

Contribution à l'enquête publique

Mise à 2x2 voies de la RN2

Les élu.e.s écologistes des Hauts-de-France, du
Nord et de l'Aisne

&

EELV Nord-Pas-de-Calais, EELV Picardie,
EELV Avesnois, EELV Aisne-Nord



Introduction

Sur les 73 kilomètres de l'itinéraire entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, la Route Nationale 2 est actuellement majoritairement une route bidirectionnelle à 2 voies (une voie dans chaque sens).

Le projet actuel de mise à 2x2 voies existe depuis des décennies. Il faudra, selon le maître d'ouvrage et à supposer que les budgets nécessaires soient réellement mis en place sur la durée, au moins 2 décennies compte tenu des temps d'études, d'enquêtes publiques et de travaux, pour qu'il soit achevé, soit à l'horizon de 2040. Projet structurant, il devra fonctionner pour la seconde moitié du XXIème siècle au moins.

D'ores et déjà, les lois (Climat & Résilience notamment) et les engagements internationaux (accords de Paris) pour la lutte contre le réchauffement climatique imposent de revoir de manière fondamentale nos modes de vie et de déplacements pour atteindre les objectifs de limitation et d'adaptation au changement climatique. Les mesures à prendre devraient déjà être engagées pour être effectives en 2030 (réduire notre consommation de 55% en 8 ans) pour limiter la catastrophe climatique.

Aujourd'hui le projet est pensé sur les besoins d'hier et dans la logique des déplacements d'aujourd'hui. Il concentre sur le seul transport routier l'ensemble des crédits qui pourraient être répartis sur plusieurs modes de circulation et un développement soutenable des territoires traversés. Il doit répondre aux besoins qui seront les nôtres au moment où il sera réalisé et donc anticiper la baisse de la circulation automobile individuelle, le recours accru aux transports en commun, à l'intermodalité, à la remontée en puissance du train et des circulations douces.

La RN2 sur le tronçon Avesnes-sur-Helpe-Laon a été identifiée par le maître d'ouvrage comme une route de desserte locale servant aux habitants du territoire qui ne l'empruntent pas pour de longs trajets et sur sa totalité mais pour des tronçons dans des parcours locaux. Cette analyse, partagée par les personnes présentes aux réunions publiques auxquelles nous avons participé, est essentielle dans l'analyse des différentes options d'aménagement.

Cela aurait été différent si cet axe avait été considéré dans une approche d'aménagement national voir international de liaison entre le nord de l'Europe et la région parisienne, ce qui n'est pas le cas ni le souhait des habitants. Ceux-ci ont exprimé à chaque réunion les nuisances que représentent le trafic des camions en transit sur cet axe et la crainte que ce trafic s'amplifie dans le cas d'un aménagement autoroutier de ce barreau qui compléterait ceux déjà existant au Nord comme au Sud dans une logique d' « autoroute » gratuite qui constituerait un appel d'air important pour les poids lourds qui empruntent actuellement l'A1 saturée à l'ouest et l'A4-A34 à l'est depuis Paris en direction des grands ports de Zeebruges, Anvers et Rotterdam. Sur ce point, les services de la DREAL n'ont jamais contredit cette crainte, leur réponse étant que l'impact d'un aménagement autoroutier (scénario n°4) serait étudié « une fois la version définitive retenue » (ce qui peut sembler étonnant et ne rassure pas la population). Une logique d'« autoroute » gratuite qui se traduirait par un trafic supplémentaire de poids lourds qui ne feront que traverser le territoire sans rien y apporter.

L'analyse qui suit vient pondérer les avantages présentés pour cet aménagement.

Arguments utilisés et impacts négatifs

1°) l'argument du temps économisé

Cet argument est donné pour l'ensemble du parcours réalisé entre Avesnes-sur-Helpe et Laon, parcours qui n'est pas celui qu'empruntent majoritairement les utilisateurs. Dès lors l'intérêt de ce gain de temps devient beaucoup plus relatif : 10 à 15 minutes suivant les versions pour un utilisateur de la moitié du parcours. Encore faut-il retirer de ce gain de temps l'allongement de parcours nécessaire pour rejoindre les entrées à la RN2, entrées de plus en plus espacées suivant les versions de 1 à 4. Dès lors, le ratio coût de l'aménagement sur temps gagné se réduit et semble peu pertinent.

