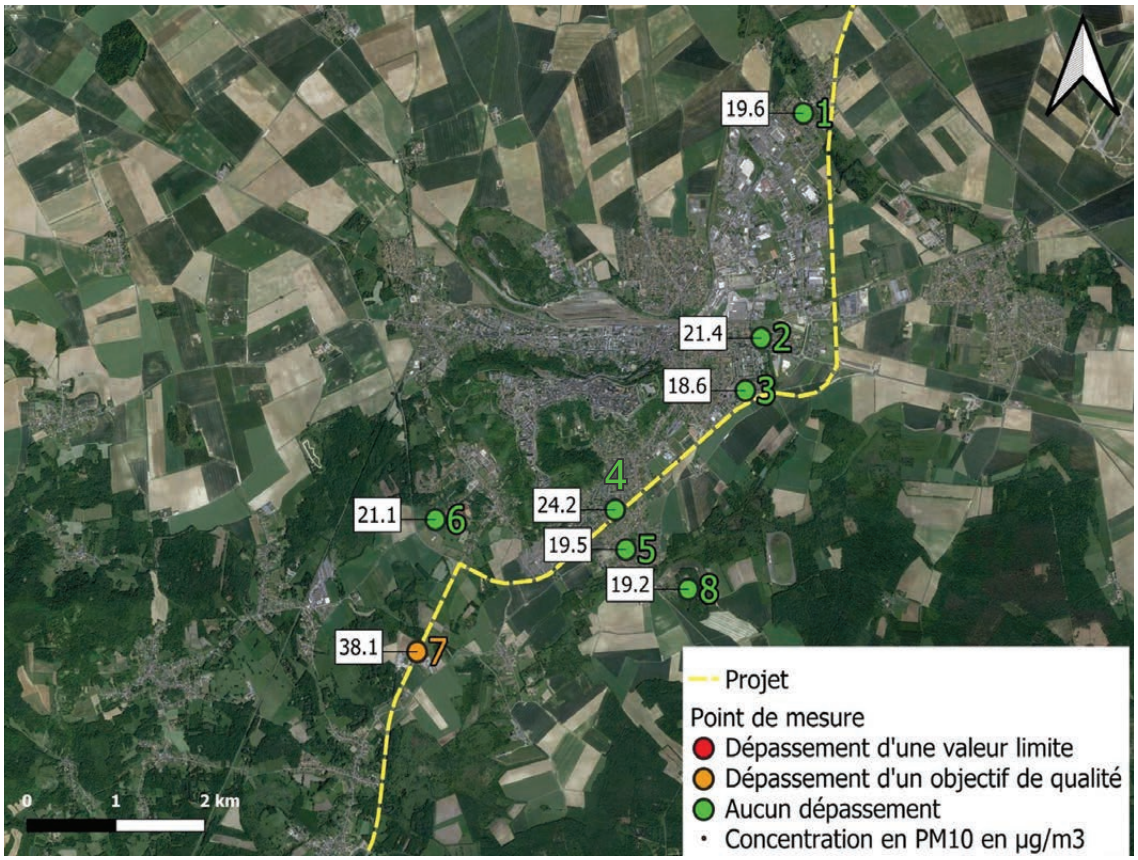
VALEUR LIMITE
Niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base de connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et sur l'environnement dans son ensemble.

RÉSULTAT DES MESURES DU DIOXYDE D'AZOTE (NO2)



© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

RÉSULTAT DES MESURES DE PARTICULES PM10



© Iris Conseil/DREAL Hauts-de-France.

DES ENJEUX POUR LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Le paysage de la zone d'étude est un paysage de **plaine agricole** (grandes cultures), marqué par la **butte-témoin de Laon** qui domine les environs d'une centaine de mètres.

Trois monuments historiques sont présents dans la zone d'étude :
- l'ancienne abbaye Saint-Vincent à Laon, monument partiellement inscrit ;
- l'église Saint-Pierre-aux-Liens à Chivy-lès-Étouvelles, monument classé ;
- l'église d'Étouvelles, monument classé.

La zone d'étude recoupe également **une partie du secteur sauvegardé de Laon**, **le plus grand secteur sauvegardé de France**, qui comprend la ville intérieure aux remparts ainsi que les fortifications et leur glacis. L'ancienne abbaye Saint-Vincent est incluse dans le secteur sauvegardé.

Elle recoupe aussi les périmètres de protection de l'église de Leuilly, monument historique inscrit, et l'église de Vaux-sous-Laon, monument historique classé.

Un périmètre de protection d'un rayon de 500 mètres existe autour des monuments historiques, dans lequel toutes les constructions nouvelles, démolitions, transformations et modifications de bâtiments sont soumises à avis ou accord de l'architecte des bâtiments de France. Le secteur sauvegardé de Laon fait l'objet d'un document d'urbanisme opposable aux tiers, dont le respect est garanti par l'architecte des bâtiments de France.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Vue sur la ville haute Laon.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

L'ancienne abbaye Saint-Vincent à Laon.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

L'église Saint-Pierre-aux-Liens à Chivy-lès-Étouvelles.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

L'église d'Étouvelles.

C'EST-À-DIRE ?

MONUMENTS HISTORIQUES INSCRITS OU CLASSÉS
La protection au titre des monuments historiques est une servitude d'utilité publique fondée sur l'intérêt patrimonial d'un bien. Deux niveaux de protection au titre des monuments historiques existent, notamment en fonction de la rareté, de l'intégrité ou de l'authenticité du bien : l'inscription, qui constitue le premier niveau, et le classement qui constitue le niveau le plus élevé.

C'EST-À-DIRE ?

COVISIBILITÉ
Visibilité du projet « à l'œil nu » depuis les édifices classés ou inscrits. Les enjeux de covisibilité sont appréciés par l'architecte des bâtiments de France.

ZONES DE PRÉSOMPTION DE PRESCRIPTIONS ARCHÉOLOGIQUES
Créées par la loi du 1er août 2003 relative à l'archéologie préventive, les zones de présomption de prescription archéologique permettent d'alerter les aménageurs sur les zones archéologiques sensibles du territoire et qui sont présumées faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive en cas de travaux d'aménagement.

C'EST-À-DIRE ?

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)
Document définissant les orientations et les règles d'urbanisme dans une commune.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)
Document définissant l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement à l'échelle d'un territoire ou d'un bassin de vie, dans un périmètre intercommunal ou au-delà.

Le projet devra s'attacher à ne pas impacter ces sites et à ne pas accentuer l'effet actuel de la RN2 sur le patrimoine et sur le paysage, particulièrement en termes de covisibilité. Les contacts seront pris dans la suite des études avec l'architecte des bâtiments de France.

Des zones de présomption de prescriptions archéologiques sont recensées par le service régional d'archéologie des Hauts-de-France dans les communes d'Athies-sous-Laon, Chambry et Laon.

Un dossier réglementaire sera établi au cours des études ultérieures, une fois que les emprises du projet seront précisément définies. Des fouilles préventives pourront être nécessaires.

L'URBANISME ET LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

La zone d'étude est soumise aux documents d'urbanisme des collectivités traversées, soit le **Schéma de cohérence territorial (SCOT) de la Communauté d'agglomération du Pays de Laon** et les **plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Athies-sous-Laon, Chambry, Chivy-lès-Étouvelles et Laon**, la commune d'Étouvelles étant soumise au règlement national d'urbanisme.

Les PLU, repris par le SCOT, comportent des zones d'urbanisation future situées dans le périmètre du projet ou à proximité. Il s'agit principalement de l'urbanisation de « dents creuses » à vocation de logements et d'activités et d'espaces réservés pour des créations ou des élargissements de voiries ou d'équipements. **Ces zones seront préservées** par le projet.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

La butte-témoin de Laon, vue depuis Athies-sous-Laon.

C'EST-À-DIRE ?

SERVITUDE D'UTILITÉ PUBLIQUE
Limitation administrative au droit de propriété et d'usage du sol, instituée par l'autorité publique pour des ressources ou des équipements d'utilité publique. Les servitudes d'utilité publique concernent notamment les captages, les canalisations de gaz, les réseaux de télécommunication, les lignes électriques, les monuments historiques, les cimetières…

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES
Le périmètre de protection immédiate correspond au terrain d'implantation du captage et ses abords.
Le périmètre de protection rapprochée doit protéger efficacement le captage des migrations de substances polluantes.
Le périmètre de protection éloignée correspond à la zone d'alimentation du captage, voire à l'ensemble du bassin versant.

La conception du projet intégrera la présence de plusieurs servitudes d'utilité publique. Elles concernent, en complément des périmètres de protection de monuments historiques présentés plus haut :

- le périmètre de protection rapprochée et éloignée du champ captant de l'Ardon (captage d'alimentation en eau potable). **Des mesures permettant d'éviter toute migration de substance polluante dans l'eau seront instaurées, pendant les travaux d'aménagement de la RN2 et après** ;
- les forêts communales d'Étouvelles et de Chivy-lès-Étouvelles. Gérées par l'Office national des forêts, ces **forêts sont soumises au régime forestier qui permet de préserver la forêt sur le long terme** ;
- plusieurs servitudes liées à des infrastructures d'énergie, de transport ou de télécommunication : lignes électriques et poste de transformation électrique de Chambry, voies ferrées à Laon et à Athies-sous-Laon, aérodrome de Laon-Chambry, centre radio-électrique de Laon. L'existence de ces infrastructures **n'empêche pas la réalisation du projet routier** mais elles demanderont des **autorisations et des mesures constructives spécifiques** ;
- le **cimetière de Chambry** situé au carrefour entre la RN2 et la RD516. Les études s'attacheront à l'éviter, le déplacement de sépultures étant possible mais s'avérant long et complexe.



