



Autorité environnementale

Paris, le 10 juillet 2025,

Nos réf. : AE/25/0639  
Vos réf. : courrier du 15 mai 2025  
Courriel : [ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr)

**Objet** : Sécurisation du contournement de Laon (02) entre le pont d'Ardon et le carrefour giratoire dit de l'Escargot – RN2  
Recours à l'encontre de la décision n° F-032-25-C-0062 du 24 mars 2025 de l'Autorité environnementale dans le cadre d'un examen au cas par cas

Par courrier du 15 mai 2025, le préfet de la région Hauts de France, préfet du Nord (« le pétitionnaire ») a adressé à l'Autorité environnementale (Ae) un recours à l'encontre de la décision au cas par cas soumettant à évaluation environnementale le projet visé en objet.

**Rappels sur le projet décrit dans le dossier de demande d'examen au cas par cas**

L'opération présentée constitue un aménagement de sécurité sur une section à forte accidentalité du contournement de Laon existant sur la RN2 entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot. 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 créneaux de dépassement (comme c'est déjà le cas sur les créneaux existants). Les acquisitions foncières nécessaires seront faites à l'amiable.

**M. Bertrand Gaume**  
Préfet de la région Hauts de France, Préfet du Nord  
12-14, rue Jean sans Peur  
CS 20003  
59 039 Lille CEDEX

Cette opération fait partie d'un projet d'ensemble faisant suite à une décision ministérielle<sup>1</sup> du 8 novembre 2022 portant sur un itinéraire d'environ 75 km de la RN2 entre Laon (02) et Avesnes-sur-Helpe (59), 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.

L'ensemble des opérations concourant à la réalisation du projet est donc constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, fractionnés dans le temps et dans l'espace et pouvant être placés sous plusieurs maîtrises d'ouvrage. Le projet doit être appréhendé dans son ensemble afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité, selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement (dernier alinéa du III).

### **Rappels sur le contenu de la décision contestée**

La décision contestée rappelle, faute d'information fournie à ce stade sur celles du projet d'ensemble, les sensibilités environnementales de l'opération qui est située :

- 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, élément de l'inventaire national du patrimoine géologique (n° PIC0008),
- à 220 m du périmètre des abords de monuments historiques (périmètre de protection) 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 ».

La décision contestée tient compte des mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire les incidences, notamment les dispositions prévues par le dossier de la demande d'examen au cas par cas et les faits suivants :

#### **Pour ce qui concerne l'opération de sécurisation du contournement de Laon :**

- le chantier engendrera plus de 30 000 m<sup>3</sup> de déblais et nécessitera 4 500 m<sup>3</sup> 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 d'évitement et 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 routier,
- 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 ni la profondeur du sol et du sous-sol assurant cette infiltration,
- la demande d'examen au cas par cas ne précise pas si les travaux recouperont l'aire d'alimentation de captages pour l'alimentation en eau destinée à la consommation humaine,
- le projet a reçu un avis favorable conditionnel de l'hydrogéologue agréé au sujet du champ captant de l'Ardon 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

<sup>1</sup> [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.](#)

aval hydraulique du projet. Il demande des essais géotechniques en période de hautes-eaux avec la réalisation d'un sondage dont la base atteint l'altitude +65 m NGF et conditionne son avis favorable à l'absence d'atteinte d'eau souterraine au-dessus de ce niveau,

- le projet consomme 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 susmentionnée indique, au sujet du contournement de Laon, que la mise à niveau des protections acoustiques sera le cas échéant prévue ainsi que celle de l'assainissement, et que « *les études devront également prendre en compte les modes actifs, les transports en commun et le covoiturage* ».

**Pour ce qui concerne le projet d'ensemble :**

- le dossier de la demande d'examen au cas par cas 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'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 susmentionnée 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* ».

Les objectifs spécifiques poursuivis par l'évaluation environnementale sont décrits dans la motivation de la décision contestée 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 récentes (études de trafic et enquête de circulation annoncées le 29 février 2024 réalisées entre mars et juin 2024<sup>2</sup>),
- 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<sup>er</sup> 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,

<sup>2</sup> <https://www.aisne.gouv.fr/Publications/Espace-presse/Communiqués-et-dossiers-de-presse-2024/20-02-Mise-a-2x2-voies-de-la-RN2-entre-Laon-et-Avesnes-sur-Helpe-Enquete-de-circulation>.

