



Autorité environnementale

**Décision de l'Autorité environnementale,
après examen au cas par cas, sur la sécurisation du
contournement de Laon (02) entre le pont d'Ardon et le
giratoire dit de l'Escargot – RN2**

n° : F-032-25-C-0062

Décision du 24 mars 2025
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la [décision ministérielle du 8 novembre 2022 consécutive à la concertation avec garant CNDP tenue du 10 janvier au 25 mars 2022 sur le projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes](#) ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-032-25-C-0062, présentée par la Direction interdépartementale des routes du Nord, relative à la [sécurisation du contournement de Laon \(02\) entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot – RN2](#), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25 février 2025 ;

Considérant la nature du projet :

- il constitue un aménagement de sécurité sur une section à forte accidentalité du contournement de Laon existant,
- il comprend la construction d'une séparation physique en béton à l'axe pour limiter les chocs frontaux sur l'ensemble de la section (2,7 km), d'un créneau de dépassement de 1 100 m dans le sens Belgique/Paris et d'un allongement de 600 m d'un créneau de dépassement existant dans l'autre sens, portant sa longueur à 1 400 m,
- des fossés enherbés seront créés, des arbres d'alignement abattus et des aménagements paysagers repris, un réaménagement de l'espace public communal sera opéré (déconstruction de voirie, piste cyclable, suppression d'une haie sur 650 m),
- la vitesse maximale autorisée sera portée de 80 km/h à 90 km/h sur les nouveaux créniaux de dépassement (comme c'est déjà le cas sur les créniaux existants),
- les acquisitions foncières nécessaires seront faites à l'amiable,
- étant précisé que cette opération fait partie d'un projet d'ensemble faisant suite à la décision ministérielle du 8 novembre 2022 susvisée portant sur un itinéraire d'environ 75 km, la décision ministérielle prévoyant en particulier la mise à 2x2 voies de la RN2 par aménagement sur place de routes à chaussées séparées et à carrefours plans (les carrefours dénivelés existants pouvant être maintenus) du contournement de Laon qui relie sur 14 km Étouvelles au niveau de l'échangeur avec la RD542 et l'échangeur avec l'A26 ;

Considérant la localisation du projet :

- sur la RN2 entre Laon (02) et Avesnes-sur-Helpe (59),

Concernant l'opération de sécurisation du contournement de Laon :

- à Laon sur la RN2 entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot,
- à environ 300 m de la tourbière alcaline de fond de vallée recensée en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I n° 220030011 « Marais du domaine de la solitude à Laon », également zone humide, et à environ 100 m de la ZNIEFF de type II n° 220120046 « Collines du laonnois et du soissonnais septentrional »
- à environ 500 m de la butte témoin tertiaire de Laon, éléments de l'inventaire national du patrimoine géologique (n° PIC0008),
- à 220 m du périmètre des abords de monuments historiques et à 380 m du plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine de Laon,
- sur une commune concernée par un plan de prévention du bruit dans l'environnement, par un plan de prévention des risques naturels pour les mouvements de terrain,
- en proche limite du périmètre de protection éloigné du « Champ captant de l'Ardon » ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

Concernant l'opération de sécurisation du contournement de Laon :

- le chantier générera plus de 30 000 m³ de déblais et nécessitera 4 500 m³ de remblais,
- les matériaux de déconstruction seront réutilisés ou traités,
- les risques de déversements accidentels de produits liés à l'entretien ou au fonctionnement des engins de chantier conduiront à des mesures de réduction (non précisées),
- le choix a été fait de la variante comportant la plus faible artificialisation des sols, mais induit néanmoins l'artificialisation nouvelle de 1,63 ha et l'aménagement de 2,13 ha pour l'assainissement,
- le projet crée une collecte des eaux de ruissellement routières et prévoit leur infiltration dans des fossés enherbés créés, sans recours à des bassins de décantation et sans préciser la nature et la profondeur du sol et du sous-sol assurant cette infiltration,
- le dossier ne précise pas si les travaux recouperont l'aire d'alimentation des captages pour l'alimentation en eau potable,
- le projet a reçu un avis favorable de l'hydrogéologue agréé au sujet du captage d'eau destinée à la consommation humaine, ce rapport soulignant le caractère très vulnérable de la ressource utilisée pour l'alimentation en eau potable de Laon, située en aval hydraulique du projet. Il demande des essais géotechniques en période de hautes-eaux avec la réalisation d'un sondage dont la base atteigne l'altitude +65 mNGF et conditionne son avis favorable à l'absence d'atteinte d'eau souterraine au-dessus de ce niveau,
- le projet supprime 1,2 ha de surfaces agricoles,
- selon les plans fournis, il semble que le projet supprime une haie ornementale (non patrimoniale), voire une piste cyclable, situées le long de la rue Marcel Levindrey,
- un protocole (non précisé) d'intervention sur les pollutions accidentelles sera appliqué,
- les arbres d'alignement abattus seront compensés dans le respect de l'article L. 350-3 du code de l'environnement,
- étant précisé que la décision ministérielle du 8 novembre 2022 susvisée indique, au sujet du contournement de Laon, que la mise à niveau des protections acoustiques sera le cas échéant prévue ainsi que la mise à niveau de l'assainissement, elle indique aussi que « les études devront également prendre en compte les modes actifs, les transports en commun et le covoiturage » ;