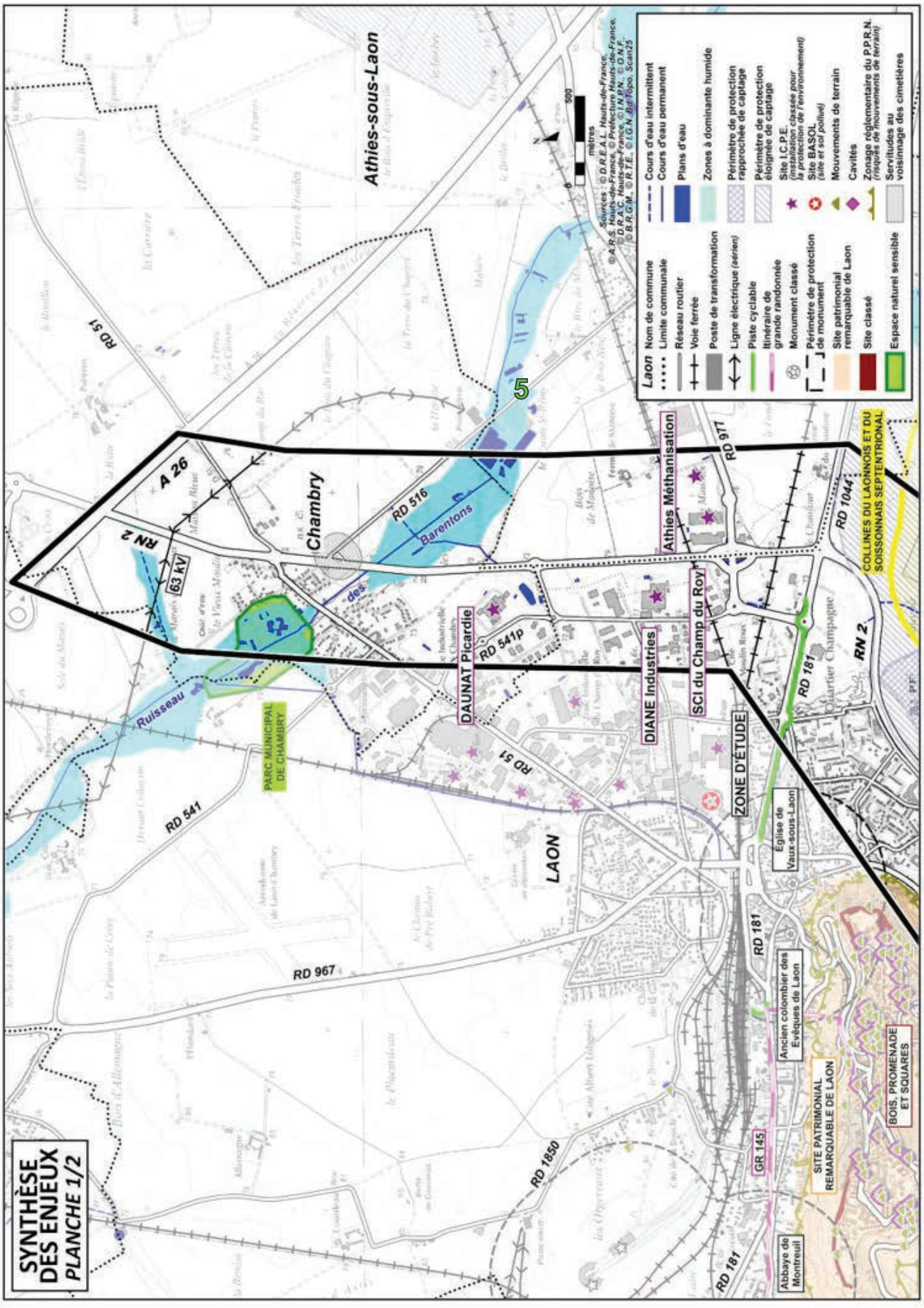
© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

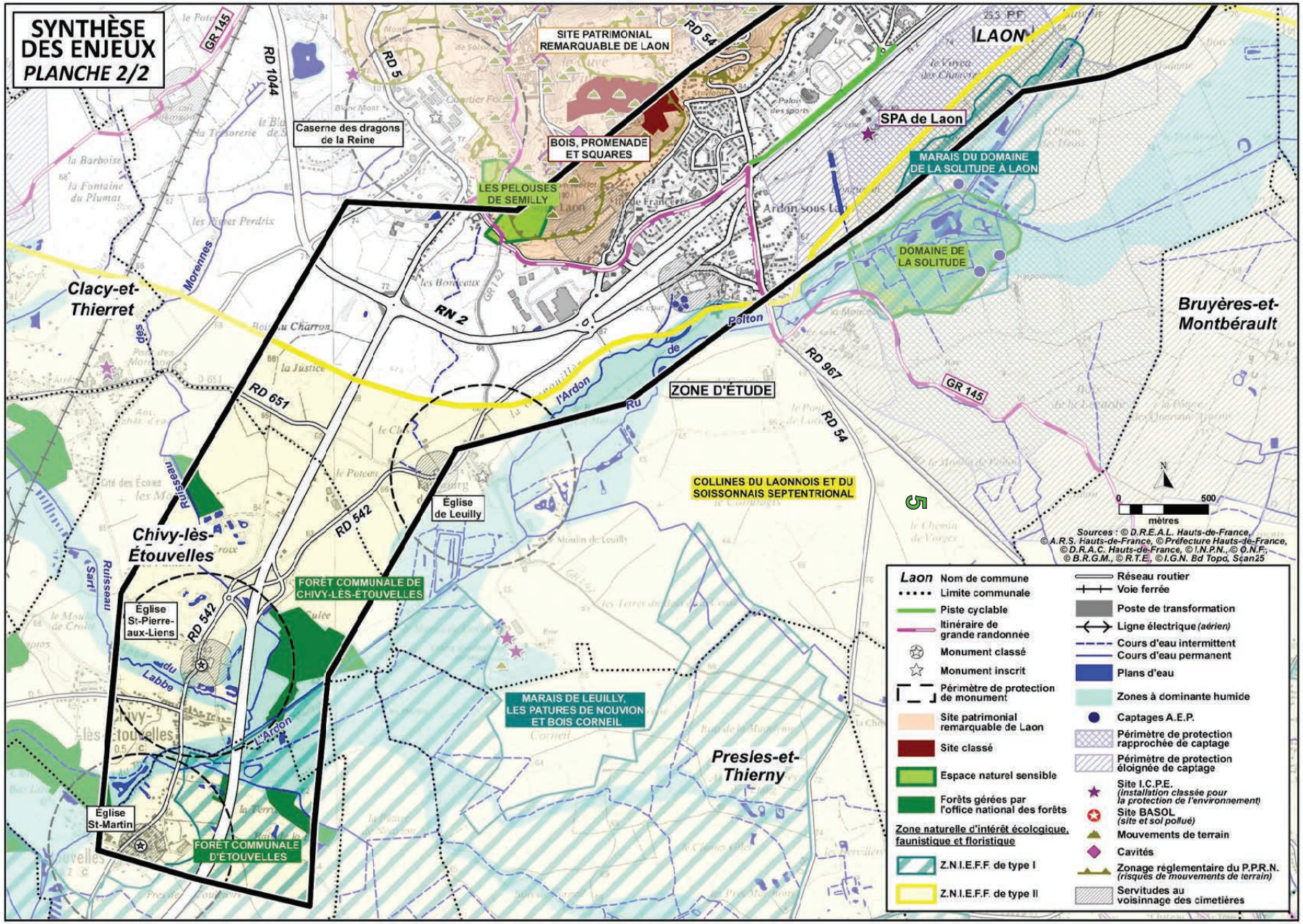
La RN2 à hauteur du cimetière de Chambry.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Ligne à haute tension au nord de Chambry.


SYNTHÈSE DES ENJEUX
PLANCHE 1/2
Athies-sous-Laon
Chambry
LAON
RD 51
A 26
RN 2
63 kV
RD 516
Barentons
Ruisseau
des
RD 541
RD 967
RD 1850
RD 181
RD 977
RD 1044
RD 541p
DAUNAT Picardie
DIANE Industries
SCI du Champ du Roy
Athies Méthanisation
ZONE D'ÉTUDE
PARC MUNICIPAL DE CHAMBRY
Église de Vaux-sous-Laon
Ancien colombier des Evêques de Laon
SITE PATRIMONIAL REMARQUABLE DE LAON
BOIS, PROMENADE ET SQUARES
Abbaye de Montreuil
GR 145
COLLINES DU LAONNOIS ET DU SOISSONNAIS SEPTENTRIONAL
5
Laon Nom de commune
Limite communale
Réseau routier
Voie ferrée
Cours d'eau intermittent
Cours d'eau permanent
Plans d'eau
Zones à dominante humide
Poste de transformation
Ligne électrique (aérien)
Piste cyclable
Itinéraire de grande randonnée
Périmètre de protection rapprochée de captage
Périmètre de protection éloignée de captage
Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
Site BASOL (site et sol pollué)
Monument classé
Périmètre de protection de monument
Mouvements de terrain
Cavités
Site patrimonial remarquable de Laon
Site classé
Zonage réglementaire du P.P.R.N. (risques de mouvements de terrain)
Espace naturel sensible
Servitudes au voisinage des cimetières
mètres
0
500
Sources : © D.R.E.A.L. Hauts-de-France, © Préfecture Hauts-de-France, © D.R.A.C. Hauts-de-France, © I.N.P.N., © O.N.F., © B.R.G.M., © R.T.E., © I.G.N. BdTopo, Scan25, © A.R.S. Hauts-de-France