- 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 de l'article R. 1511-3 du code des 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.* »).

La décision contestée indique donc que l'évaluation environnementale devra porter sur l'ensemble du projet Laon – Avesnes-sur-Helpe, l'étude d'impact présentée dès ce stade devra l'être 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. Elle rappelle enfin que 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.

### **Éléments du recours présenté**

- Le recours indique que la « *sécurisation du contournement de Laon vise à créer une séparation physique entre les deux sens de circulation, avec une extension très limitée de la surface de plate-forme routière sur 1,5 km. [Elle] s'inscrit dans une démarche urgente de réaménagement limité d'une section de route existante, qui se distingue par une forte accidentalité. 93 accidents dont 7 mortels et 32 corporels s'y sont produits entre 2014 et 2023. La zone concernée par le réaménagement a en particulier été le lieu de plusieurs accidents mortels par chocs frontaux de véhicules lors de manœuvres de dépassement.* »

Cette description est conforme aux caractéristiques de l'opération sur lesquelles était fondée la décision contestée.

- Le recours indique « *le projet de sécurisation est compris effectivement dans le périmètre d'un projet d'aménagement plus large de la RN2. J'insiste cependant sur le fait qu'il s'agit bien de deux projets distincts malgré leur proximité géographique. Le projet de sécurisation ne constitue pas une première phase incorporée dans le projet d'aménagement global mais plutôt une mise en sécurité d'une section qui devra évoluer à terme pour intégrer la mise à 2x2 voies plus globale. L'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe porte sur un itinéraire de près de 75 km. Son objet principal n'est pas de sécuriser l'itinéraire dans son ensemble à court terme, mais de permettre de désenclaver le territoire en améliorant les conditions de déplacements et d'améliorer le cadre de vie des habitants grâce à des itinéraires de déviation. Le projet de sécurisation à Laon est un projet localisé et indépendant du parti d'aménagement de long terme à réaliser. Il se suffit à lui-même, sans qu'il soit nécessaire de réaliser le projet plus global.* »

L'Ae précise que les principaux objets de l'aménagement de la RN2 entre Laon et Avesnes-sur-Helpe sont déterminés par la décision ministérielle du 8 novembre 2022 susmentionnée, qui identifie trois enjeux prioritaires pour cet aménagement, dont le premier est « *la sécurité des déplacements* », les deux suivants étant le confort de circulation et l'amélioration du cadre de vie des riverains.

D'autres arguments sont développés estimant que le fractionnement du projet dans le temps et dans l'espace accreditait l'existence de plusieurs projets, qui ne peuvent être retenus du fait de l'article L. 122-1 du code de l'environnement déjà cité plus haut.

- Le pétitionnaire indique que « *Le rattachement du projet de sécurisation au projet d'aménagement global de la RN2 conduirait de fait à en différer de manière très importante la mise en œuvre compte tenu de l'ampleur des investigations à mener sur l'ensemble de l'itinéraire. Au regard des enjeux de sécurité, ce différé serait regrettable.* »

Comme déjà exposé, l'étude d'impact qui serait à présenter dès ce stade devrait l'être avec un niveau de détail proportionné à la définition des différentes opérations du projet, suffisant pour pouvoir autoriser l'opération de sécurisation du contournement de Laon. À ce stade, le niveau d'étude attendu n'est donc pas le même sur l'ensemble de l'itinéraire. Il devrait être suffisant sur le contournement de Laon et pourra être complété lors des mises à jour de l'étude d'impact au fur et à mesure de la définition des études et du projet selon les opérations successivement prévues.

Enfin, le recours du pétitionnaire confirme à nouveau que « *l'aménagement global de la RN2 incluant la mise à 2x2 voies à terme du contournement de Laon dans son ensemble fera bien l'objet d'une évaluation environnementale unique portant sur l'ensemble des sections entre Laon et Avesnes-sur-Helpe. Cette évaluation environnementale est engagée et pilotée par les services de la DREAL Hauts de-France.* » Cette démarche est cohérente avec les dispositions de l'article L. 122-1 déjà rappelées et confirme la nécessité d'une évaluation environnementale du projet d'ensemble. L'Ae rappelle qu'elle peut être présentée dans une première version ciblée sur tout ou partie du contournement de Laon, puis être complétée et mise à jour par la suite, selon le découpage opérationnel choisi par le maître d'ouvrage (MOA).

