

RN31

MISE À 2X2 VOIES ENTRE BOIS DE LIHUS, ARSY ET COMPIÈGNE



**DU 15 SEPTEMBRE AU 10 OCTOBRE 2025 :
C'EST LE MOMENT DE DONNER VOTRE AVIS !**



Autorité administrative indépendante, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est défenseure des droits constitutionnels de chacun à être informé et à participer aux décisions ayant un impact sur l'environnement.

www.debatpublic.fr

La concertation préalable organise la participation du public au projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus (commune de Moyvillers), Arsy et Compiègne. Elle se déroule sous le regard de Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation désignée par la Commission Nationale du Débat Public.

La concertation invite le public à s'informer sur les objectifs de la mise à 2x2 voies et sur les variantes d'aménagement envisagées et à faire part de ses avis, remarques et points d'attention. Ils permettent d'éclairer la décision de l'État sur les suites à donner au projet.

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, maître d'ouvrage, vous remercie d'avance pour votre participation et vos contributions.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

POUR VOUS INFORMER

- ✓ sur n31.fr
- ✓ dans les mairies d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette
- ✓ au siège de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées, à Estrées-Saint-Denis, et au siège de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne, à Compiègne

POUR DÉPOSER VOS QUESTIONS ET AVIS

- ✓ sur n31.fr
- ✓ dans les registres en mairies et aux sièges des deux intercommunalités (voir ci-dessus)
- ✓ par courriel : n31@developpement-durable.gouv.fr
- ✓ par courrier : DREAL Hauts-de-France – «Concertation RN31» - Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens

POUR ÉCHANGER AVEC NOUS SUR LE PROJET

- ✓ **Les réunions publiques ouvertes à tous :**
 - à **Canly**, le mardi 16 septembre 2025 à 19 h (salle René Becuwe, 23 rue des Écoles)
 - à **Jonquières**, le jeudi 18 septembre 2025 à 18 h (salle des fêtes Le Grand Pré, 7 route du Grand Pré)
 - ✓ **Les temps d'échanges avec la DREAL Hauts-de-France :**
 - à **Arsy**, le samedi 20 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle polyvalente, place de l'Église)
 - à **Moyvillers**, le mardi 23 septembre 2025 de 16 h à 18 h (mairie)
 - à **Venette**, le samedi 27 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle des associations, 32 rue de Corbeaulieu)
 - à **Jaux**, le mardi 30 septembre 2025 de 16 h à 18 h (mairie)
 - à **Venette**, le jeudi 2 octobre 2025 de 17 h à 19 h (PROMEO, ZAC du Bois de Plaisance, 87 avenue de la Mare Gessart)
- *Voir tous les temps d'échanges sur le site n31.fr*

POUR CONTACTER LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Mme Sylvie DENIS DINTILHAC est chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public au projet.

Pour lui écrire :

- par courriel préférentiellement : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr
- par courrier : Commission Nationale du Débat Public (CNDP) – Garante CNDP RN31 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris



n31.fr



QUELS SONT POUR VOUS LES AVANTAGES ET LES INCONVÉNIENTS DES DIFFÉRENTES VARIANTES ?

LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Différentes variantes de mise à 2x2 voies de la RN31 ont été étudiées. Deux d'entre elles, qui prévoyaient un nouveau tracé de la route nationale, ont été abandonnées en raison de leurs impacts trop importants sur l'environnement naturel et le cadre de vie des habitants. Quatre variantes ont été retenues en accord avec les collectivités locales et sont présentées au public lors de la concertation : elles prévoient un aménagement de la **RN31 sur place**.

Ces variantes **répondent aux objectifs du projet**, à savoir :

- **améliorer la sécurité routière**, notamment par la mise en place d'un séparateur central et par la suppression des accès directs à la RN31 (ils seront reportés sur les carrefours aménagés les plus proches) ;
- **faciliter les déplacements entre Beauvais et Compiègne** en poursuivant la mise à 2x2 voies de la RN31 déjà réalisée entre Beauvais et Catenoy ;
- **mettre l'infrastructure aux normes environnementales actuelles** (amélioration de l'assainissement routier, protection contre le bruit si nécessaire, passage de la faune).