SYNTHÈSE DES ENJEUX
PLANCHE 2/2
SITE PATRIMONIAL REMARQUABLE DE LAON
LAON
SPA de Laon
MARAIS DU DOMAINE DE LA SOLITUDE À LAON
DOMAINE DE LA SOLITUDE
LES PELOUSES DE SEMILLY
BOIS, PROMENADE ET SQUARES
Caserne des dragons de la Reine
Clacy-et-Thierret
Bruyères-et-Montbérault
ZONE D'ÉTUDE
COLLINES DU LAONNOIS ET DU SOISSONNAIS SEPTENTRIONAL
Église de Leuilly
Chivy-lès-Étouvelles
FORÊT COMMUNALE DE CHIVY-LÈS-ÉTOUVELLES
Église St-Pierre-aux-Liens
Église St-Martin
FORÊT COMMUNALE D'ÉTOUVELLES
MARAIS DE LEUILLY, LES PATURES DE NOUVION ET BOIS CORNEIL
Presles-et-Thierny
RD 1044
RD 5
RD 54
RN 2
RD 651
RD 542
RD 967
GR 145
GR 142
Morennes
Polton
l'Ardon
Ruisseau
Sart
du Labbe
0
500
mètres
Sources : © D.R.E.A.L. Hauts-de-France, © A.R.S. Hauts-de-France, © Préfecture Hauts-de-France, © D.R.A.C. Hauts-de-France, © I.N.P.N., © O.N.F., © B.R.G.M., © R.T.E., © I.G.N. Bd Topo, Scan25
Laon Nom de commune
Limite communale
Piste cyclable
Itinéraire de grande randonnée
Monument classé
Monument inscrit
Périmètre de protection de monument
Site patrimonial remarquable de Laon
Site classé
Espace naturel sensible
Forêts gérées par l'office national des forêts
Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
Z.N.I.E.F.F. de type I
Z.N.I.E.F.F. de type II
Réseau routier
Voie ferrée
Poste de transformation
Ligne électrique (aérien)
Cours d'eau intermittent
Cours d'eau permanent
Plans d'eau
Zones à dominante humide
Captages A.E.P.
Périmètre de protection rapprochée de captage
Périmètre de protection éloignée de captage
Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
Site BASOL (site et sol pollué)
Mouvements de terrain
Cavités
Zonage réglementaire du P.P.R.N. (risques de mouvements de terrain)
Servitudes au voisinnage des cimetières

2.2.2. Les principaux enjeux pour les milieux naturels

DE NOMBREUSES ZONES HUMIDES

Des zones humides avérées et des zones potentiellement humides sont présentes, liées en particulier à deux cours d'eau : l'Ardon au sud de la zone d'étude et le Ru des Barentons au nord.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour déterminer avec précision la localisation des zones humides.

Il sera nécessaire d'éviter ces milieux sensibles autant que possible, ou de les compenser de manière à conserver au maximum leurs fonctionnalités.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

La vallée de l'Ardon.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Le Ru des Barentons.

LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES

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

DES ZONES DE PROTECTION ET D'INVENTAIRE

Le projet pourra se trouver proche ou concerner directement des **zones de protection et d'inventaire du patrimoine naturel**.

Il s'agit :

- des **Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I** « Marais de Leuilly, les pâtures de Nouvion et Bois Corneil à Nouvion-le-Vineux » et « Marais du domaine de la Solitude à Laon » ;
- d'une **ZNIEFF de type II** « Collines du Laonnois et Soissonnais septentrional » ;
- des **Espaces naturels sensibles (ENS)** « Pelouses de Semilly », « Parc municipal de Chambry » et « Domaine de la Solitude ».

Le projet ne recoupe pas de site Natura 2000 (le plus proche, « Collines du Laonnois oriental », se trouve à plus de 600 mètres) ni de parc naturel ou de réserve naturelle. Les Espaces naturels sensibles ne seront pas concernés par les aménagements.

Les ZNIEFF ne présentent pas de contraintes réglementaires mais elles permettent de délimiter des espaces remarquables d'un point de vue écologique. **Les ZNIEFF seront prises en compte dans la suite des études et dans la définition fine du projet.**



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Paysage de la ZNIEFF « Marais du domaine de la Solitude à Laon ».



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Paysage de la ZNIEFF « Collines du Laonnois et Soissonnais septentrional ».

C'EST-À-DIRE ?

ZONE NATURELLE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)
L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.
Il existe deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I, espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable ;
- les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches, offrant des potentialités biologiques importantes.

ESPACE NATUREL SENSIBLE
Dispositif de protection foncière défini par le code de l'urbanisme et mis en œuvre par les Départements pour protéger un patrimoine naturel, paysager ou écologique de qualité.

NATURA 2000
Réseau européen de sites naturels ou semi-naturels institué par les directives européennes Oiseaux et Habitats adoptées respectivement en 1979 et 1992. Il est un cadre commun d'intervention en faveur de la préservation des espèces et des milieux.

DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER

Plusieurs réservoirs de biodiversité et corridors écologiques de la trame verte et bleue sont présents dans la zone d'étude :

- trois réservoirs de biodiversité de la trame bleue liés aux cours d'eau Ruisseau des Morennes, l'Ardon et Ru du Polton à Chivy-lès-Étouvelles et Laon ;
- trois réservoirs de biodiversité de la trame verte constitués de boisements à Chivy-lès-Étouvelles, de boisements et de cultures à Laon, et de jardins à Chambry ;
- quatre corridors valléens multitrames correspondant aux cours d'eau Ruisseau des Morennes, l'Ardon, Ru du Polton et Ru des Barentons ;
- un corridor arboré au niveau de l'échangeur de Chivy-lès-Étouvelles.

C'EST-À-DIRE ?

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

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

CORRIDOR VALLÉEN MULTITRAME
Corridor intégrant généralement une trame aquatique (cours d'eau), une trame herbacée (berges enherbées) et une trame boisée (végétation des berges).

CORRIDOR ARBORÉ
Corridor composé de haies, arbustes et arbres isolés, bosquets et ensembles forestiers.

Le projet contribuera à augmenter la fragmentation des milieux naturels et et renforcera l'effet barrière au passage de la faune déjà induit par la RN2 actuelle. En particulier de nombreux écrasements d'animaux sont constatés au nord de la zone d'étude, au niveau de l'échangeur RN2/A26.

La suite des études permettra d'identifier le besoin de passages pour la faune.

LES HABITATS, LA FAUNE ET LA FLORE

Une première analyse bibliographique des habitats, de la faune et de la flore a été réalisée. Elle a permis d'identifier en particulier trois secteurs d'intérêt dans la zone d'étude. Il s'agit, du sud au nord :

- du tronçon Étouvelles-giratoire de l'Europe : ce secteur est composé de prairies humides, et donc de zones humides avérées et potentielles, avec un réseau de mares. Ce secteur à enjeux devra être conservé ;
- du tronçon giratoire de l'Escargot à l'échangeur de Chambry : cette zone de plaine abrite une population assez importante de perdrix grise, qui apprécie les sols sableux pour nidifier et les petits parcellaires favorables à la biodiversité, les jeunes se nourrissant d'insectes. La présence de cette espèce est notable car il s'agit d'une des dernières populations de cette taille dans le département de l'Aisne ;
- du Ru des Barentons : à l'est de la zone d'étude, le secteur est composé de prairies tourbeuses qui connectent ce secteur à la vallée de la Souche. Des projets de restauration du ru avec des propriétaires privés sont en cours. Il est prévu de rénover les zones humides ouvertes et le réseau de mares afin d'améliorer l'environnement des amphibiens. On note la présence de grenouilles vertes, de grenouilles rousses et de tritons.

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

© Marek Szczepanek/Commons; GFDL/Commons; © Jörg Hempel/Commons







Perdrix grise, Grenouille verte et Grenouille rousse.

2.3.

Les objectifs du projet : sécuriser, desservir, moderniser

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

- **améliorer le confort des déplacements et la sécurité routière** grâce à la mise en place d'un terre-plein ou séparateur central évitant ou réduisant fortement le risque de chocs frontaux, au réaménagement et à la sécurisation de tous les carrefours, à la mise à 2x2 voies qui facilitera les dépassements et à la suppression des accès directs sur la RN2 au profit d'un cheminement vers les carrefours aménagés ;
- **améliorer la desserte locale** : le projet de mise à 2x2 voies offrira, par le maintien de la quasi-totalité des échanges existants et l'aménagement de tous les échangeurs et giratoires, de meilleures conditions d'accès aux routes départementales qui desservent le territoire et aux voiries urbaines qui donnent accès aux quartiers de Laon et aux communes de l'agglomération de Laon ;
- **moderniser l'infrastructure** par une mise aux normes environnementales. Ainsi, sont compris dans le projet la mise à niveau des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière (collecte et traitement des eaux de ruissellement de la chaussée), des aménagements pour protéger les riverains du bruit si nécessaire, suivant la réglementation sur le bruit, et la création si nécessaire de passages pour la faune de part et d'autre de la route nationale.

Le projet intègre également dès sa conception les différents enjeux : pour les activités économiques, dont l'agriculture, pour le cadre de vie des habitants et pour les milieux naturels.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

La RN2 à 2x2 voies au sud de Laon.

3. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LEUR COMPARAISON

3.1. Un aménagement de la RN2 sur place et les deux variantes étudiées

L'État, maître d'ouvrage du projet, a fixé par décision du 8 novembre 2022 (*voir page 13*) le principe de la sécurisation de la RN2 dans le contournement de Laon, d'Étouvelles au sud (plus précisément après l'échangeur de Chivy-lès-Étouvelles RN2/RD542) à l'échangeur de l'A26 à Chambry au nord, **par un élargissement sur place à 2x2 voies avec terre-plein central**. Le linéaire à aménager représente environ 12 kilomètres.