Par ailleurs, le doublement des voies ne permettra pas de gagner du temps. En effet, actuellement, tous les véhicules circulent dans les limites (a minima) autorisées, voitures comme poids lourds. Dès lors, sauf à outrepasser les limites de vitesse autorisées, il n'y a aucun intérêt à doubler un poids lourd circulant déjà à 80-90 km/h.

La vitesse autorisée en agglomération et sur les autres routes a été abaissée de 10km/h, ce qui est le cas dans l'Aisne (80km/h), pour renforcer la sécurité. On nous propose aujourd'hui de financer le moyen de ré-accélérer. Est-ce cohérent ?

2°) l'argument du confort de conduite

Certaines personnes ont évoqué l'inconfort qu'il y a à devoir changer de vitesse suivant les tronçons du parcours qui passe de 50 à 80 voire 90 km/h. Cela nous semble être un argument peu crédible et même inquiétant. Conduire est par nature une action qui suppose, pour être réalisé en sécurité, une attention de tous les instants. Vouloir conduire en étant peu attentif aux autres véhicules, aux panneaux et aux limites de vitesse nous paraît peu compatible avec l'acte même de conduire. Les véhicules d'aujourd'hui intègrent déjà souvent une indication de la vitesse autorisée et une fonction de régulation adaptée. Investir près d'un milliard d'euros (dans le scénario 4) pour avoir le droit à l'inattention n'est pas sérieux à notre sens.

3°) La sécurité, premier besoin exprimé par les utilisateurs.

La RN2 a des zones accidentogènes, c'est un fait. Le contournement de Laon en est un ainsi que de nombreux accès aujourd'hui sans aucune zone de décélération ou d'accélération. Ces points doivent être prioritaires dans ce qui doit être fait pour aménager la RN2. Mais ces aménagements de sécurité ne nécessitent pas de doubler partiellement ou totalement les voies de circulation. On peut parfaitement les réaliser pour un budget et une consommation d'espace très inférieurs aux 4 scénarii en mises à 2x2 voies proposés.

4°) Intermodalité et circulations douces : des mots sans réelle réflexion ni mise en place

Si l'intermodalité nous apparaît très importante à développer dans une vision des besoins à venir en matière de transport, les variantes proposées ne la traitent pas vraiment, sauf à considérer que de faire circuler des bus sur une route constitue de l'intermodalité. Comment les transports en commun sont-ils articulés avec les transports individuels ? Comment la voie de chemin de fer Laon - Hirson - Avesnes-sur-Helpe est-elle connectée avec la RN2 ? Là encore rien d'explicite ni de réellement organisé pensé, chiffré.

De la même manière, le maître d'ouvrage nous indique que les aménagements favoriseront les circulations douces (vélo) mais à l'exception d'une possibilité d'usage des voies de substitutions dans les scénarii qui en prévoient, rien n'a été pensé réellement pour les cyclistes. Si pour une voiture la nécessité de faire quelques kilomètres de plus du fait de la suppression d'une partie des accès reste tolérable, elle constitue un frein réel et un allongement du temps et de l'effort de trajet très impactant pour les cyclistes.

Par ailleurs, si on traite de déplacements récréatifs, on peut se demander qui aurait envie de faire du vélo en famille le long d'une autoroute.

Enfin, si les contournements des communes pourraient permettre d'imaginer une reconquête du piéton et du cycliste, le projet ne s'y intéresse pas et ces aménagements ne seront pas financés dans son enveloppe.

5°) contournements des communes et cadre de vie

Il n'est pas contestable que la circulation dans les communes traversées par la RN2 constitue pour les habitants une vraie nuisance : pollution visuelle, sonore, atmosphérique et insécurité sont des réalités. Pour cela, nous souhaitons que certaines communes, notamment celles qui l'exprimeraient par référendum local, puissent bénéficier d'un contournement. Mais là encore, contournement ne signifie pas 2X2 voies. Un tel choix aboutirait à une augmentation des vitesses des véhicules qui entraînera inévitablement une augmentation des nuisances sonores, atmosphériques... que l'on cherche à limiter en annihilant de facto une bonne part des améliorations recherchées, tout en augmentant la problématique de consommation de foncier, le besoin de compensation et le coût de l'opération.