VARIANTE A

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES À 110 KM/H, DE BOIS DE LIHUS À COMPIÈGNE



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

- Réqualification de l'axe existant
- Mise à 2x1 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies expresse (110 km/h)
- Crédit d'un axe secondaire (80 km/h)
- Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h)
- Infrastructures existantes
- Carrefour supprimé
- Croisement ou linéaire interrompu
- Carrefour conservé
- Carrefour réaménagé
- Carrefour créé
- Croisement dénivelé sans échange
- Carrefour dénivelé avec échanges
- Carrefour plan

- Mise à 2x2 voies de toute la section;
- 6 carrefours dénivelés (par-dessus ou par-dessous la RN31) avec échanges;
- Création d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les modes actifs (vélos, piétons), non autorisés sur une route express;
- Effets faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et enjeux environnementaux à prendre en compte (milieux naturels à proximité, corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquieres);
- 15,4 hectares nécessaires;
- Coût estimé : 130 à 140 millions d'euros.

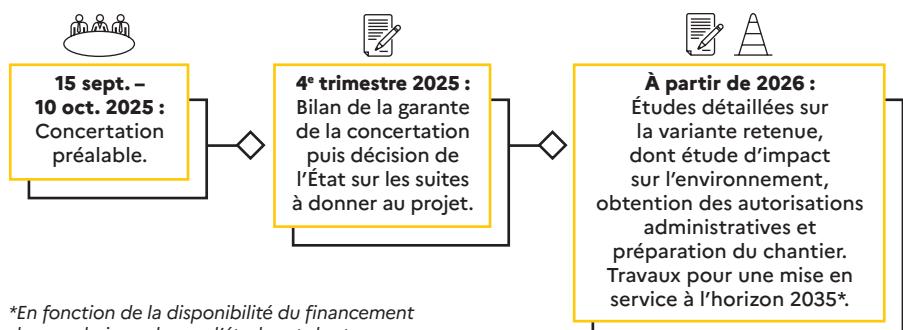
AVANTAGES :

- Sécurise et facilite les déplacements;
- Variante la plus homogène avec le reste de l'itinéraire Beauvais-Compiègne;
- Effets les plus favorables pour la fluidité (carrefours dénivelés) et les temps de parcours;
- Facilite les accès aux grandes zones d'activités de Lachelle et Venette.

INCONVÉNIENTS :

- Accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui;
- Consommation de surfaces agricoles;
- Coût plus élevé.

OU EN SOMMES-NOUS ?



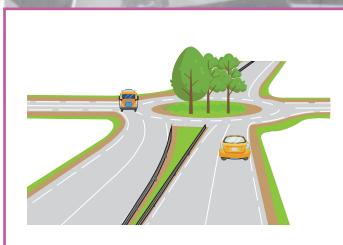
*En fonction de la disponibilité du financement des prochaines phases d'études et des travaux.

À NOTER

À ce stade des études, les variantes proposées sont des principes d'aménagement : en particulier, les propositions de carrefours et d'itinéraires de substitution peuvent encore évoluer.

VARIANTE B

ROUTE NON EXPRESS À 2X2 VOIES À 90 KM/H, DE BOIS DE LIHUS À COMPIÈGNE



- Requalification de l'axe existant
- Mise à 2x1 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies expresse (110 km/h)
- Crédit d'un axe secondaire (80 km/h)
- Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h)
- Infrastructures existantes
- ✗ Carrefour supprimé
- ✗ Croisement ou linéaire interrompu
- Carrefour conservé
- Carrefour réaménagé
- Carrefour créé
- ▲ Croisement dénivelé sans échange
- ◆ Carrefour dénivelé avec échanges
- Carrefour plan

- Mise à 2x2 voies de toute la section;
- 8 carrefours aménagés, principalement avec des giratoires;
- Pas d'itinéraire de substitution (les véhicules lents peuvent rouler sur une route non express);
- Effets faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et enjeux d'un corridor arboré (les bois de feuillus entre Canly et Jonquières) à prendre en compte;
- 2,9 hectares nécessaires;
- Coût estimé : 50 à 60 millions d'euros.