Ce principe permet la **réutilisation maximale de l'infrastructure existante**. Il évite les impacts d'un tracé neuf sur des secteurs urbanisés, agricoles ou naturels aujourd'hui à l'écart de la route nationale.

Le maître d'ouvrage a étudié deux variantes d'aménagement, dénommées variante « A » et variante « B » :
- **la variante A** prévoit la mise à 2x2 voies de la RN2 sur place, en route non express à 90 km/h. Le statut « non express » autorise la circulation des véhicules lents (engins agricoles, voitures sans permis, etc.) sur la RN2 à 2x2 voies ;
- **la variante B** prévoit la mise à 2x2 voies de la RN2 sur place, en route express à 110 km/h. Le statut « express » n'autorise pas la circulation des véhicules lents sur la RN2 ; ces véhicules sont reportés sur un itinéraire de substitution, à créer à partir du réseau existant de voiries et de chemins.

ROUTE EXPRESS ET ROUTE NON EXPRESS

Le classement des différents types de routes résulte du code de la voirie routière.

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

Une route non express est, à la différence d'une route express, accessible à tous les types de véhicules.

3.2. Les aménagements communs aux deux variantes : les échanges, les ouvrages et l'assainissement

3.2.1. Le maintien et le réaménagement du maximum d'échanges

Les deux variantes étudiées conservent de façon identique les carrefours et les intersections existants entre la RN2 et les routes départementales, soit neuf possibilités d'échanges sur les 12 km de la RN2 à aménager.

Pour des raisons de sécurité, la mise à 2x2 voies de l'infrastructure ne permettra plus les accès directs à la RN2. Quatre chemins agricoles seront mis en impasse et leurs usagers devront se reporter vers les carrefours aménagés les plus proches (aucun accès à des habitations n'est concerné).

Ces mises en impasse permettront également de limiter le nombre de carrefours sur l'axe et ainsi d'améliorer la lisibilité de l'itinéraire pour les usagers.

Le traitement des échanges est détaillé dans la présentation de chaque variante au point 3.3.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Le giratoire RN2/RD51 à Chambry.

3.2.2. Des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques à élargir

Sept ouvrages d'art (ponts routiers) devront être **élargis avec la mise à 2x2 voies de la RN2, de manière identique dans chaque variante**. **Deux ouvrages hydrauliques sont également concernés**, dont celui assurant la continuité du Ru des Barentons à Chambry.

Les ouvrages sont localisés sur les cartes de chaque variante au point 3.3.

3.2.3. Des dispositifs d'assainissement pour éviter tout risque de pollution

L'infrastructure répondra aux normes environnementales : elle intégrera les aménagements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée nécessaires (systèmes de drainage, bassins d'assainissements, fossés d'infiltration longitudinaux, etc.), améliorant ainsi la situation dans les deux variantes.

Le principe de ces aménagements est de séparer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des eaux des bassins versants naturels pour éviter tout risque de pollution par les hydrocarbures :

- les eaux de ruissellement de la plateforme routière sont récupérées dans un réseau séparé et sont dirigées vers des bassins d'assainissement ou des fossés d'infiltration ;
- les eaux des bassins versants naturels sont canalisées le long de la route nationale aménagée vers des exutoires naturels (talweg, cours d'eau, etc.).

Sept bassins d'assainissement seront à priori nécessaires sur l'itinéraire entre Étouvelles et Chambry.


© DREAL Hauts-de-France.

Exemple de bassin d'assainissement.

Deux d'entre eux se situeraient en zone sensible, soit les zones humides autour du cours d'eau l'Ardon à Étouvelles et autour du Ru des Barentons à Chambry. **Des dispositions seront prises afin d'éviter toute pollution de ces espaces et toute atteinte à la ressource en eau**.

À ce stade des études, la solution d'aménagement hydraulique reste provisoire et son implantation non définitive.

Pour la section entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot (*voir partie 4*), l'assainissement par fossés d'infiltration longitudinaux est privilégié, sous réserve des autorisations environnementales à venir.

3.3. La présentation des variantes

3.3.1. Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)

VARIANTE A – ROUTE NON EXPRESS



© DREAL Hauts-de-France.

DESCRIPTION

La variante A prévoit l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies avec terre-plein central, par élargissement de l'axe actuel, en route non express à 90 km/h.

Le projet débute après l'échangeur de Chivy-lès-Étouvelles (RN2/RD542) au sud de Laon et se termine au nord sur le giratoire RN2/RD546/accès à l'échangeur de l'A26.

L'axe de la RN2 est aménagé sur environ 12 km.

En raison de la configuration en courbe et contre-courbe et de la proximité du giratoire de l'Escargot, une restriction de vitesse (70 km/h) est nécessaire en approche de giratoire pour garantir la sécurité des usagers (*voir la localisation sur la carte ci-contre*).

L'AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS

Dans cette variante A (comme dans la variante B), neuf carrefours sont maintenus et aménagés pour intégrer l'élargissement de la RN2 à 2x2 voies. Du sud au nord, il s'agit :

- du carrefour à niveau RN2/RD651 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour qui facilitera la manœuvre d'insertion sur la route nationale ;
- du giratoire de l'Europe (RN2/RD5/RD1044) ;
- de l'échangeur de Leuilly (RN2/Rue Charles-Péguy et zones Romanette et Île-de-France/RD542) ;
- du giratoire de l'Escargot (RN2/RD1044-Route de Reims/RD181) ;
- de l'échangeur RN2/RD977 (Laon/Athies-sous-Laon) ;
- du giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) ;
- du carrefour à niveau RN2/RD516 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour ;
- du giratoire RN2/RD51 (Chambry) ;
- du giratoire RN2/RD546/accès à l'autoroute A26.

Le shunt existant dans le giratoire de l'Europe sera supprimé pour laisser place à l'élargissement de la RN2. Le shunt du giratoire de l'Escargot sera maintenu.

De cette manière, les échanges avec le territoire sont maintenus et l'aménagement des carrefours facilite et sécurise les accès au centre-ville de Laon, aux centres des bourgs, aux quartiers ainsi qu'aux entreprises, commerces et services présents à proximité du contournement et dans les communes.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Shunt du giratoire de l'Europe.



© Google Maps

Shunt du giratoire de l'Escargot.

DES MISES EN IMPASSE DE CHEMINS AGRICOLES

Quatre accès directs à la RN2 sont mis en impasse et les usagers devront se reporter vers les carrefours aménagés les plus proches. Ces accès sont des chemins agricoles. Il s'agit, du sud au nord :

- du chemin rural situé entre le carrefour à niveau RN2/RD651 et le giratoire de l'Europe ;
- du chemin de Semilly à Leuilly ;
- du chemin rural situé entre l'échangeur RN2/RD977 et le giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) ;
- du chemin rural situé entre le giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) et le carrefour à niveau RN2/RD516.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS ET SUR LES TEMPS DE TRAJET

La variante A améliore le confort et la sécurité des déplacements par rapport à l'existant avec la mise à 2x2 voies de la RN2, l'implantation d'un terre-plein ou séparateur central, l'aménagement des giratoires et échangeurs existants et la suppression des accès directs (*voir ci-dessus*).

De la sorte, les manœuvres d'insertion non protégées sur la RN2 ou les traversées de l'infrastructure ne sont plus possibles. Le terre-plein central réduit les risques de chocs frontaux et latéraux. Les mises en impasse limitent le nombre de carrefours, ce qui améliore la lisibilité de l'itinéraire pour les usagers. Les chaussées à 2 voies dans chaque sens facilitent et sécurisent les dépassements.

Aujourd'hui, pour le trajet complet sur la RN2 entre Étouvelles et Chambry, le temps théorique (sans aléa de circulation et en roulant à la vitesse limite autorisée, soit entre 80 km/h et 90 km/h selon les sections) est de 10 minutes, et de 14 à 16 minutes avec davantage de circulation. Le gain de temps théorique estimé (sans aléa de circulation, à la vitesse limite autorisée de 90 km/h) avec la variante A, pour le trajet complet du sud au nord, est d'un peu plus d'une minute. Pour mémoire, l'objectif du projet est prioritairement d'augmenter la sécurité et d'homogénéiser l'itinéraire et la vitesse limite autorisée pour améliorer le confort de circulation.

La continuité des lignes de bus du réseau TUL, des liaisons douces longeant la RN2 ou la traversant et la pérennité du parking de covoiturage de l'échangeur de l'A26 seront assurées dans le cadre du projet.

LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS (BRUIT, QUALITÉ DE L'AIR)

La variante A consiste à aménager la RN2 sur son axe et le projet ne sera pas en lui-même générateur de trafics supplémentaires : la variante a un effet faible sur le cadre de vie des habitants (bruit et qualité de l'air) par rapport à la situation actuelle.

Les études sur le bruit et la qualité de l'air seront approfondies dans la prochaine étape d'étude. Si les futurs aménagements génèrent une augmentation des nuisances sonores supérieure au seuil en vigueur, des aménagements protégeant les riverains du bruit seront étudiés.

LE BESOIN DE FONCIER

L'élargissement à 2x2 voies de la RN2 se développe en partie sur les emprises de part et d'autre de la route nationale qui sont déjà propriété de l'État, et qui représentent environ 18 hectares.

Néanmoins du foncier du domaine privé, et notamment du foncier agricole, sera nécessaire en complément.

Dans deux secteurs plus complexes parce qu'urbanisés en proximité de la RN2, il sera également nécessaire d'acquérir du foncier de parcelles résidentielles (fonds de jardins notamment) : pour l'élargissement du pont sur la RD967 à Laon et pour l'élargissement de la RN2 à Chambry, au nord de la RD516.

Pour la variante A, le besoin de foncier supplémentaire représentera environ 5 hectares.