6°) Compensation foncière et écologique

La Loi climat et résilience impose dès aujourd'hui de réduire l'artificialisation des sols. Compte tenu de la durée du projet et de la montée en puissance de l'obligation du « zéro artificialisation nette », le programme tel qu'il est proposé nous paraît, dans la plupart des versions, incompatible avec le respect de la loi. Elle inquiète par ailleurs beaucoup le monde agricole qui y perdrait aux alentours de 150 hectares, soit l'équivalent de 2 exploitations moyennes.

La RN2 traverse le parc naturel régional de l'Avesnois ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), de nombreux corridors écologiques, des trames vertes et bleues et impactera les eaux souterraines ce qui représente un enjeu écologique majeur.

La RN2 va donc traverser des milieux bocagers et forestiers aux enjeux naturels forts et mettre en danger des espèces protégées (absence de sécurisation des axes de déplacement de la faune, non-respect du nombre de passages faune et des mesures compensatoires, déboisements brutaux pendant la période de nidification). La destruction inévitable de milieux naturels de qualité, en particulier dans la partie nord du tracé nécessitera des compensations qui, là aussi, ne pourront se faire qu'au dépend des exploitants agricoles. Il est à noter que **ces compensations sont très difficiles à trouver**, comme le prouve le dossier du contournement d'Avesnes-sur-Helpe ou la moitié du linéaire de haies prévu n'a pu être trouvé. Cette difficulté aboutit trop souvent à une absence de compensation ou à une compensation de valeur très inférieure à ce qui a été détruit (« naturation » de peupleraies en compensation de prairies humides pour citer un exemple vécu). De plus, la replantation d'une haie jeune et à proximité d'une voie routière ne saurait équivaloir à l'arrachage d'une haie mature dans un écosystème cohérent et préservé.

La réalisation du scénario 4 aboutirait à couper le territoire en 2 zones pratiquement infranchissables pour une bonne partie de la faune sauvage, générant l'impossibilité du brassage génétique des populations et compromettant à terme la survie de certaines espèces déjà fortement impactées.

Il ne permettrait pas non plus la présence suffisante **d'itinéraires de délestage pour les engins agricoles** qui ne bénéficieraient plus d'accès directs à la RN2 et les aménagements pour traverser cette dernière ne seraient pas aussi nombreux qu'actuellement.

La mise à 2X2 voies aura également pour effet indirect de renforcer l'artificialisation des sols avec de nouvelles urbanisations : des zones d'urbanisation future inscrites dans les documents d'urbanisme étant localisées dans l'aire d'étude ou à sa périphérie, plusieurs étant proches de la RN2.

7°) développement économique et attractivité

Cet argument est souvent avancé en faveur du scénario le plus « autoroutier » sans réelle démonstration, comme si cela était évident. Si la grosseur d'un tuyau favorise le débit, rien n'indique a priori le sens des flux qui le traverseront, pas plus que l'importance d'une voie ne favorise l'implantation d'activité économique sur son parcours. Le territoire concerné se situe comme nous le dit le maître d'ouvrage entre 2 pôles d'attraction, Maubeuge et Laon et si ces 2 communes pourraient peut-être bénéficier d'un accès routier redimensionné, ce dernier risque fort de drainer l'activité encore présente dans le tissu local vers ces pôles et d'accélérer encore la désertification du territoire situé entre les deux.

C'est en tout cas la logique d'aménagement de l'Etat depuis de nombreuses années qui supprime les hôpitaux, maternités, administrations au profit des pôles administratifs. Est-ce cette version de l'aménagement du territoire que nous souhaitons ? Est-ce que la concentration des services dans les « métropoles » est compatible avec la réduction importante de la circulation qu'impose la lutte contre le changement climatique ? Ne serait-il pas plus anticipateur de structurer la relocalisation à petite échelle du tissu économique et des services publics plutôt que de favoriser les flux qui assècheront un peu plus les commerces locaux dont l'isolement assure encore la pérennité.

Le pôle d'activité du griffon, au nord de Laon, pourtant situé au carrefour de l'A26 et de la RN2 montre que ce modèle de développement économique ne fonctionne plus. Il imposera, outre la consommation des terres agricoles pour la réalisation de la 2X2 voies, l'implantation des futures entreprises à proximité de cette voie, consommant d'autres terres agricoles, poursuivant le déclin des centres urbains, imposant la voiture pour aller travailler ou faire ses courses, soit l'exact inverse de ce qu'il s'agit de construire dans un aménagement du territoire durable et résilient répondant aux obligations de la réduction de notre impact carbone.