- Le pétitionnaire indique ensuite : « *Outre ces éléments d'études globaux, je souhaite réaffirmer les engagements forts que prend l'État au travers des actions de la DIR Nord et de la DREAL, tant dans la décarbonation des activités et infrastructures routières qu'en matière de préservation de l'environnement, le projet de sécurité routière de Laon en sera largement bénéficiaire.*

*En réponse aux éléments de conclusion de votre avis, vous trouverez joint au présent courrier un dossier qui, sans constituer une évaluation environnementale complète, expose un ensemble d'études détaillées qui ont permis d'analyser les incidences négatives sur l'environnement et sur la santé humaine de ce projet.*

*Au-delà des éléments exposés ci-dessus et de l'absence d'incidences notables sur l'environnement et la santé humaine de ce projet de sécurisation, j'observe enfin qu'il contribuera à l'amélioration du traitement des eaux résiduaires de la voirie et une requalification paysagère intégrant des voies réservées aux mobilités actives en lien avec la ville de Laon.* »

Sur le dernier point : aucun nouveau plan du projet n'est fourni, alors que la question est la prise en compte des modes actifs, des transports en commun et du covoiturage par le projet et les incidences des choix effectués. Plus spécifiquement, le dossier présenté initialement, tout comme le recours, omettent d'exposer la manière dont [les articles L. 228-2 et suivants du code de l'environnement](#) seront appliqués.

À l'appui de ces observations, un dossier est joint au recours composé d'une « note complémentaire au dossier cas par cas n° F-032-25-C-0062 » assorti de quinze annexes numérotées de A à O.

#### **Annexe A : Accidentologie.**

Elle souligne qu'aucun dispositif de retenue ne sépare physiquement les voies dans les deux sens. Les engins agricoles n'ont actuellement pas d'itinéraires de substitution et sont autorisés à circuler sur la RN2 sur cette section. Des comptages ont été effectués en septembre et octobre 2020 et ont mesuré 16 793 véhicules par jour dont 15,30 % de poids-lourds. Les études de trafic et l'enquête de circulation annoncées le 29 février 2024 pour une réalisation entre mars et juin 2024 ne sont pas présentées et aucune information à leur sujet n'est donnée, alors qu'il s'agit d'un point déjà soulevé dans la première décision de l'Ae (cf. supra).

L'annexe A expose aussi que sur la période 2014-2023, 93 événements se sont déroulés dont sept accidents mortels (dont cinq sont le résultat d'un choc frontal), 32 accidents corporels, 54 accidents

matériels. Il y a eu au total 11 morts et 60 blessés. L'étude analyse les accidents et montre que « les créneaux de dépassement sont des sections singulièrement accidentogènes avec 22 % des événements survenus entre 2014 et 2023 ». 43 % des accidents mortels se sont déroulés dans un créneau de dépassement. Plus généralement, il est fait état d'une présence accrue des accidents sur les créneaux de dépassement, en approche et au départ des giratoires, au niveau du pont d'Ardon et au niveau de la branche d'insertion du P.R.61+0892.

L'analyse est détaillée selon l'emplacement des accidents. Dans ce but, le contournement de Laon est découpé en quatre sections numérotées de A à D. La section C, qui correspond à l'opération présentée entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Europe, est la plus accidentogène.

Trois aménagements pour réduire l'accidentalité sont comparés. L'analyse conclut que les trois répondent au besoin de sécurité et propose de retenir sur la section C le scénario médian en coûts et niveau de sécurisation. Il s'agit de l'opération présentée pour l'examen au cas par cas, incluant un prolongement du créneau de dépassement existant dans un sens, une création d'un créneau de dépassement dans l'autre sens et la mise en œuvre d'un dispositif de séparation physique à l'axe.

L'analyse ne prend pas en compte « d'autres solutions de substitution raisonnables » (comme doit le faire une étude d'impact, selon l'article L. 122-3 du code de l'environnement), telles par exemple qu'une réduction de la vitesse autorisée, la mise en place de contrôles plus systématiques, l'interdiction des véhicules agricoles sur cet axe avec la recherche d'un itinéraire de substitution ou encore, une combinaison de ces actions.

