

**Alain CUGNET**  
Agriculteur  
234, Rue des Mâtinnoix  
60880 ARMANCOURT  
 (0)6-07-54-79-00  
alain.cugnet@free.fr

Le 30 septembre 2025

Objet : Avis à l'occasion de la concertation pour la mise à 2x2 voies de la RN31

Madame, Monsieur,

J'ai assisté à la réunion publique à Canly, et au temps d'échange à Jaux sur le sujet en référence.

Ma ferme est située à Armancourt, et je cultive des parcelles sur plusieurs communes, dont Jaux et Jonquières. La plupart des parcelles sont au sud de la RN 31, mais il y en a quelques-unes au nord, par exemple la ZB 19 à Jonquières.

Les travaux envisagés ont deux impacts principaux sur mon exploitation :

- une perte de surface cultivée
- des déplacements agricoles différents

Sur le sujet de la perte de surface cultivée, les 4 variantes que vous présentez ont des impacts très différentes : de 3 à 15,5 ha.

Ces surfaces sont de plus certainement des minimums :

- l'expérience montre que les grands projets sous-estiment toujours leurs besoins
- avec un impact toujours croissant des compensations environnementales
- avec le rétablissement des accès, que vous n'avez quasiment pas compté

Il va donc de soi que ma préférence va sur ce sujet à **la variante la moins consommatrice d'espace agricole.**

Sur le sujet des déplacements agricoles, ceux-ci sont de 2 natures principales :

- de la ferme au champ, et de champ à champ
- de la ferme ou d'un champ vers un site de collecte de produits agricoles, vers l'atelier d'un concessionnaire agricole, vers une autre ferme pour y réaliser des travaux agricoles, vers un site éventuellement à plusieurs dizaines de km lors des achats / ventes de matériels agricoles

Pour la première catégorie de déplacements, je ne suis pas particulièrement inquiet, puisque l'accès aux parcelles sera nécessairement rétabli, et que l'aménagement foncier devrait rapprocher les parcelles de ma ferme.

Dans la deuxième catégorie de déplacements, j'emprunte souvent la N31 :

- vers Compiègne pour aller au silo Agora de Clairoix

- vers Beauvais pour aller au silo Agora d'Estrées-St-Denis
- vers Beauvais pour aller au silo UCAC d'Avrigny
- vers Beauvais pour aller chez Agrisanterre dans la ZI d'Arsy
- pour l'enlèvement de mes betteraves qui partent soit en camion, soit en tracteur vers Chevrières, via le rond-point de Moyvillers

Vos différentes variantes ne sont pas équivalentes dans ce domaine. Si tout ou partie était classée en voie express autorisée à 110 km/h, vous avez comme doctrine intangible d'interdire cette partie aux véhicules agricoles. Pour mes déplacements "au long cours", c'est une gêne considérable. Les itinéraires de substitution qui seraient mis en place ne me rassurent pas du tout.

Notre expérience locale :

- pour se rendre à Noyon, l'ancienne N32, devenue D932, est une "punition" pour les véhicules agricoles : dos d'ânes, restrictions de largeur, sens uniques, déviations, ...
- de même pour la portion Catenoy-Beauvais, lorsque je dois me rendre à Beauvais

L'expérience locale montre même que ces portions sont tellement "infréquentables" que des véhicules agricoles empruntent malgré tout la 4 voies express. La somme de votre décision et de celles d'aménagements locaux nous met en position d'être quelquefois "contraints" à l'illégalité.

Ma préférence sur ce sujet va donc logiquement à la variante qui autorise les véhicules agricoles sur la nouvelle N31.

En complément, j'ai aussi d'autres observations à formuler :

1°) Le flyer que vous avez distribué me semble partial dans la comparaison des variantes :

- vous affichez la variante B moins sécuritaire que les autres sur le critère "2x2 voies, terre-plein central", alors que les variantes C et D conservent une portion 2x1 voie, et que les A et B sont les seules entièrement en 2x2 voies
- en "impact sur le bruit", vous classez à l'identique les variantes, alors que les véhicules sont plus bruyants à 110 km/h

2°) La variante B :

- elle est présentée comme la plus défavorable au temps de parcours
- elle n'intègre pas l'échangeur à l'extrémité est du parcours, qui est le point crucial à décongestionner
- au contraire, elle conserve une portion actuellement limitée à 70 km/h, en 2 x 1 voie
- il s'agirait à cet endroit d'une rupture considérable d'homogénéité (de lisibilité, avez-vous dit) de l'itinéraire, puisque la vitesse passerait successivement, par exemple d'est en ouest, de 110 km/h sur 4 voies, à 90 sur 4 voies, puis 70 sur 2 voies, puis finalement 90 km/h sur 4 voies jusqu'à l'autoroute
- l'intégration de l'échangeur à l'extrémité est du parcours offrirait une homogénéité certaine, puisque la vitesse aurait un seul changement en passant de 110 km/h à 90 km/h, et toujours sur 4 voies
- il me semble judicieux que vous envisagiez une variante B bis comportant l'échangeur à l'extrémité est du parcours

3°) La ségrégation des trafics :

- vous avez expliqué que l'exclusion des véhicules agricoles des voies express est une doctrine nationale, et s'applique donc sur toutes les routes "nationales"
- vous n'êtes pourtant pas sans savoir qu'il existe en France des routes à 4 voies 110 km/h accessibles aux véhicules agricoles

- vous justifiez cette doctrine par des raisons de sécurité, mais cela ne doit pas être si évident, pour que ce ne soit pas universellement partagé
- l'agrégation des véhicules agricoles avec les cyclomoteurs, trottinettes et voitures sans permis me fait penser au mariage de la carpe et du lapin : d'un côté des véhicules de quelques centaines de kilos, de l'autre de quelques dizaines de tonnes, d'un côté des véhicules de moins de 3 m de long et 1,5 m de large, de l'autre de 10 à 15 m de long et de 3 m de large

4°) Le contournement nord de Compiègne :

- l'exclusion actuelle des véhicules agricoles du contournement nord de Compiègne a pour effet d'envoyer les convois agricoles en particulier sur la D13, qui traverse Jaux, Venette et Margny avant d'arriver à Clairoix au silo Agora, passant ainsi devant le collège de Margny, devant les cafés, la Poste, les boulangeries ...
- quelque soit la variante retenue dans le cadre du présent projet, il me semble inéluctable, à terme, qu'au moins le contournement nord de Compiègne soit autorisé aux véhicules agricoles
- c'est, par exemple, le cas à Beauvais
- c'est le sens de l'histoire, avec une diminution généralisée des vitesses autorisées : 80 km/h au lieu de 90 sur les routes, 30 km/h en train de se généraliser en ville (y compris des portions à 20 km/h)
- c'est le sens de l'histoire, avec une tolérance toujours moindre des riverains aux "nuisances" de toutes sortes

Vous en remerciant par avance de l'attention que vous porterez à mes observations, je vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