Concernant le projet Laon – Avesnes-sur-Helpe :

- le dossier précise que le projet de mise à 2x2 voies du contournement de Laon entre Étouvelles et l'A26 nécessitera une évaluation environnementale qui intégrera la section entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot,

- l'Ae rappelle que l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement dispose au premier alinéa du III : *« Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. »*
- la décision ministérielle du 8 novembre 2022 susvisée indique, au sujet de l'évaluation environnementale, *« tout au long de l'élaboration du projet, une évaluation environnementale sera conduite par le maître d'ouvrage afin d'alimenter in fine les procédures réglementaires et de mettre en œuvre la démarche ERC, ainsi que les demandes d'autorisation environnementale »* ;

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, la sécurisation du contournement de Laon (02) entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot – RN2, opération constitutive du projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, est susceptible d'incidences négatives notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n° 2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, la sécurisation du contournement de Laon (02) entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot – RN2, opération constitutive du projet d'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe, est soumise à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- la définition d'un scénario de référence (évolution sans projet) et d'un scénario avec projet décrivant notamment l'évolution du trafic selon les deux scénarios, en tenant compte des études de trafic récentes ([études de trafic et enquête de circulation annoncées le 29 février 2024 réalisées entre mars et juin 2024](#)),
- l'évaluation des déblais et remblais à l'échelle du projet, leur devenir et leur provenance respectifs, et l'incidence de leur transport et de leur traitement,
- l'indication des mesures d'évitement et de réduction des pollutions accidentelles en phase chantier et exploitation, et l'évaluation de leurs incidences résiduelles,
- la comparaison des incidences sur la ressource en eau et les captages des traitements des eaux de ruissellement proposés avec d'autres solutions plus performantes, en particulier au regard du rejet de microplastiques et de HAP, et la justification du choix opéré,
- la définition des compensations nécessaires de l'abattage des arbres d'alignement et le cas échéant de l'arrachage la haie de la rue Marcel Levindrey, l'Ae rappelant que *« Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. »* (1^{er} alinéa de l'article L. 163-1 du code de l'environnement), ces compensations doivent être définies et effectives dès la destruction des éléments visés,
- l'étude des impacts acoustiques, sur la pollution de l'air et la quantification des émissions de gaz à effet de serre du projet en phase de chantier et de fonctionnement, en particulier du fait de la hausse à 90 km/h de la vitesse sur les créneaux de dépassement, et la description des mesures ERC correspondantes,
- la prise en compte des modes actifs, des transports en commun et du covoiturage par le projet et les incidences des choix effectués,
- l'évaluation des effets du projet sur l'accidentalité,
- l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements et de l'augmentation de la vitesse,
- l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, et l'évaluation socio-économique du projet, dans le respect l'article R. 1511-3 du code de transports

(« Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche.

Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation. »).

L'évaluation environnementale devra porter sur l'ensemble du projet Laon – Avesnes-sur-Helpe, l'étude d'impact présentée dès ce stade avec un niveau de détail proportionné à la définition des différentes parties du projet, suffisant pour pouvoir autoriser l'opération de sécurisation du contournement de Laon.

L'étude d'impact devra être complétée et mise à jour au fur et à mesure de la définition du projet selon les opérations successivement prévues.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable. Cette décision doit également figurer dans le dossier soumis à enquête publique ou consultation du public préalablement à l'autorisation du projet.

Fait à la Défense, le 24 mars 2025.

Le Président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable,

A stylized blue ink signature of Laurent Michel, consisting of a large 'L' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

Laurent Michel

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'Autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.