#### **Annexe B : Article du Courrier Picard sur un accident dramatique ayant causé la mort de quatre enfants le 28 juillet 2020.**

Cet article relate un accident tragique survenu sur la partie de la RN2 concernée par l'opération. Il cite des personnes sur les excès de vitesse : « Les gens roulent vite, doublent comme des fous. Je pensais qu'après cet accident, ils allaient sécuriser un peu plus cet axe », « On voit bien, surtout en fin de journée, que les excès de vitesse continuent. Les gens doublent parfois quatre voitures d'un coup. Ils conduisent n'importe comment. Il faudrait vraiment que quelque chose soit fait. »

L'Ae rappelle que la procédure d'évaluation environnementale ne peut être tenue pour responsable du temps mis à réaliser un projet vu l'ancienneté du constat, d'autant que si le préfet estime qu'il y a urgence, il dispose de pouvoirs spécifiques lui permettant d'engager des travaux de mise en sécurité avec un formalisme très allégé, en appliquant la procédure d'urgence à caractère civil prévue aux articles L. 122-3-4 et L. 181-23-1 du code de l'environnement, qui instaurent une procédure d'autorisation environnementale adaptée (article R. 181-53-1 du code de l'environnement).

L'aménagement proposé sépare les chaussées et augmente la vitesse autorisée sur les créneaux de dépassements. Les effets de ces deux modifications sont contradictoires : la séparation des chaussées réduit le risque d'accidents, mais la hausse de vitesse en accroît la gravité. Une étude d'impact analyserait les effets sur l'accidentalité en tenant compte des variantes étudiées.

#### **Annexe C : COPIL du 17 octobre 2024.**

Elle présente un « Parti préférentiel : sécurisation en 2x2 voies intégrable au contournement complet » sans indiquer le statut de ce document, qui n'est pas exploitable pour la présente décision.

#### **Annexe D : Courrier à l'ARS du 5 septembre 2024.**

Ce courrier de la directrice interdépartementale des routes du Nord sollicite l'ARS Hauts-de-France pour la production d'un avis d'hydrogéologue agréé. L'avis ayant été produit et joint à la demande d'examen au cas par cas, ce courrier n'apporte pas d'élément nouveau.

#### **Annexe E : Avis d'hydrogéologue agréé du 24 novembre 2024.**

Cette pièce, déjà jointe à la demande d'examen au cas par cas, n'apporte pas d'élément nouveau.

#### **Annexe F : Dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau.**

Ce dossier, non daté, concerne la pose de deux piézomètres. Il correspond à la démarche administrative permettant la pose de deux piézomètres, dont les résultats doivent permettre de

répondre à une demande de l'hydrogéologue agréé. Cette pièce ne présente pas les résultats des mesures et n'apporte donc pas d'information nouvelle permettant de modifier l'analyse des incidences environnementales de l'opération.

**Annexe G : Estimation des surfaces foncières.**

Il s'agit d'un tableau d'« *estimation prévisionnelle des surfaces foncières et cartographies des emprises foncières selon la variante d'assainissement* », c'est-à-dire selon que seront créés des bassins ou des fossés enherbés d'infiltration. Cette annexe indique que la surface agricole nécessaire à la mise en œuvre de l'opération présentée est de 1,05 ha au lieu de 1,2 ha dans la version présentée initialement à l'examen au cas par cas.

**Annexe H : Rapport du Cerema (juillet 2021) sur le recyclage des agrégats d'enrobés dans les mélanges bitumineux à chaud.**

Ce rapport présente l'état de l'art et des recommandations sur le recyclage des agrégats d'enrobés dans les mélanges bitumineux à chaud. Il n'apporte aucun élément nouveau circonstancié au projet.

**Annexe I : Cahier des Clauses Techniques Particulières sur le marché d'entretien courant des dépendances bleues et des chaussées de surfaces inférieures ou égales à 20 000 m<sup>2</sup>.**

Il s'agit du CCTP du marché de la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord sur un marché d'entretien. Il n'apporte aucun élément nouveau circonstancié au projet.