Au total (18 hectares d'emprises déjà propriété de l'État et 5 hectares d'emprises n'appartenant pas à l'État), le besoin de foncier s'élève à environ 23 hectares pour réaliser la variante A.

LES IMPACTS SUR LES COURS D'EAU, LES ZONES HUMIDES ET LA RESSOURCE EN EAU

La variante A concerne des zones humides avérées et des zones potentiellement humides liées aux cours d'eau l'Ardon au sud du projet et Ru des Barentons au nord.

Le périmètre de protection éloignée du champ captant de l'Ardon (captage d'alimentation en eau potable) est intercepté sur 2 400 mètres par la variante A.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour localiser précisément les zones humides.

Des études hydrauliques seront conduites pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Au niveau du captage, des dispositions seront prises afin d'éviter toute pollution des espaces et toute atteinte à la ressource en eau.

LES IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Une attention particulière devra être portée aux Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les ZNIEFF ne présentent pas de contraintes réglementaires mais elles permettent de délimiter des espaces remarquables d'un point de vue écologique. Elles seront prises en compte dans la suite des études et dans la définition fine du projet.

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

Les dispositifs d'assainissement (traitement des eaux de ruissellement de la chaussée), intégrés dans le projet, contribueront à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participeront en conséquence à la préservation des espèces.

Les aménagements prévus dans la variante A (mise à 2x2 voies de la RN2, aménagement des échangeurs et des giratoires, élargissement des ouvrages, bassins d'assainissement) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

La variante A aura un impact sur six réservoirs de biodiversité et cinq corridors écologiques : quatre corridors valléens multitrames et un corridor arboré (*voir les définitions en p. 35*).



© DREAL Hauts-de-France.

Exemple de passage pour la petite faune, utilisable par les batraciens, sous la RN2 dans l'Oise.

3.3.2. Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)



© DREAL Hauts-de-France.

DESCRIPTION

La variante B prévoit l'aménagement de la RN2 à 2x2 voies avec terre-plein central, par élargissement de l'axe actuel, en route express à 110 km/h.

Comme dans la variante A, le projet débute après l'échangeur de Chivy-lès-Étouvelles (RN2/RD542) au sud de Laon et se termine au nord sur le giratoire RN2/RD546/accès à l'échangeur de l'A26.

L'axe de la RN2 est aménagé sur environ 12 km.

En raison de la configuration en courbe et contre-courbe et de la proximité du giratoire de l'Escargot, une restriction de vitesses (90 puis 70 km/h) est nécessaire en approche du giratoire pour garantir la sécurité des usagers (*voir la localisation sur la carte ci-contre*).

La variante B comprend de plus un itinéraire de substitution pour les véhicules lents, leur circulation n'étant pas autorisée sur une route express.

L'AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS

Dans cette variante B (comme dans la variante A), neuf carrefours sont maintenus et aménagés pour intégrer l'élargissement de la RN2 à 2x2 voies. Du sud au nord, il s'agit :

- du carrefour à niveau RN2/RD651 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour qui facilitera l'insertion sur la route nationale ;
- du giratoire de l'Europe (RN2/RD5/RD1044) ;
- de l'échangeur de Leuilly (RN2/Rue Charles-Péguy et zones Romanette et Île-de-France/RD542) ;
- du giratoire de l'Escargot (RN2/RD1044-Route de Reims/RD181) ;
- de l'échangeur RN2/RD977 (Laon/Athies-sous-Laon) ;
- du giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) ;
- du carrefour à niveau RN2/RD516 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour ;
- du giratoire RN2/RD51 (Chambry) ;
- du giratoire RN2/RD546/accès à l'autoroute A26.

Le shunt existant dans le giratoire de l'Europe sera supprimé pour laisser place à l'élargissement de la RN2. Le shunt du giratoire de l'Escargot sera maintenu.

De cette manière, les échanges avec le territoire sont maintenus et l'aménagement des carrefours facilite et sécurise les accès au centre-ville de Laon, aux centres des bourgs, aux quartiers et ainsi qu'aux entreprises, commerces et services présents à proximité du contournement et dans les communes.

DES MISES EN IMPASSE DE CHEMINS AGRICOLES

Comme dans la variante A, les quatre accès directs à la RN2 existants sont mis en impasse et les usagers devront se reporter vers les carrefours aménagés les plus proches. Ces accès sont des chemins agricoles. Il s'agit, du sud au nord :

- du chemin rural situé entre le carrefour à niveau RN2/RD651 et le giratoire de l'Europe ;
- du chemin de Semilly à Leuilly ;
- du chemin rural situé entre l'échangeur RN2/RD977 et le giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) ;
- du chemin rural situé entre le giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) et le carrefour à niveau RN2/RD516.

UN ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION POUR LES VÉHICULES LENTS

La variante B comprend un itinéraire de substitution d'environ 15 km pour les véhicules lents, utilisable par les engins agricoles, les véhicules légers et les modes doux (vélo, marche à pied).

Le positionnement de cet itinéraire pourra évoluer dans la suite des études. Dans son principe, il utilise des voies et chemins existants, moyennant des aménagements. La proposition étudiée emprunte, du sud au nord :

- de l'extrémité sud du projet à la rue Arsène Houssaye/RD967 : la RD542 ;
- de la rue Arsène Houssaye/RD967 au giratoire de l'Escargot : le chemin de la Croix de Chivy puis le chemin de Chambry puis le chemin de l'Usine des eaux ;
- à partir du rond-point de l'Escargot : l'avenue Charles-de-Gaulle/RD181, puis l'avenue Jean-Jacques-Rousseau, puis la RD516 de manière à pouvoir franchir la voie ferrée vers Reims et à se diriger vers Athies-sous-Laon afin de pouvoir emprunter le passage à niveau sur la voie ferrée vers Gizy et Chaource ;
- à partir d'Athies-sous-Laon : la RD516 vers Chambry, des chemins agricoles à l'est de la RD516, la RD51 vers Monceau-le-Waast puis un chemin agricole (lieu-dit Puisieux) permettant de rejoindre le giratoire RN2/RD546/échangeur de l'A26.

L'itinéraire de substitution sera accessible aux grands engins agricoles. Les routes et chemins utilisés seront remis en état et élargis si nécessaire. Leur aménagement permettra de maintenir les dessertes des habitations ou des parcelles agricoles, en conservant les dessertes existantes ou en les recréant.

L'itinéraire de substitution, si la variante B est retenue, sera réalisé et financé dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN2. Sa gestion reviendra aux collectivités locales (selon les cas au Département, à l'intercommunalité ou aux communes). Sa définition précise fera l'objet d'échanges avec la profession agricole.



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

La RD516 à Athies-sous-Laon.

LES EFFETS SUR LES DÉPLACEMENTS ET SUR LES TEMPS DE TRAJET

La variante B améliore le confort et la sécurité des déplacements par rapport à l'existant avec la mise à 2x2 voies de la RN2, l'implantation d'un terre-plein ou séparateur central, l'aménagement des giratoires et échangeurs existants et la suppression des accès directs (*voir les mises en impasse ci-avant*).

De la sorte, les manœuvres d'insertion non protégées sur la RN2 ou les traversées de l'infrastructure ne sont plus possibles. Le terre-plein central réduit les risques de chocs frontaux et latéraux. Les mises en impasse limitent le nombre de carrefours, ce qui améliore la lisibilité de l'itinéraire pour les usagers. Les chaussées à 2 voies dans chaque sens facilitent et sécurisent les dépassements. Les véhicules lents sont reportés sur l'itinéraire de substitution, ce qui contribue à une plus grande homogénéité des vitesses de circulation sur la RN2.

Aujourd'hui, pour le trajet complet sur la RN2 entre Étouvelles et Chambry, le temps théorique (sans aléa de circulation et en roulant à la vitesse limite autorisée, soit entre 80 km/h et 90 km/h selon les sections) est de 10 minutes, et de 14 à 16 minutes avec davantage de circulation. Le gain de temps théorique estimé (sans aléa de circulation, à la vitesse limite autorisée de 110 km/h), pour le trajet complet du sud au nord, est d'un peu plus de 2 minutes dans la variante B. Pour mémoire, l'objectif du projet est prioritairement d'augmenter la sécurité et d'homogénéiser l'itinéraire et la vitesse limite autorisée pour améliorer le confort de circulation.

L'itinéraire de substitution prévu dans la variante B représente un trajet de 15 kilomètres environ, soit environ 3 km de plus que par la RN2. Il conduira à des allongements de temps de trajet pour les agriculteurs. Le temps de parcours théorique (sans aléa de circulation) entre Étouvelles et Chambry par la RN2, avec un engin agricole roulant à 30 km/h, est de 24 minutes. Par l'itinéraire de substitution, le temps de parcours théorique en circulant à 30 km/h est estimé à 30 minutes, soit 6 minutes de plus.

La continuité des lignes de bus du réseau TUL, des liaisons douces longeant la RN2 ou la traversant et la pérennité du parking de covoiturage de l'échangeur de l'A26 seront assurées.

LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS (BRUIT, QUALITÉ DE L'AIR)

La variante B consiste à aménager la RN2 sur son axe et le projet ne sera pas en lui-même générateur de trafics supplémentaires : la variante a un effet faible sur le cadre de vie des habitants (bruit et qualité de l'air) par rapport à la situation actuelle. L'itinéraire de substitution utilise notamment la RD967 puis la RD516 dans le bourg d'Athies-sous-Laon ; des engins agricoles circuleront sur cet itinéraire, toutefois ces circulations resteront ponctuelles.

Les études sur le bruit et la qualité de l'air seront approfondies dans la prochaine étape d'étude. Si les futurs aménagements génèrent une augmentation des nuisances sonores supérieure au seuil en vigueur, des aménagements protégeant les riverains du bruit seront étudiés.