AVANTAGES :

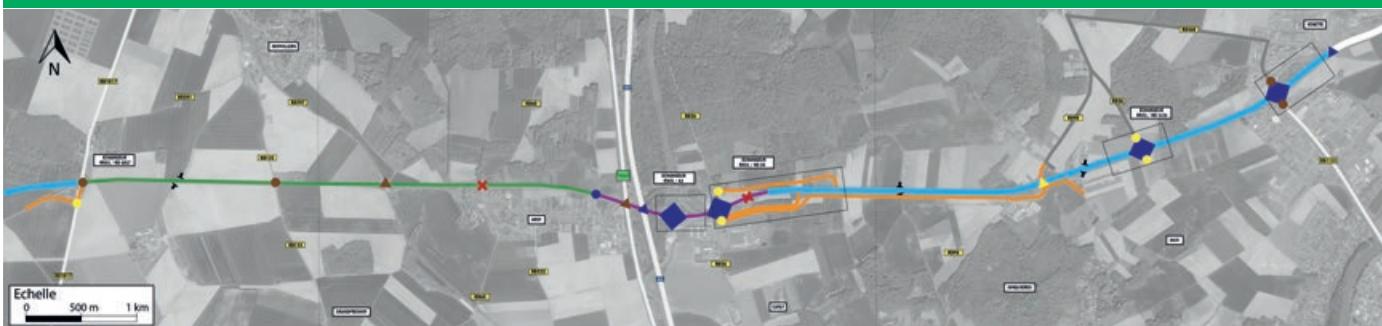
- Sécurise et facilite les déplacements, sauf pour les modes actifs (en l'absence d'itinéraire de substitution);
- Maintient les accès au territoire;
- Plus faible consommation de surfaces agricoles;
- Coût moins élevé.

INCONVÉNIENTS :

- Gains de fluidité faibles et temps de parcours légèrement allongés en raison des giratoires;
- Moindre contribution à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne;
- Pas d'évolution pour l'accessibilité des entreprises et des zones d'activités.

VARIANTE C

ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES À 110 KM/H À L'EST DE L'AUTOROUTE A1, SÉCURISATION ET REQUALIFICATION À L'OUEST DE L'A1



- Requalification de l'axe existant
- Mise à 2x1 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies expresse (110 km/h)
- Crédit d'un axe secondaire (80 km/h)
- Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h)
- Infrastructures existantes
- ✗ Carrefour supprimé
- ✗ Croisement ou linéaire interrompu
- Carrefour conservé
- Carrefour réaménagé
- Carrefour créé
- ▲ Croisement dénivelé sans échange
- ◆ Carrefour dénivelé avec échanges
- Carrefour plan

- Mise à 2x2 voies de la partie à l'est de l'A1;
- 7 carrefours aménagés : giratoires à l'ouest de l'A1, carrefours dénivelés à l'est de l'A1;
- Itinéraire de substitution à l'est de l'A1;
- Effets faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et enjeux d'un corridor arboré (les bois de feuillus entre Canly et Jonquières) à prendre en compte;
- 7,5 hectares nécessaires;
- Coût estimé : 70 à 80 millions d'euros.

AVANTAGES :

- Sécurise et facilite les déplacements;
- Gain de fluidité dans la partie à l'est de l'A1, la plus chargée en trafics;
- Facilite les accès aux grandes zones d'activités de Lachelle et Venette.

INCONVÉNIENTS :

- Moindre contribution à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne;
- Accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui à l'est de l'A1;
- Consommation de surfaces agricoles;
- Coût élevé.