**Annexe J : Rapport du Cerema (avril 2021) sur les émissions routières des polluants atmosphériques – Courbes et facteurs d'influence.**

Ce rapport présente l'état de l'art de l'évaluation des émissions de polluants de l'air par les véhicules. Il n'apporte aucun élément nouveau circonstancié au projet.

**Annexe K : Guide (juillet 2008) pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) à destination des collectivités locales.**

Ce rapport du Cerema et du ministère chargé de l'écologie présente l'état de l'art en 2008 pour l'élaboration des PPBE. Il n'apporte pas d'élément circonstancié au projet.

**Annexe L : Surveillance, entretien et intervention en travaux et exploitation.**

Ce rapport (non daté) de la DIR Nord présente l'état de l'art en phase travaux de la surveillance, de l'entretien et des interventions concernant les ouvrages d'assainissement et de rétablissement des écoulements des ouvrages routiers. Il n'apporte pas d'élément circonstancié au projet.

**Annexe M : Dossier de consultation des entreprises – Bordereau 1 – 1.3- CCTP ; 1.3.8- Annexes au CCTP ; 1.3.8.1- Notice respect de l'environnement.**

Ce document de la DIR Nord concerne la « RN2 – Mise à 2x2 voies - Prolongement du créneau de Vayenne (02) – Terrassements, assainissement, chaussées, équipements de sécurité et de signalisation. » Il ne concerne pas l'opération présentée, mais un autre tronçon du projet au nord de Laon, à proximité de Vayenne. Il s'agit des précautions à prendre par les entreprises pour l'aménagement du projet. Cette annexe, pour intéressante qu'elle soit sur une autre opération du projet, n'apporte pas d'élément nouveau circonstancié à l'opération. Elle pourra utilement servir lors de l'élaboration de la partie de l'étude d'impact portant sur ce secteur.

**Annexe N : Mise à 2x2 voies RN2 – Prolongement du créneau de Vayenne - Fiche MOE de suivi environnemental sur le chantier – Application du PRE.**

Ce document de la DIR Nord concerne aussi le prolongement du créneau de Vayenne, donc une autre opération du même projet, qui semble donc d'ores-et-déjà engagée. Il ne s'agit pas non plus

d'études environnementales, mais du suivi environnemental du chantier. Ce suivi émet des observations sur des précautions à prendre pour mieux respecter la qualité des eaux et des milieux aquatiques. Cette annexe, pour intéressante qu'elle soit sur la mise en œuvre d'une autre partie du projet, n'apporte pas d'élément circonstancié à l'opération. Elle pourrait être utile à une évaluation environnementale du projet d'ensemble.

#### **Annexe 0 : RN31 – Aménagements de sécurité – MUIZON (Marne) – Dossier projet des aménagements paysagers et de la compensation environnementale.**

Ce document de la DIR Nord concerne un autre projet (des aménagements de sécurité entre Reims et Fismes). Il présente la manière dont des aménagements paysagers et des compensations environnementales seront mises en œuvre. Cette annexe illustre les rapports MOA / maître d'œuvre (MOE) sur un autre projet et n'apporte pas d'élément nouveau circonstancié au projet.

#### **Note complémentaire**

Une « note complémentaire » accompagne le recours et commente les annexes. Elle présente l'opération non comme un début de mise en œuvre du projet d'ensemble Laon – Avesnes-sur-Helpe, mais comme une réponse à l'accident du 28 juillet 2020.

La dangerosité actuelle de l'itinéraire est signalée comme liée à la circulation d'engins agricoles, sans que soit analysée la possibilité ou les difficultés de leur interdiction (cf. supra sur les variantes).