LE BESOIN DE FONCIER



© H.Mourreau/DREAL Hauts-de-France

Terres agricoles le long de la RN2 à Laon.

L'élargissement à 2x2 voies de la RN2 se développe en partie sur les emprises de part et d'autre de la route nationale qui sont déjà propriété de l'État, et qui représentent environ 18 hectares.

Néanmoins du foncier du domaine privé, et notamment du foncier agricole, sera nécessaire en complément.

Dans deux secteurs plus complexes parce qu'urbanisés en proximité de la RN2, il sera également nécessaire d'acquérir du foncier de parcelles résidentielles (fonds de jardins notamment) : pour l'élargissement du pont sur la RD967 à Laon et pour l'élargissement de la RN2 à Chambry, au nord de la RD516.

La variante B nécessite également du foncier pour l'itinéraire de substitution (élargissement de voies et chemins existants).

Pour la variante B, le besoin de foncier supplémentaire représentera environ 11 hectares.

Au total (18 hectares d'emprises déjà propriété de l'État et 11 hectares d'emprises n'appartenant pas à l'État), le besoin de foncier s'élève à 29 hectares pour réaliser la variante B.

LES IMPACTS SUR LES COURS D'EAU, LES ZONES HUMIDES ET LA RESSOURCE EN EAU

La variante B concerne des zones humides avérées et des zones potentiellement humides liées aux cours d'eau l'Ardon au sud du projet et Ru des Barentons au nord.

Dans la variante B, le périmètre de protection éloignée d'un captage d'alimentation en eau potable (champ captant de l'Ardon) est intercepté sur 2 400 mètres par les aménagements de la RN2 et sur 2 500 mètres supplémentaires par l'itinéraire de substitution.

Des prospections de terrain seront menées dans la prochaine étape d'étude pour localiser précisément les zones humides.

Des études hydrauliques seront conduites pour caractériser précisément les impacts du projet sur les écoulements et dimensionner définitivement les ouvrages nécessaires.

Au niveau du captage, des dispositions seront prises afin d'éviter toute pollution des espaces et toute atteinte à la ressource en eau.

LES IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Une attention particulière devra être portée aux Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les ZNIEFF ne présentent pas de contraintes réglementaires mais elles permettent de délimiter des espaces remarquables d'un point de vue écologique. Elles seront prises en compte dans la suite des études et dans la définition fine du projet.

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

Les dispositifs d'assainissement (traitement des eaux de ruissellement de la chaussée), intégrés dans le projet, contribueront à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participeront en conséquence à la préservation des espèces.

Les aménagements prévus dans la variante B (mise à 2x2 voies de la RN2, aménagement des échangeurs et des giratoires, élargissement des ouvrages, bassins d'assainissement, itinéraire de substitution) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

De la même manière que la variante A, la variante B aura un impact sur six réservoirs de biodiversité et cinq corridors écologiques : quatre corridors valléens multitrames et un corridor arboré (*voir les définitions en p. 35*).



© DREAL Hauts-de-France

Route à 2x2 voies avec dispositif d'assainissement par des fossés enherbés.

3.4. Les coûts estimés

Les fourchettes de coûts, toutes taxes comprises (TTC) aux conditions économiques actuelles (2025), sont les suivantes :

- de 70 à 75 millions d'euros pour la variante A ;
- de 90 à 95 millions d'euros pour la variante B.

Ces fourchettes de coûts intègrent :

- l'élargissement sur place à 2x2 voies de la RN2 sur les 12 km environ entre Étouvelles et Chambry et la mise aux normes environnementales (assainissement) ;
- l'aménagement des carrefours (demi-carrefours, échangeurs, giratoires) ;
- l'élargissement des ouvrages d'art et des ouvrages hydrauliques ;
- la création des bassins d'assainissement ;
- pour la variante B, la création de l'itinéraire de substitution sur environ 15 km (élargissement et aménagement de voies et chemins existants) ;
- 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 (milieu humain et milieux naturels).

3.5. La comparaison des variantes

3.5.1. Le tableau de comparaison

Les variantes A et B ont des effets et des impacts sur les conditions de déplacement, la desserte des territoires et des activités et les modes actifs, l'environnement, le cadre de vie des habitants et le foncier. Leur analyse est synthétisée dans ce tableau.

Certains effets sont très défavorables (en orange foncé) ou défavorables (en orange). **Ils n'empêchent pas la réalisation du projet. Ils devront faire l'objet d'une vigilance particulière** dans la suite des études et des mesures seront recherchées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

		Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
	Linéaire de RN2 à aménager (11,8 km de RN2 au total)	**env. 12 km**	**env. 12 km**
	Linéaire d'itinéraire de substitution pour les véhicules lents à aménager	0 m	**env. 15 km**
Effets du projet sur les conditions de déplacement, la desserte des territoires et des activités et les modes actifs	Sécurité et confort des déplacements (2x2 voies, terre-plein central, carrefours aménagés)		
	Accès au territoire (nombre de carrefours)	**9**	**9**
	Gain de temps		
	Accessibilité des entreprises, commerces, services et zones d'activités		
	Effet de l'itinéraire de substitution sur les temps de trajet des agriculteurs		
	Apport aux mobilités actives (marche à pied, vélo...)		
Effets et impacts à prendre en compte dans la conception du projet : environnement, cadre de vie des habitants, foncier	Impact sur les cours d'eau, les zones humides et la ressource en eau		
	Impact sur les milieux naturels et les continuités écologiques		
	Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)		
	Impact sur le cadre de vie (bruit et qualité de l'air)		
	Impact sur le foncier	23 ha	29 ha
Chiffrage	Coût des travaux	**70 à 75 M€**	**90 à 95 M€**

- Effet très favorable
- Effet favorable
- Effet faible ou neutre
- Effet défavorable
- Effet très défavorable

3.5.2. Les précisions critère par critère

SÉCURITÉ ET CONFORT DES DÉPLACEMENTS (2X2 VOIES, TERRE-PLEIN CENTRAL, CARREFOURS AMÉNAGÉS)

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Sécurité et confort des déplacements (2x2 voies, terre-plein central, carrefours aménagés)		

Les deux variantes améliorent la sécurité des déplacements par rapport à l'existant avec la mise à 2x2 voies, le terre-plein ou séparateur central, la suppression des accès directs à la RN2 et l'aménagement des carrefours giratoires et échangeurs existants. Ces aménagements réduisent les risques de chocs frontaux et latéraux.

Les chaussées à 2 voies dans chaque sens facilitent et sécurisent les dépassements.

Dans la variante B, les véhicules lents (deux roues, voitures sans permis, engins agricoles...) sont reportés sur l'itinéraire de substitution, ce qui contribue à une plus grande homogénéité des vitesses de circulation sur la RN2.

ACCÈS AU TERRITOIRE (NOMBRE DE CARREFOURS)

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Accès au territoire (nombre de carrefours)	**9**	**9**

Les effets sont équivalents pour les deux variantes.

Les deux variantes conservent de façon identique les carrefours et intersections entre la RN2 et les routes départementales existants, soit 9 possibilités d'échanges (5 giratoires, 2 échangeurs et 2 carrefours à niveau) sur les 12 km de la RN2 entre Étouvelles et Chambry.

Tous les accès au territoire sont maintenus (hors 4 chemins agricoles débouchant directement sur la RN2 mis en impasse et rétablis par ailleurs). Pour mémoire sont maintenus, du sud au nord :

- le carrefour à niveau RN2/RD651 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour ;
- le giratoire de l'Europe (RN2/RD5/RD1044) ;
- l'échangeur de Leuilly (RN2/Rue Charles-Péguy et zones Romanette et Île-de-France/RD542) ;
- le giratoire de l'Escargot (RN2/RD1044-Route de Reims/RD181) ;
- l'échangeur RN2/RD977 (Laon/Athies-sous-Laon) ;
- le giratoire RN2/RD541 (zones Voltaire et Laon-Chambry) ;
- le carrefour à niveau RN2/RD516 sécurisé par un réaménagement en demi-carrefour ;
- le giratoire RN2/RD51 (Chambry) ;
- le giratoire RN2/RD546/accès à l'autoroute A26.

ACCESSIBILITÉ DES ENTREPRISES, COMMERCES, SERVICES ET ZONES D'ACTIVITÉS

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Accessibilité des entreprises, commerces, services et zones d'activités		

Les effets sont équivalents pour les deux variantes.

Les échanges avec le territoire étant intégralement maintenus dans les deux variantes (*voir ci-avant*), l'accessibilité des entreprises, commerces et services situés dans le centre-ville et les quartiers de Laon, dans les centre-bourgs des communes de l'agglomération et dans les zones d'activités (les zones Romanette/ZAC Île-de-France, Les Minimes, Voltaire, zone industrielle de Laon et Chambry, pôle d'activités du Griffon…) n'est aucunement pénalisée par le projet.

Au contraire, l'aménagement des carrefours à niveau en demi-giratoire et des giratoires et des échangeurs dénivelés existants pour intégrer l'élargissement de la RN2 à 2x2 voies facilite et sécurise les accès aux activités et aux emplois. Le projet contribue de ce fait à l'attractivité économique du territoire.

GAIN DE TEMPS

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Gain de temps		

Les effets sont équivalents pour les deux variantes.

La longueur du linéaire de RN2 aménagé est faible (moins de 12 km), une courte section de l'itinéraire permet déjà aujourd'hui de circuler à 90 km/h et les giratoires et échangeurs présents sur l'axe induiront des décélérations pour les usagers.

De ce fait le différentiel de vitesse limite autorisée, entre 90 km/h dans la variante A et 110 km/h dans la variante B, a peu d'effet sur le gain de temps.

Aujourd'hui, pour le trajet complet sur la RN2 entre Étouvelles et Chambry, le temps théorique (sans aléa de circulation et en roulant à la vitesse limite autorisée, soit entre 80 km/h et 90 km/h selon les sections) est de 10 minutes, et de 14 à 16 minutes avec davantage de circulation. Le gain de temps théorique estimé (sans aléa de circulation), pour le trajet complet du sud au nord, est d'un peu plus d'1 minute dans la variante A et d'un peu plus de 2 minutes dans la variante B.

L'objectif de l'opération est prioritairement d'augmenter la sécurité et d'homogénéiser l'itinéraire et la vitesse limite autorisée pour améliorer le confort de circulation.

EFFET DE L'ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION SUR LES TEMPS DE TRAJET DES AGRICULTEURS

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Effet de l'itinéraire de substitution sur les temps de trajet des agriculteurs		

L'itinéraire de substitution dans la variante B, qui représente un trajet de 15 kilomètres environ, soit environ 3 km de plus que par la RN2, conduira à des allongements de temps de trajet pour les agriculteurs.

Le temps de parcours théorique (sans aléa de circulation) entre Étouvelles et Chambry par la RN2, avec un engin agricole roulant à 30 km/h, est de 24 minutes. Par l'itinéraire de substitution, le temps de parcours théorique en circulant à 30 km/h est estimé à 30 minutes, soit 6 minutes de plus.

Dans la variante A, la situation est inchangée par rapport à aujourd'hui, les engins agricoles pouvant continuer de circuler sur la RN2.

APPORT AUX MOBILITÉS ACTIVES (MARCHE À PIED, VÉLO)

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Apport aux mobilités actives (marche à pied, vélo...)		

La variante B nécessite un itinéraire de substitution entre Étouvelles et Chambry, long de 15 kilomètres environ : il accueille les véhicules lents (dont les engins agricoles) et permet aux utilisateurs des modes actifs (piétons, cyclistes, etc.) de circuler dans des conditions avantageuses, avec un trafic plus faible et un flux de poids lourds quasiment nul.

La variante B permet de créer un aménagement cyclable le long de la RN2 qui pourrait s'y substituer. La variante A ne comprend pas un tel aménagement.

IMPACTS SUR LES COURS D'EAU, LES ZONES HUMIDES ET LA RESSOURCE EN EAU

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Impact sur les cours d'eau, les zones humides et la ressource en eau		

Les deux variantes concernent des zones humides avérées et des zones potentiellement humides liées aux cours d'eau l'Ardon au sud du projet et Ru des Barentons au nord.

Le périmètre de protection éloignée du champ captant de l'Ardon (captage d'alimentation en eau potable) est intercepté sur 2 400 mètres par les aménagements de la RN2 dans les variantes A et B mais aussi sur 2 500 mètres supplémentaires dans la variante B en raison de l'itinéraire de substitution.

Ces sensibilités n'empêchent pas la réalisation du projet : des mesures constructives spécifiques pourront être prises au niveau du captage. La suite des études permettra de préciser la localisation des zones humides et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour assurer le bon écoulement des cours d'eau.

IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS ET LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Impact sur les milieux naturels et les continuités écologiques		

Les impacts sont sensiblement équivalents dans les deux variantes.

Une attention particulière devra être portée aux zones plus sensibles du point de vue de l'environnement que sont les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Elles seront prises en compte dans la suite des études et dans la définition fine du projet.

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

Les dispositifs d'assainissement (traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, *voir ci-dessous*), intégrés dans le projet, contribueront à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participeront en conséquence à la préservation des espèces.

Les aménagements prévus (mise à 2x2 voies de la RN2, aménagement des échangeurs et des giratoires, élargissement des ouvrages, bassins d'assainissement, et en complément un itinéraire de substitution dans la variante B) contribueront à augmenter la fragmentation des milieux naturels, et donc les impacts sur les continuités écologiques.

Le projet aura un impact sur six réservoirs de biodiversité et cinq corridors écologiques : quatre corridors valléens multitrames et un corridor arboré.

MISE AUX NORMES ENVIRONNEMENTALES DE L'INFRASTRUCTURE (ASSAINISSEMENT)

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Mise aux normes environnementales de l'infrastructure (assainissement)		

L'amélioration de l'assainissement de l'infrastructure est comprise de la même façon dans les deux variantes, sur l'ensemble de l'itinéraire Étouvelles-Chambry.

Sept bassins d'assainissement seront à priori nécessaires pour traiter les eaux de ruissellement de la chaussée avant leur infiltration dans le sol – pour deux de ces bassins situés en zone vulnérable (zones humides autour du cours d'eau l'Ardon à Étouvelles et autour du Ru des Barentons à Chambry), des dispositions seront prises afin d'éviter toute pollution de ces espaces et toute atteinte à la ressource en eau.

IMPACT SUR LE CADRE DE VIE (BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR)

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Impact sur le cadre de vie (bruit et qualité de l'air)		

Les deux variantes proposées sont des aménagements sur place de l'axe existant et le projet ne sera pas en lui-même générateur de trafics supplémentaires : les variantes auront un effet faible sur le cadre de vie des habitants par rapport à la situation actuelle. La vitesse limite autorisée plus élevée dans la variante B (110 km/h contre 90 km/h dans la variante A) est susceptible de générer davantage de bruit et de pollution atmosphérique.

Les premières mesures de bruit réalisées le long de la RN2 ont montré une ambiance sonore modérée, avec des niveaux de bruit inférieurs à 65 décibels de jour et 60 décibels de nuit, hors un point de mesure au sud du quartier Champagne à Laon où le niveau de bruit est égal à 65 décibels de jour.

Les concentrations de dioxyde d'azote mesurées le long de la RN2 sont toutes en deçà des valeurs limite. C'est le cas également pour les particules PM10 sauf un point de mesure, à Chivy-lès-Étouvelles, qui dépasse l'objectif de qualité mais qui ne dépasse pas la valeur limite.

Les études de bruit et de qualité de l'air seront poursuivies par de nouvelles campagnes de mesures sur le terrain et des modélisations de la situation une fois le projet réalisé. Des aménagements protégeant les riverains du bruit seront mis en œuvre si l'évolution des nuisances sonores est supérieure au seuil en vigueur.

L'itinéraire de substitution prévu dans la variante B utilise des chemins agricoles et traverse le bourg d'Athies-sous-Laon ; des engins agricoles circuleront sur cet itinéraire, toutefois ces circulations resteront ponctuelles.

IMPACT SUR LE FONCIER

	Variante A : 2x2 voies sur place, en route non express à 90 km/h (véhicules lents autorisés sur la RN2)	**Variante B : 2x2 voies sur place, en route express à 110 km/h** (itinéraire de substitution à créer pour les véhicules lents, non autorisés sur la RN2)
Impact sur le foncier	23 ha	29 ha

Les deux variantes étant des aménagements sur place de la RN2 existante, les impacts sur le foncier sont minimisés par rapport à un projet en tracé neuf.

L'élargissement à 2x2 voies se développera en partie sur les emprises disponibles de part et d'autre de la route nationale et déjà propriété de l'État, soit environ 18 hectares. Néanmoins du foncier du domaine privé sera nécessaire en complément, et notamment du foncier agricole : il s'agira d'environ 5 hectares pour la variante A et d'environ 11 hectares pour la variante B.

L'impact sur le foncier sera plus important dans la variante B en raison de l'aménagement d'un itinéraire de substitution de près de 15 km. Pour cet itinéraire de substitution, le principe est de rechercher préférentiellement le passage par des routes et/ou chemins existants, cependant certains de ses tronçons nécessiteraient des élargissements.

Au total, environ 23 hectares sont nécessaires pour réaliser la variante A, 29 hectares pour réaliser la variante B.

4. UNE OPÉRATION DE SÉCURISATION, DU PONT D'ARDON AU GIRATOIRE DE L'ESCARGOT

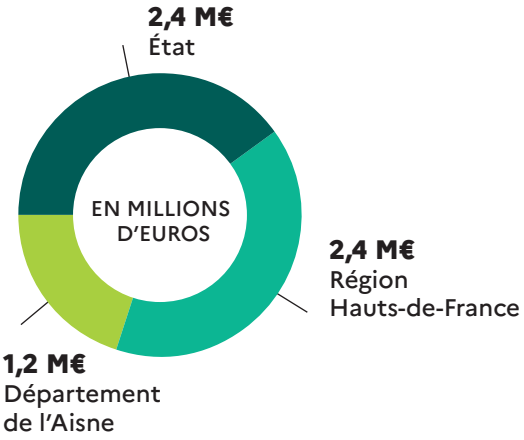
4.1. Une opération inscrite dans le volet mobilité du contrat de plan État-Région

Au regard des accidents graves survenus ces douze dernières années dans le contournement de Laon, une opération de sécurisation pilotée par la Direction interdépartementale des routes du Nord (DIR Nord) est en cours de réalisation. Le maître d'ouvrage a ciblé la section la plus accidentogène de l'axe, située entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot. L'objectif est de réaliser cet aménagement en avance de phase par rapport à l'aménagement à 2x2 voies de la RN2 dont le maître d'ouvrage est la DREAL Hauts-de-France.

Dans cet esprit, cette opération a été inscrite dans **l'avenant mobilité 2023-2027 du contrat de plan État-Région Hauts-de-France (CPER) 2021-2027 pour un montant de 6 millions d'euros.**

L'avenant mobilité indique ainsi : « *Sans attendre l'obtention d'une déclaration d'utilité publique et la programmation des travaux de mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section, prévus aux CPER suivants, il apparaît opportun de réaliser rapidement de premiers travaux de sécurisation sur les portions les plus accidentogènes du contournement de Laon. La présente opération consistera, sous la maîtrise d'ouvrage de la DIR Nord, à étudier la faisabilité, la localisation de ces aménagements ainsi que leur compatibilité avec le projet de doublement à terme, puis à réaliser les travaux.* ».

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DE L'OPÉRATION DANS LE CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION



4.2. La section concernée et les aménagements étudiés

L'identification de portions du contournement de Laon à sécuriser résulte d'**une étude de l'accidentalité couvrant dix années, de 2014 à 2023**. Une section a été retenue : elle est située entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot (carrefour RN2/RD1044-Route de Reims/RD181) à Laon. Elle est la section la plus accidentogène et la plus mortelle de la zone d'étude entre Étouvelles et Chambry, représentant trois quarts des accidents mortels et dont 80 % sont la conséquence d'un choc frontal. En particulier, deux accidents mortels ont eu lieu en 2020 et ont coûté la vie à six personnes dont quatre enfants.

Sur cette section de 2,7 kilomètres se profile un alignement droit entre le pont d'Ardon et le quartier Champagne où il existe un créneau de dépassement dans le sens Paris-Maubeuge. Sur l'ensemble de la section et plus particulièrement sur la portion à trois voies, les flux opposés ne sont actuellement pas séparés physiquement par un terre-plein central.

C'EST-À-DIRE ?

ACCIDENTALITÉ
Taux exprimant la fréquence des accidents, ici de circulation.

LA SECTION CONCERNÉE (EN ORANGE)



© DREAL Hauts-de-France



© 4Vents/DREAL Hauts-de-France

L'extrémité de l'alignement droit de la RN2, à la hauteur du quartier Champagne.

En phase d'étude de faisabilité, trois scénarios ont été étudiés :

1. un projet avec une bande médiane équipée (BME) à l'axe, c'est-à-dire une bande de séparation non physique des deux sens de circulation, d'un mètre environ, réalisée à la peinture ;
2. un projet avec dans l'alignement droit un prolongement du créneau de dépassement existant dans le sens Paris-Maubeuge et une création de créneau de dépassement dans le sens Maubeuge-Paris. À cette configuration s'ajoute l'implantation d'une séparation physique, un terre-plein central constitué d'une glissière béton. Ce projet correspond à une 2x2 voies avec au pont d'Ardon et au giratoire de l'Escargot des raccordements progressifs à 2x1 voie afin de respecter les règles de géométrie et de raccords aux ouvrages existants ;
3. un projet à 2x2 voies complet du pont d'Ardon au giratoire de l'Escargot pour une vitesse limitée à 110 km/h.

L'approfondissement et l'analyse des scénarios a conclu à l'inadéquation des scénarios 1 et 3 :

- l'implantation d'une bande médiane équipée resterait insuffisante en termes de sécurité routière : elle améliorerait la lisibilité de la route et dissuaderait la traversée des voies mais elle n'empêcherait pas les collisions frontales comme peut le faire un terre-plein central ;
- l'aménagement à 2x2 voies complet nécessiterait un fort éloignement de l'infrastructure existante pour permettre les raccordements au pont d'Ardon et au giratoire de l'Escargot. Cette solution accroîtrait fortement les impacts : sur le foncier agricole et privé, sur l'environnement (périmètres de protection du captage d'alimentation en eau potable de l'Ardon) et sur le coût du projet. Cette solution ne serait pas compatible avec la décision ministérielle qui demande un aménagement sur place sans tracé neuf.

L'aménagement de la section à 2x1 voie avec créneaux de dépassement dans chaque sens de circulation et l'implantation d'un séparateur physique à l'axe est le projet retenu. Cet aménagement permet de sécuriser immédiatement cette section et de minimiser l'impact environnemental sur le territoire.

La section en courbe et contre-courbe à l'approche du giratoire de l'Escargot serait aménagée en 2x1 voie (une voie dans chaque sens comme aujourd'hui, mais avec terre-plein central) afin d'éviter l'impact supplémentaire sur les terres agricoles et le champ captant de l'Ardon.

Le projet de sécurisation est techniquement compatible avec le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Étouvelles et Chambry. Il s'inscrit bien dans le projet d'aménagement global du contournement de Laon.



©G. de Clermont60/Commons.

Exemple de terre-plein central.

C'EST-À-DIRE ?

BANDE MÉDIANE ÉQUIPÉE
Subdivision de la chaussée située entre les deux sens de circulation, de largeur variable (selon la largeur de chaussée disponible) et d'équipement variable, permettant de dissuader sa traversée sans l'empêcher physiquement.

TERRE-PLEIN CENTRAL
Aménagement situé entre les deux sens de circulation et assurant la séparation physique entre les deux. Le terre-plein central peut être équipé de glissières métalliques ou de séparateurs en béton.

L'aménagement de sécurisation étudié par la DIR Nord comprend l'élargissement nécessaire et suffisant de la plateforme de la RN2, entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot, pour permettre :

- le prolongement du créneau de dépassement existant dans le sens Paris-Maubeuge ;
- la création d'un créneau de dépassement dans le sens Maubeuge-Paris ;
- l'implantation d'un terre-plein central muni d'une glissière béton assurant une séparation physique entre les flux opposés de circulation ;
- la mise aux normes du système d'assainissement actuellement inexistant, assurant la gestion quantitative et qualitative des eaux issues de la plateforme routière ;
- le maintien de la bretelle de sortie vers le quartier Champagne ;
- le maintien du shunt du giratoire de l'Escargot assurant l'accès direct à la RD1044-Route de Reims.

4.3. Les sensibilités et les enjeux à prendre en compte

Les sensibilités et les enjeux du territoire ont été développés de manière détaillée au point 2.2. Pour la section concernée, ils portent plus particulièrement sur :

- les emprises foncières nécessaires ;
- le cadre de vie des habitants et les milieux naturels ;
- les périmètres de protection du champ captant de l'Ardon (captage d'alimentation en eau potable).

L'aménagement de sécurisation est tracé sur l'axe routier existant afin de limiter au maximum la consommation de surfaces. Les emprises foncières nécessaires pour permettre l'élargissement de la plateforme sont pour une grande partie dans le domaine public (État et Ville de Laon). Des parcelles privées, en majorité à destination agricole, seront nécessaires afin de permettre la réalisation de l'opération.

L'État (DIR Nord) conduit une démarche de négociation amiable avec les propriétaires des parcelles privées impactées par le projet de sécurisation. Des indemnités financières sont également prévues pour les exploitants agricoles impactés.

Ce projet routier nécessite environ 21 000 mètres carrés (m^2) dont :
- 11 500 m^2 appartiennent au domaine public, soit 55 % ;
- 9 500 m^2 appartiennent à des propriétaires privés, soit 45 %.

L'opération sera réalisée **en prenant en compte l'ensemble des enjeux pour l'activité agricole (emprises foncières, rétablissements d'équipements impactés, etc.).**

La RN2 longe côté Ouest des zones urbanisées de Laon, avec la présence d'équipements sportifs, d'écoles et de quartiers d'habitations, dont le quartier d'habitat collectif Champagne.

Une évaluation environnementale particulière à l'opération de sécurisation est en cours. Celle-ci s'organise autour d'une étude environnementale dressant un état initial sur l'ensemble des thématiques nécessaires (inventaire faune-flore-habitat, campagne de mesures air et bruit…) pour permettre la réalisation d'un dossier d'étude d'impact. Cette évaluation environnementale sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale.

Le projet de sécurisation est en limite du périmètre de protection éloignée du champ captant de l'Ardon. Le nouveau système d'assainissement est dimensionné pour protéger le captage des rejets de la RN2 et améliorer significativement la gestion quantitative et qualitative des eaux issues de la plateforme routière.

5. ET APRÈS LA CONCERTATION ?

5.1. Le bilan de la concertation et la décision de l'État sur la poursuite du projet


© DR

La DREAL Hauts-de-France, maître d'ouvrage, établira à l'issue de la concertation un bilan de la participation et des avis recueillis auprès des habitants et des acteurs du territoire. Il **tirera des enseignements de la concertation et indiquera les suites qu'il donne au projet**, et si possible la variante à retenir et sur laquelle poursuivre les études. Ce bilan sera publié sur le site internet rn2.fr.

Régis GUYOT, garant de la concertation continue sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, établira, selon la mission qui lui est confiée par la Commission nationale du débat public, **un rapport annuel à la date anniversaire de sa désignation**, qui traitera de la concertation sur le contournement de Laon.

5.2. La suite des études

De nouvelles études, **préparatoires aux enquêtes publiques** (*voir ci-dessous*), s'engageront après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques, environnementales et socio-économiques et de préciser le projet sur la base de la variante retenue.

Les études comprendront l'évaluation environnementale (étude d'impact), qui permettra de déterminer les incidences du projet sur l'environnement et les **mesures permettant de les éviter, les réduire ou les compenser**.

5.3. De nouvelles procédures de participation du public (enquêtes publiques)

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

Ces enquêtes publiques permettront d'**informer les habitants et les acteurs** du territoire sur le projet précisé et leur donneront une **nouvelle possibilité de faire connaître leurs avis et observations**.

Les procédures permettant d'acquérir les terrains nécessaires au projet par expropriation et les procédures d'Aménagement foncier agricole, forestier et environnementale (AFAFE, ex-remembrement) interviennent après les enquêtes publiques, une fois les autorisations administratives (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale…) obtenues.

RN2

MISE À 2X2 VOIES

ENTRE LAON
ET AVESNES-SUR-HELPE

CONTOURNEMENT DE LAON

Le dossier de concertation de la mise à 2x2 voies de la RN2 dans le contournement de Laon 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 – 80000 Amiens.

Rédaction et conception graphique : Menscom & Studio Kali (groupement Iris Conseil).
Photo de couverture : 4Vents/DREAL Hauts-de-France.
Impression : Reprocolor.
ISBN : 978-2-11-179808-3

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