VARIANTE D

LA VARIANTE D EST UNE DÉCLINAISON DE LA VARIANTE C AVEC UNE DIFFÉRENCE :
ELLE N'INTÈGRE PAS DE REPRISE DES ÉCHANGEURS D'EXTRÉMITÉ



- Requalification de l'axe existant
- Mise à 2x1 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies (90 km/h)
- Mise à 2x2 voies expresse (110 km/h)
- Crédit d'un axe secondaire (80 km/h)
- Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h)
- Infrastructures existantes
- ✗ Carrefour supprimé
- ✗ Croisement ou linéaire interrompu
- Carrefour conservé
- Carrefour réaménagé
- Carrefour créé
- ▲ Croisement dénivelé sans échange
- ◆ Carrefour dénivelé avec échanges
- Carrefour plan

- Mise à 2x2 voies de la partie à l'est de l'A1;
- 7 carrefours aménagés : giratoires à l'ouest de l'A1, carrefours dénivelés à l'est de l'A1;
- Itinéraire de substitution à l'est de l'A1;
- Effets faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et enjeux d'un corridor arboré (les bois de feuillus entre Canly et Jonquières) à prendre en compte;
- 7,4 hectares nécessaires;
- Coût estimé : 55 à 65 millions d'euros.

AVANTAGES :

- Sécurise et facilite les déplacements;
- Gain de fluidité dans la partie à l'est de l'A1, la plus chargée en trafics;
- Améliore l'accès à la zone d'activités « Fortes Terres » à Jonquières;
- Coût moins élevé que la variante C (pas de reprise des échangeurs d'extrémité).

INCONVÉNIENTS :

- Moindre contribution à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne;
- Accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui à l'est de l'A1 ;
- Pas d'évolution pour l'accessibilité des grandes zones d'activités de Lachelle et Venette;
- Consommation de surfaces agricoles.

QUELS SONT POUR VOUS LES CRITÈRES
LES PLUS IMPORTANTS ? QUELLE VARIANTE
PRIVILÉGIEZ-VOUS ET POURQUOI ?...

LA COMPARAISON DES VARIANTES

Les variantes ont des effets et des impacts plus ou moins forts selon les critères (conditions de déplacements, desserte du territoire et des activités économiques, etc.). Certains effets sont plus défavorables : ils n'empêchent pas la réalisation du projet mais des mesures devront être recherchées dans la suite des études pour les éviter, les réduire ou les compenser.

► POUR EN SAVOIR + SUR LE PROJET ET SUR LES VARIANTES

Le dossier de concertation sur n31.fr

		SANS AMÉNAGEMENT OU « FIL DE L'EAU »	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
			Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Effets sur les conditions de déplacements, la desserte des territoires et les modes actifs	Sécurité des déplacements (2x2 voies, terre-plein central)					
	Homogénéité du parcours Beauvais-Compiègne					
	Fluidité (type de carrefours)					
	Temps de parcours Est-Ouest (heure de pointe du matin)	13 min. 20 sec.				
	Temps de parcours Ouest-Est (heure de pointe du matin)	9 min. 59 sec.				
	Accès au territoire (nombre de carrefours)	9				
	Accessibilité des entreprises et zones d'activités					
	Trafic maximal sur RN31 (tronçon ouest)	15 670 véh.				
	Trafic maximal sur RN31 (tronçon est)	32 830 véh.				
Effets et impacts sur les servitudes d'utilité publique, l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole	Apport aux mobilités actives (itinéraires de substitution utilisables par les modes actifs)					
	Impact sur les servitudes d'utilité publique					
	Impact sur les milieux naturels					
	Impact sur les corridors écologiques					
	Mise aux normes environnementales de l'infrastructure					
	Impact sur le bruit et la qualité de l'air					
Chiffrage	Impact sur l'activité agricole (consommation de surfaces)					
	Coût des travaux		130-140 M€	50-60 M€	70-80 M€	55-65 M€

● Effet favorable ● Effet plutôt favorable ● Effet faible ou neutre ● Effet plutôt défavorable ● Effet défavorable