Concernant la protection de la ressource en eau, la note précise que l'aménagement maintient l'emprise routière en limite externe du périmètre éloigné de protection. Elle souligne qu'alors qu'il n'y a aucun traitement des effluents routiers actuellement, le projet améliorera la situation en créant un dispositif de traitement sur les sections aménagées, toutefois sans en prévoir sur les autres. Elle met en avant l'évitement d'une réduction des surfaces agricoles par le non recours à des bassins de traitement, mais ne compare pas l'efficacité des différents modes de traitement. La note ne répond pas aux observations de l'Ae rappelée ci-avant. Concernant la demande de l'hydrogéologue agréé, la note indique que les études nécessaires pour y répondre dureront 13 mois. Cette durée pourrait être mise à profit pour réaliser l'étude d'impact et l'enquête publique sans prendre de retard. La note indique que le projet pourrait être adapté selon les résultats des mesures piézométriques, y compris avec une collecte des eaux par des caniveaux étanches. La même note souligne dans le paragraphe suivant que la stratégie retenue en matière d'assainissement « évite la mise en œuvre d'un système « tout tuyau » bétonné concentrant des polluants aux deux points bas du projet dans des bassins multifonctions », ce qui semble contradictoire avec le choix affiché de fossés enherbés infiltrants. D'autres avantages des fossés enherbés sont mis en avant : intégration paysagère, trame verte. L'étude n'est donc pas achevée sur ce point. Elle pourrait bénéficier des apports d'une évaluation environnementale.

Sur l'optimisation des terrassements, la note expose la doctrine mis en œuvre par la DIR Nord et s'appuie pour cela sur les annexes H et I.

La note indique ensuite que l'opération ne devrait pas accroître le trafic. Elle expose que les vitesses maximales autorisées seront de 80 km/h dans les deux sens de circulation entre le Pont d'Ardon et les créneaux de dépassement, 90 km/h sur les créneaux, et 70 km/h dans les deux sens de circulation entre le giratoire de l'Escargot et la section comprenant les créneaux de dépassement. Citant l'annexe J, la note affirme que les différences de consommation d'énergie et d'émissions de polluants sont non significatives lors d'une hausse de la vitesse de 80 à 90 km/h, sans calcul ni démonstration. Or cette affirmation est erronée pour les véhicules légers. Les courbes présentées par polluant montrent une hausse d'émissions supérieure à 5 %. Une étude d'impact permettrait de calculer les valeurs précises. Selon un [rapport du Cerema \(2020\) sur les effets d'un abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h](#), la gravité des accidents est réduite avec une baisse de 10 % de la mortalité. Dès lors, la hausse à 90 km/h augmentera symétriquement la gravité des accidents et supprimera une partie des gains de sécurité apportés par la mise à deux fois deux voies avec séparation des chaussées.

La note s'appuie sur l'annexe K pour estimer à 1,5 dB(A) la hausse du bruit engendrée par celle des vitesses. Le calcul n'est pas explicité, mais il semble qu'il n'a pas tenu compte du doublement du nombre de voies sur les sections mises à 90 km/h (créneaux de dépassement). Dès lors, l'affirmation que la hausse du bruit sera partout inférieure à 2 dB(A) n'est pas démontrée. Par conséquent, l'argument s'appuyant sur cette affirmation pour indiquer que la hausse du bruit reste inférieure au seuil d'une modification significative de l'infrastructure selon la réglementation (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement) ne peut être retenu. De même, la note affirme que la hausse des vitesses et le doublement de l'infrastructure en certains endroits ne créeront pas de point noir du bruit, sans le démontrer. Une étude d'impact permettrait de consolider le projet sur ce point.

Les annexes L, M et N servent à illustrer le fait que l'opération améliorera la lutte contre les pollutions accidentelles, ce qui n'est pas contesté par l'Ae, dès lors que les documents théoriques deviennent des engagements pris par le MOA au titre des mesures ERC du projet.

La note confirme qu'une haie sera supprimée et estime qu'elle est déjà détériorée et en état de « vétusté ». Une réflexion est annoncée sur l'aménagement paysager, sans engagement sur la nature, le linéaire, le positionnement et la largeur de la compensation à la suppression de la haie. Concernant l'alignement d'arbres qui sera supprimé, la note explique qu'une procédure respectant [l'article L. 350-3 du code de l'environnement](#) sera mise en œuvre, sans engagement sur le ratio de compensation, l'emplacement de la compensation, ni sur le délai d'exécution. L'exemple d'un autre projet (annexe O) sert à crédibiliser le propos, en indiquant que ce type d'aménagement « pourra » être conduit, et qu'avec l'aide d'un expert, « il sera alors possible » de mener une réflexion et une discussion sur le sujet. Un partenariat avec une école de Laon est espéré pour réaliser les replantations lors d'un atelier participatif. En l'état du dossier, il n'est donc pas démontré que les obligations en matière de compensations sont respectées, ni qu'elles seront fonctionnelles avant la destruction (cf. supra). Une étude d'impact permettrait d'améliorer le projet sur ce point et d'assurer une bonne reconstitution des fonctionnalités écologiques détruites.