L'attractivité d'un territoire ne se mesure pas à la largeur de sa voirie, mais à la qualité de son environnement, à la préservation de ses paysages, à l'offre culturelle proposée, à l'existence des services publics, à la présence d'un médecin... Espère-t-on faire venir des entreprises, des cadres dans un désert bitumé, traversé par une noria de camions en transit international ? Si notre territoire mérite qu'on lui consacre un milliard de budget, il ne saurait être investi exclusivement dans un projet de voirie dépassé et inadapté.

Nos propositions

Une vision alternative pour la RN2

- Proposer un **itinéraire alternatif** qui contourne certaines communes en 2X1 voie, accessible à tous les véhicules.
- Mettre en place des **aménagements d'intersections de sécurité** (voies d'accélération et de décélération) mais pas la mise en place systématique de ronds-points, gourmands en surface.
- Au regard du nombre d'accidents, il reste nécessaire d'effectuer un contournement en 2x1 voie avec un séparateur central limité à 90km/h localisé au niveau du contournement de Laon entre les ronds point de Soissons et de l'Escargot (Route de Reims D1044), afin d'assurer une meilleure sécurité et limiter les impacts sur les riverains.

Pour des modes de déplacements pluriels et un développement soutenable des territoires traversés

La vision alternative pour la RN2 proposée ci-dessus, pouvant être assimilée à un scénario 1bis, aurait un coût bien inférieur aux près de 1 milliard d'euros prévus dans le scénario 4. Le complément de l'enveloppe budgétaire pourrait ainsi être alloué au déploiement d'autres modes de déplacements et au développement soutenable des territoires traversés.

De plus, la mise en place **d'une éco-taxe poids-lourds régionale** permettrait d'apporter des financements complémentaires et de favoriser le report modal.

- Le Pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache n'a pas une vision forte sur le développement ferroviaire de ce territoire. Même si une rénovation des lignes est prévue, les dessertes et la fréquence des trains restent les mêmes. Il est ainsi urgent **de renforcer l'offre TER de la ligne Laon- Aulnoy-Aymeries et passer à une mise à 2 voies électrique sur l'ensemble de la ligne**. Les gares desservies par cette ligne devront être de **véritables plateformes intermodales** combinant le transport de bus et de vélo.

- Pour éviter le « tout camion », le fret ferroviaire, peu développé sur le territoire devra être renforcé en prévoyant la **mise au gabarit GB et GB1 des voies ferrées**.
- Le **canal Sambre-Oise**, remis en navigabilité en juillet 2021, doit poursuivre sa transformation pour permettre le développement de la navigation de plaisance et le renforcement de l'éco-tourisme dans le territoire.
- Accompagner les **centre-bourgs dans leur revitalisation** en mobilisant le programme gouvernemental « Petites villes de demain » et en soutenant les initiatives locales d'économie sociale et solidaire.
- Mettre en place des **contrats de réciprocité ville-campagne** afin de favoriser les alliances entre territoires urbains et ruraux (contrats de financements croisés entre deux ou plusieurs territoires, avec soutien en ingénierie : actions contre les mobilités imposées ; partenariat production agricole locale et préserver la ressource en eau sur les champs de captage de grandes agglomérations ; financement d'implantation d'énergies renouvelables, ...).

LES SIGNATAIRES

Délégation écologiste au Conseil Régional des Hauts-de-France :

- Karima Delli
- Marine Tondelier
- Nicolas Richard
- Katy Vuylsteker
- Benjamin Lucas
- Yannick Brohard
- Gil Mettai
- Thomas Hutin
- Alexandre Cousin

Groupe écologiste EELV - Génération.s au Conseil départemental du Nord :

- Stéphanie Bocquet,
- Laurent Périn,
- Céline Scavennec,
- Simon Jamelin,
- Anne Mikolajczak,
- Maël Guiziou

Brigitte Fournié-Turquin, conseillère départementale EELV de l'Aisne.

Co-secrétaires régionaux EELV Nord-Pas-de-Calais :

- Myriam Santhune
- Vincent Dhelin

Co-secrétaires régionaux EELV Picardie :

- Esra Ercan
- Sylvain Cornut