De même concernant la piste cyclable supprimée, la note indique que l'emprise foncière « permet l'intégration d'une voie de piste cyclable supplémentaire contiguë à la voie existante », sans engagement sur sa mise en œuvre, ni plan de l'aménagement. Il n'est donc pas démontré que les obligations en la matière (rappelées ci-dessus) sont respectées.

### **Conclusion**

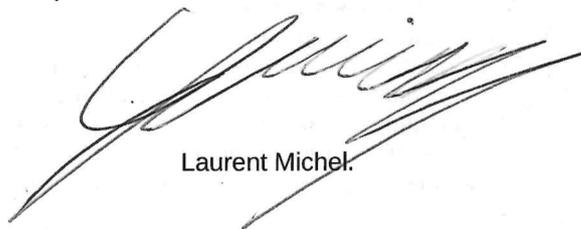
Les éléments complémentaires apportés dans le recours ne répondent pas aux considérations de la décision n° F-032-25-C-0062 du 24 mars 2025 ayant conduit à la soumission du projet à évaluation environnementale. L'Ae a donc décidé, lors de sa séance du 10 juillet 2025, de maintenir la décision précitée et de soumettre à évaluation environnementale la sécurisation du contournement de Laon (02) entre le pont d'Ardon et le giratoire dit de l'Escargot – RN2 en tant qu'opération constitutive du projet Laon – Avesnes-sur-Helpe sur la RN2, lui-même soumis à évaluation environnementale systématique. Elle rappelle que l'étude d'impact du projet d'ensemble pourra être actualisée sur les autres sections du projet au fur et à mesure de l'avancement des études et de la définition des opérations constitutives du projet. Les annexes jointes laissant entendre que d'autres opérations sont déjà engagées sur d'autres sections du projet (notamment le prolongement du créneau de Voyenne), la première étude d'impact devra nécessairement couvrir l'ensemble des opérations déjà engagées (article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Les objectifs spécifiques poursuivis par l'évaluation environnementale sont décrits dans la motivation de la décision contestée rappelée ci-avant. L'étude d'impact devra porter sur le projet Laon – Avesnes-sur-Helpe et reposer sur une définition finalisée des aménagements de la section concernée par l'opération prévue entre le pont d'Ardon et le giratoire de l'Escargot, système d'assainissement, aménagements cyclables et mesures compensatoires compris. Elle devra notamment comprendre à l'échelle de l'opération et, dès que possible, à celle du projet :

- la comparaison des solutions de substitution raisonnables et les raisons des choix effectués,
  - la définition d'un scénario de référence (évolution sans projet) et d'un scénario avec projet décrivant notamment l'évolution du trafic selon les scénarios, en tenant compte des études de trafic récentes (études de trafic et enquête de circulation annoncées le 29 février 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'évaluation et la comparaison des incidences sur la ressource en eau selon les variantes étudiées et la justification du choix opéré, tout particulièrement concernant le traitement des eaux routières,
  - la définition des compensations nécessaires de l'abattage des arbres d'alignement et 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.* » (12<sup>e</sup> 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 et sur la pollution de l'air, et l'évaluation 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 d'évitement, de réduction et de compensation (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, avec la prise en compte des obligations à satisfaire en matière d'itinéraires cyclables,
  - l'évaluation des effets du projet sur l'accidentalité, tenant compte de la mise en place sur un linéaire de 2,7 km de trois vitesses maximales autorisées différentes,
  - l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements et des modifications de vitesses,
  - 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 des 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. »).*

La présente décision sera publiée sur le site Internet de l'Autorité environnementale.

Le président de l'Autorité environnementale,



Laurent Michel.

Tout recours contentieux éventuel devrait être formé dans un délai de deux mois à compter de la notification ou de la mise en ligne sur internet du rejet du recours et être adressé au tribunal administratif de Cergy-Pontoise (Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy Pontoise, 2-4 Boulevard de l'Hautail, BP 30 322, 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX).