

## **RN31** MISE À 2X2 VOIES ENTRE BOIS DE LIHUS, ARSY ET COMPIÈGNE

### Compte rendu de la réunion publique de Canly – 16 septembre 2025 à 19 h

**Lieu :** salle René Becuwe, 23 rue des Écoles à Canly

**Nombre de participants :** env. 60

**Intervenants :**

Maire de Canly

- Lionel GUIBON

Garante de la concertation (Commission nationale du débat public)

- Sylvie DENIS DINTILHAC

Représentants de la DREAL Hauts-de-France, maître d'ouvrage

- Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint
- Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures
- Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national
- Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations

Animateur

- Jean-Yves DERUYTER, MD Conseil

**Déroulement (2 h 15) :**

- Mot d'accueil et introduction
- Première partie de la présentation du projet (enjeux et objectifs)
- Échanges avec le public
- Deuxième partie de la présentation du projet (les variantes d'aménagement)
- Échanges avec le public
- Conclusion



## Mot d'accueil et introduction

### **Lionel GUIBON, maire de Canly**

Mesdames, Messieurs, bonsoir, bienvenue à tous. Lionel GUIBON, maire de la commune de Canly. On est heureux de vous accueillir ce soir pour la réunion de présentation des projets de la 2x2 voies sur la RN31. Je vous souhaite une bonne réunion.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci. C'est à vous, Mme la garante.

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Bonsoir, Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la CNDP, Commission Nationale du Débat Public. Je vous propose de partir au cinéma et de visionner tout d'abord la petite vidéo qui présente la CNDP, son rôle et son statut.

*Projection du film de présentation de la CNDP.*

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Je reprends la parole sans perdre de temps. Vous avez des petits dépliants à l'entrée, des petites plaquettes qui reprennent les différents arguments de la CNDP. Aujourd'hui, la CNDP dans ce projet de dédoublement de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne, quel est son rôle en l'espèce ? Il faut savoir que, vous avez vu dans la vidéo, la saisine de la CNDP n'était pas obligatoire et c'est à saluer. Cela veut dire que l'État a demandé volontairement de se placer sous la procédure de concertation préalable sous l'égide CNDP.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'un tiers, totalement extérieur aux porteurs de projets, a pour mission de garantir, par une analyse du contexte, c'est-à-dire analyser quels sont les impacts, le ressenti, les préoccupations, les points de vigilance du terrain à date, et ensuite, pour pouvoir préconiser des modalités qui correspondront correctement au terrain et au projet. Et, dernière étape, donc, il y aura la concertation. La dernière étape, c'est le bilan. Et ça, c'est une trace écrite par un tiers, justement, qui permettra de suivre l'évolution des arguments du terrain, de toute personne qui aura pris la parole, jusqu'à l'enquête publique ou la consultation électronique. Les choses bougent mais, en tout cas, c'est une trace écrite retranscrivant votre parole et votre point de vue à un moment donné. Voilà pour la mission de la garante.

Je vais juste passer à la dernière slide qui présente les grands principes qui doivent être respectés par la garante. Tout d'abord, elle est indépendante. Elle est totalement indépendante du porteur de projet et c'est à ce titre qu'elle ne parle jamais du projet et elle n'apprécie jamais le projet. Elle ne porte aucun avis. Son avis portera sur le déroulement de la procédure de participation. Est-ce que les modalités, est-ce que l'information qui a été donnée était complète, pertinente, pour permettre à chacun d'entre vous de se forger une opinion et de pouvoir la transcrire dans une contribution, si possible argumentée ? Neutralité, donc ça c'est vis-à-vis du porteur de projet, mais aussi des autorités administratives autres. La transparence, eh bien, on relate, on dit, les personnes qu'on a rencontrées dans l'analyse de contexte, on ne parle pas du fond, puisque ça, c'est confidentiel. L'argumentation, dans le bilan, il ne s'agit pas d'un sondage, il ne s'agit pas d'un référendum. Ces procédures de participation, elles sont là pour que vous étayiez vos positions. Pourquoi ai-je des craintes ? Pour telle ou telle raison ? Je suis pour, contre, mais à quel titre ? En raison de quoi ? A cause de quoi ? C'est ça qui est intéressant. L'objectif de ces procédures de concertation, c'est d'éclairer au maximum l'autorité décisionnaire. Qu'elle puisse prendre une décision éclairée. Donc, c'est vraiment de l'argumentaire.

Égalité de traitement, ça veut dire que toute personne qui est présente ici, sa voix a le même poids, son argument sera traité de la même manière. Des associations environnementales, les chambres d'agriculture peuvent déposer des contributions. L'important pour le garant, c'est de rapporter, de consigner chaque argument qui est développé.

Et l'inclusion, bien évidemment, c'est tous sont concernés, tout public, quel qu'il soit. Et donc, l'important aussi, c'est d'aller vers, et c'est pour ça que je crois que j'ai fait un petit peu de terrain sur ce dossier. Voilà, c'est tout ce que j'avais à vous dire, je regarde mon antisèche. Dernier point, c'est le planning. On a dit que le bilan était rédigé et établi par la garante dans un délai d'un mois à compter de la clôture de la procédure.

La procédure se termine le 10 octobre. Vous avez jusqu'au 10 octobre pour déposer vos contributions. Le bilan sera rédigé et rendu à la CNDP et publié sur le site du porteur de projet. Et celui de la CNDP le 10 novembre au plus tard. Et donc, ça laisse un délai jusqu'au 10 janvier pour le porteur de projet, pour apporter la réponse, en fait, à vos arguments et aux préconisations qui auront été faites. Merci.

### **Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France**

Merci, Mme la garante. Merci de nous accompagner dans cette démarche. Et à la Commission du débat public. Vos recommandations méthodologiques sont toujours très appréciées de la part de la DREAL. Je me présente, Nicolas MORBÉ, je suis directeur adjoint à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France. Nous sommes les représentants du maître d'ouvrage. On parle de route nationale, donc l'État est maître d'ouvrage et c'est lui qui pilote le dossier. La DREAL fait les études, les procédures et ensuite, si vous connaissez, il y a les petites camionnettes orange qui sont la DIR, eux, exploitent la route au quotidien, une fois qu'elle a été construite.

M. le maire, merci de nous accueillir dans cette belle salle ce soir. Mme la présidente, MM. les maires, bonsoir Mesdames, Messieurs. Merci d'être venus à la fois pour vous informer et pour vous exprimer. Et nous sommes bien évidemment à votre écoute.

Donc, nous sommes là sur une réunion publique sur la RN31, pour un aménagement entre Bois de Lihus et Compiègne. La RN31, vous la connaissez sûrement mieux que moi, entre Beauvais et Compiègne, elle a déjà été en grande partie aménagée à 2x2 voies. Il reste des sections à traiter.

La section qui nous occupe ce soir est une section qui actuellement est en cours d'étude. Notre objectif à nous, DREAL, c'est d'avancer ces études jusqu'à pouvoir ensuite engager des procédures qui nous permettront de faire reconnaître l'utilité publique du projet, d'obtenir les autorisations pour effectuer des travaux.

Tout ça pour essayer d'être prêt le jour où on négociera ce qu'on appelle un contrat de plan État-Région pour mettre en place les financements pour réaliser des travaux. Les contrats de plan État-Région, en général, font appel à des financements de l'État, de la Région, voire potentiellement aussi des Départements. Mais on n'en est pas encore là vu qu'il faut d'abord définir des projets, les faire autoriser, les chiffrer avant de pouvoir négocier l'inscription de travaux. Et pour définir ces projets, on organise aussi des concertations publiques, c'est l'objet ce soir.

On réalise des premières études pour défricher le terrain et voir ce qu'il est possible de faire aussi avec les différentes contraintes, enjeux du territoire et puis également nos contraintes, nos normes techniques. On vient là aussi pour vous les présenter, que vous puissiez les comprendre et puis aussi surtout être à votre écoute de ce qui peut enrichir et faire évoluer le projet. Ce qu'il faut bien comprendre, comme cela a été dit, c'est que ce point de concertation est quand même très en amont de la définition de l'opération et que ce qu'on peut entendre peut nous conduire à intégrer des évolutions, à faire évoluer le projet. Tout n'est pas figé. À chaque fois qu'on organise une réunion publique, j'ai presque envie de dire qu'on reçoit de l'information très utile qui nous permet aussi de mieux concevoir nos projets pour vraiment intégrer les remontées du territoire. Alors quand je dis le territoire, ce sont à la fois ses habitants, les riverains, les usagers et tout ce qui effectivement constitue l'écosystème autour d'une infrastructure.

Je vais passer la parole à mes collègues qui vont vous présenter en détail le projet tel qu'il est avancé. Je vous remercie encore d'être venus ce soir.

## Première partie de la présentation du projet (enjeux et objectifs)

### Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures de la DREAL Hauts-de-France

Bonsoir à tous. Je suis Nicolas LENOIR. Je suis le chef du service mobilité et infrastructures à la DREAL Hauts-de-France, service dans lequel on gère, on pilote ces projets d'aménagement du réseau routier national, comme l'a expliqué Nicolas MORBÉ à l'instant. Alors, comment va se passer la réunion ? On va avoir deux temps. On va vous faire une première présentation dans cette première partie où on balayera les enjeux du territoire, les enjeux à aménager la RN31, quels objectifs on cherche à atteindre, donc plutôt j'allais dire le cadre général dans lequel le projet se trouve et pourquoi ce projet.

On aura un premier temps d'échanges, consacré à ces sujets, au contenu de cette première partie. Et puis dans un deuxième temps, on présentera ce que vous connaissez déjà sans doute avec les documents de la concertation ou les panneaux qui sont dans le hall d'entrée. On balayera les variantes qui sont soumises à cette concertation. Et on aura un deuxième temps d'échanges pour justement avoir des questions, des prises de position. Ce n'est pas forcément que des questions, c'est tout simplement des prises de position, argumentées comme l'a dit Mme la garante, en général en expliquant pourquoi ces positions ou ces attentes par rapport au projet, de manière plus précise sur chacune des variantes.

Alors, comme on l'a déjà un peu dit, la concertation, c'est sur la dizaine de kilomètres, un peu plus, 11 kilomètres, qui se situent entre le Bois de Lihus, au niveau de la commune de Moyvillers, et l'arrivée sur le nord-ouest de Compiègne, avec au milieu des grandes infrastructures de transport que sont l'autoroute A1 et la ligne LGV [*ligne à grande vitesse Nord*]<sup>1</sup>. Donc le territoire autour de cette section, c'est la dizaine de communes dont les noms sont listés à l'écran.

Et puis en dézoomant, même si la carte ne le montre pas, Nicolas MORBÉ l'a dit, la RN31, plus à l'ouest, a déjà été en grande partie aménagée à 2x2 voies, jusqu'à Catenoy. On a parlé du CPER. Il faut savoir que le CPER, le contrat de projet, couvre 2023-2027. Il prévoit, lui, les premiers financements pour poursuivre cette mise à 2x2 voies en route express. On reviendra sur cette notion-là par la suite, évidemment. Avec la réalisation de premiers travaux, il y a une petite dizaine de millions d'euros qui sont prévus, cofinancés par l'État et le Département. On le verra, d'ailleurs, quand on discutera des différentes variantes pour la section d'aujourd'hui, entre le Bois de Lihus et Compiègne, qui a comme aspect d'analyse, dans les enjeux de cet aménagement, la continuité de l'itinéraire, c'est-à-dire le type de route qu'on aménage, l'idée c'est qu'il soit homogène le plus possible le long de la RN31.

Le territoire de la concertation, ce sont donc les 10 communes très directement concernées par le tracé de ces 11 kilomètres. Les objectifs de la concertation, déjà dans un premier temps, c'est de partager l'information sur les études qui ont été menées et les variantes auxquelles ces premières réflexions ont abouti. C'est de recueillir vos questions ou vos attentes, vos préoccupations, vos prises de position par rapport aux choix que les quatre variantes proposent. C'est de nous aider à faire avancer le projet, à l'enrichir, à l'améliorer.

Comme l'a dit Nicolas MORBÉ, à chacune des concertations qu'on mène, en général, la variante qu'on poursuit, le projet qu'on continue d'étudier, a été amendé, modifié, grâce à ce qu'on a entendu pendant la concertation sur un certain nombre de sujets. On est là pour vraiment vous écouter. Les modalités de la concertation, on les remettra à l'écran à la fin de notre présentation, mais je pense que vous les avez tous sous les yeux, avec les différentes réunions qui auront lieu. Tout cela est détaillé dans la plaquette, le 4 pages qui était disponible à l'entrée.

Alors, on va rentrer dans le vif du sujet. De quoi parlons-nous ? On parle de la RN31, je l'ai dit, entre le Bois de Lihus et Compiègne. Il faut savoir, et vous le savez mieux que nous, qu'elle a un rôle important pour votre territoire, puisqu'elle relie les deux agglomérations que sont Beauvais et Compiègne, elle est un trait d'union à travers le département, et en plus, elle fait la jonction entre deux itinéraires d'importance, deux axes Nord-Sud, l'A16 et l'A1. Donc elle a vraiment un rôle assez fondamental dans la circulation sur cette zone du territoire et de l'Oise.

Alors ça, c'est un peu sa fonction à grande échelle, mais elle a surtout, pour vous, un rôle de desserte locale, parce qu'elle est reliée au réseau départemental, et tout cela donne accès à vos communes et

---

<sup>1</sup> Les mentions en italique entre crochets [...] sont des ajouts du rédacteur du compte rendu pour expliciter quelques notions et/ou pour faciliter la lecture.

aux différents centres d'intérêt, différents services qu'il y a dans vos communes. Elle donne accès à vos communes avec les pôles, les zones d'activités. Là aussi, on y reviendra quand on présentera les enjeux du territoire de manière plus détaillée, riches de zones d'activités et de développement économique. Et puis, les établissements scolaires, tous les centres de fonctionnalités et de services qui sont présents sur votre territoire. Et évidemment, là aussi, ça sera un des aspects importants de la comparaison des variantes et des types d'aménagement qu'on peut faire. Il y a également l'activité agricole et l'accès aux parcelles agricoles qui est à bien prendre en compte. C'est là que je passe le relais à Claire CAFFIN.

**Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national de la DREAL Hauts-de-France**

Bonsoir, Claire CAFFIN, je suis cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage en charge de l'investissement routier. On va poursuivre sur la présentation des enjeux du territoire et de la RN31. Les niveaux de trafic vont d'un peu moins de 10 000 véhicules par jour à 40 000 véhicules par jour sur l'ensemble de la RN31, on est plutôt entre 15 000 et 40 000 sur ce secteur précisément, avec un point de bascule au niveau de l'autoroute, un niveau de trafic qui est beaucoup plus important entre l'autoroute A1 et l'entrée de Compiègne. On arrive jusqu'à 40 000 véhicules par jour et des taux de poids lourds qui varient de 10 à 17 %, qui sont quand même plutôt conséquents. Ce qu'on observe aussi sur le secteur, c'est la congestion régulière le matin et le soir en approche de Compiègne.

Deux niveaux de trafic un peu différents entre l'est et l'ouest de l'autoroute A1. C'est vraiment le point de bascule et on y reviendra tout à l'heure, parce que cela génère aussi des propositions qui sont un peu différentes sur les deux tronçons. Ensuite, on a remis quelques petits schémas pour expliciter le projet dont on parle ce soir. On est aujourd'hui sur une route qui est bidirectionnelle avec des créniaux de dépassement, c'est l'image de gauche, une route avec des limitations de vitesse à 80 km/h, pas de limitation d'accès aux véhicules lents notamment, on n'a pas de statut particulier. Notre projet, c'est d'aménager la RN31 à 2x2 voies, un petit peu comme ce que vous connaissez à l'ouest en partant vers Beauvais, avec cette fois un terre-plein central qui sépare les flux, qui apportera à la fois de la fluidité et de la sécurité sur cette RN31, avec parfois, on verra, des statuts de route express, donc un statut de route express qui impose à certains véhicules, aux véhicules lents notamment, d'emprunter des itinéraires alternatifs. Mais on y reviendra un peu plus tard en détail.

L'infrastructure actuellement, c'est une infrastructure qui est ancienne et qui nécessite d'être modernisée. Parce que sa conception est ancienne. Donc c'est une infrastructure qui nécessite d'être modernisée pour améliorer la prise en compte de l'environnement par rapport à la protection de la ressource en eau, avec la réalisation de fossés et de bassins. On a des enjeux de faune, donc la prise en compte de l'environnement : le projet prévoit la réalisation de passages pour la faune. Et puis, le projet prévoit aussi la prise en compte des enjeux liés au bruit et aux nuisances sonores pour la population.

Les enjeux du territoire, d'abord la RN31 assure des enjeux de déplacements. C'est un axe qui est emprunté à la fois pour le travail et pour la desserte des activités économiques et l'ensemble des zones d'activités. On a un rôle important aussi pour la desserte des établissements scolaires, des entreprises. Et on est aussi sur un secteur qui est très concerné par l'activité agricole, puisqu'on a plus de 60 % des terres qui sont aujourd'hui exploitées, et l'enjeu sera de préserver l'activité agricole, de réduire les impacts en termes d'emprise, et de rétablir les accès à chacune des parcelles.

Un autre enjeu, c'est le cadre de vie des habitants. On a déjà réalisé quelques études en termes de pollution de l'air et de niveau de bruit. D'autres études viendront, et on sait qu'il y a un enjeu à protéger la population. Ce sera l'occasion, ce projet, de prendre en compte toute la réglementation en termes de protection des populations.

En termes d'urbanisme et de servitudes d'utilité publique, on a aujourd'hui des textes, des documents d'urbanisme qui réglementent les aménagements, donc le projet prendra en compte tous ces documents d'urbanisme. On a aussi trois zones de captage d'eau potable qu'il faudra prendre en compte. Et on a également un certain nombre de réseaux, des réseaux de gaz, des réseaux de moyenne et haute tension qui franchissent la RN31, donc il faudra aussi les prendre en compte. En termes de patrimoine, on n'a pas repéré d'enjeux particuliers à proximité immédiate de la RN31 et à priori pas beaucoup d'enjeux en termes d'archéologie et de paysage.

Sur le plan de l'environnement naturel, on est en bordure de zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique. Mais on n'a pas repéré à ce stade, en fonction des études qui ont déjà été réalisées, de zones humides. On a des réservoirs de biodiversité qui se situent aussi à proximité qu'il faudra respecter. On a identifié quelques espèces, mais pareil, dans la suite des études, on pourra affiner et prendre en compte tous ces enjeux.

Alors on a quelques cartes [*les cartes des enjeux du territoire*] qui sont dans le dossier, que vous pourrez retrouver dans le dossier. L'idée, ce n'est pas de les balayer toutes, mais simplement de vous les présenter rapidement. Donc on a trois cartes pour parcourir l'ensemble du linéaire. Et vous retrouverez sur ces trois cartes l'ensemble des enjeux que nous avons identifiés : les enjeux liés à l'urbanisation, au réseau, tous les enjeux qu'on a évoqués précédemment, aux zones d'activité, aux zones à enjeux environnementaux.

Vous y retrouverez aussi toutes les routes qu'on intercepte le long de la RN31. On retrouve tout à l'ouest la RD1017, la RD155, la RD60 au niveau d'Arsy, la RD522, la ligne à grande vitesse, l'autoroute A1 qui longe la ligne à grande vitesse, la RD26, la RD98. On passe un peu de temps, mais c'est parce qu'on en parlera juste après. La RD36, la RD1131, l'échangeur, et puis la RD36E. L'idée, c'était vraiment de vous expliquer un peu comment ces cartes ont été construites et elles ont vocation, ces cartes, à être alimentées avec toutes les informations que vous pourrez nous remonter également dans le cadre de cette concertation.

Alors les objectifs du projet, il y a trois principaux objectifs. L'objectif premier c'est d'améliorer la sécurité routière. La mise à 2x2 voies et la mise en place d'un terre-plein central va permettre de sécuriser les déplacements et de limiter les risques d'accidents frontaux. L'aménagement à 2x2 voies va permettre aussi de concentrer les points d'accès sur certains carrefours, ce qui nécessitera de réaménager les carrefours et on va sécuriser les carrefours en aménageant la RN31. On va aussi supprimer l'ensemble des accès directs le long de la RN31 en concentrant et en renvoyant vers des carrefours aménagés. Donc cela jouera aussi en faveur de la sécurité. Et puis la mise en place d'un terre-plein central va aussi favoriser les dépassements. Premier objectif, sécuriser la circulation.

Le deuxième objectif, c'est de faciliter les déplacements en fluidifiant la circulation, en réalisant un aménagement qui est homogène entre les deux axes principaux que sont l'autoroute A16 et l'autoroute A1. Le projet a aussi vocation à sortir le trafic des véhicules lents sur des itinéraires de substitution, donc ça va encore améliorer la fluidité sur la RN31 et en aménageant des itinéraires de substitution, on va aussi pouvoir créer de nouvelles opportunités pour les mobilités douces.

Et enfin, le dernier objectif, c'est de moderniser le réseau, donc ça revient un peu sur ce que je vous disais en amont : l'idée est de prendre en compte tous les grands enjeux environnementaux sur la RN actuelle, donc améliorer l'assainissement, mettre en place un assainissement, prendre en compte la problématique du bruit et permettre le passage de la faune de part et d'autre de la RN31 qui est aujourd'hui une coupure.

### **Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Pour conclure cette première partie, on l'a déjà un peu dit en introduction, où est-ce qu'on en est aujourd'hui ? On y reviendra à la fin de la réunion, à la fin de la deuxième partie, en mettant en perspective de manière encore plus lointaine dans les étapes à mener. Mais donc on est aujourd'hui, entre la mi-septembre et la mi-octobre, dans le cadre de la concertation publique préalable. Dans un délai d'un mois puis deux mois, il y aura donc successivement le bilan de Mme la garante de la CNDP, puis le bilan du maître d'ouvrage que nous sommes, avec non seulement les réponses à ce qui aura pu être dit pendant la concertation et les recommandations que Mme la garante nous formulera, mais aussi, normalement, les suites que l'État, le maître d'ouvrage, prévoit de donner au projet.

En l'occurrence, en théorie, ça serait de retenir une des variantes pour ensuite, à partir des années suivantes et à partir de 2026, mener les études détaillées de conception de cette variante, de cet aménagement, pour pouvoir mener les étapes administratives, réaliser une étude d'impact, déclarer d'utilité publique le projet, puis avoir les autorisations environnementales. Un certain nombre d'étapes à mener, on y reviendra, avant de pouvoir, le moment venu, engager des travaux. Comme cela a été dit, tout ça étant évidemment conditionné à la mise en place des financements via les contrats de projet État-Région. Voilà, je crois qu'on est au bout du diaporama.

## Échanges avec le public

### Jean-Yves DERUYTER, animateur

Voilà, donc on va procéder à un premier temps d'échanges. Donc ce temps d'échanges, on va essayer de le consacrer principalement à ce qui vient d'être dit. On ne va pas commencer à parler des différents scénarios puisque ceux-ci seront présentés après et donneront lieu à un autre temps d'échanges.

Alors pour ce temps d'échanges, ce que je vous propose, c'est que, quand vous demandez la parole, vous vous présentiez, que vous soyez concis. Il faut aussi respecter la parole des autres. On a le droit de ne pas être d'accord avec d'autres, mais cela fait partie des libertés fondamentales. Sachez aussi que la réunion est enregistrée. Ce n'est pas pour vous flicker, c'est pour pouvoir justement restituer fidèlement les échanges. C'est un sujet que Mme la garante a abordé tout à l'heure. C'est très important que tout ce que vous aurez dit soit restitué dans les comptes rendus de réunions, qui d'ailleurs seront mis à disposition dès que possible sur le site internet de la concertation.

Donc ce que je vous propose, s'il y a des questions ou des remarques ou des positions par rapport à ce qui vient d'être dit, est-ce qu'il y a des gens qui souhaitent intervenir ? Monsieur ?

### Un agriculteur d'Armancourt

Bonjour à tous, je suis agriculteur-producteur situé à Armancourt, mon exploitation, mais j'exploite aussi sur les communes au bord de la Nationale 31, et par ailleurs élu syndical. Comment se fait-il que certaines routes à 2x2 voies soient autorisées aux véhicules agricoles et pas d'autres ? Je parle bien de 2x2 voies à 110 km/h.

### Jean-Yves DERUYTER, animateur

On essaie de grouper les questions. Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Oui, allez-y Madame, comme ça, ça permet à la DREAL de préparer les réponses.

### Une habitante d'Arsy

Bonjour tout le monde, j'habite la commune d'Arsy, donc j'ai quelques questions à poser en fonction de ce que vous avez dit. Vous avez parlé de la mise en sécurité de l'eau pour donner suite aux travaux pour la collecte, j'aurais voulu avoir des précisions : qu'est-ce que vous avez prévu ? Parce que comme il y a de plus en plus d'eau, pour que les terrains qui sont à proximité ne soient pas noyés, surtout que principalement, ce sont des terres de culture.

Vous avez parlé aussi de la qualité de l'air : qu'est-il envisagé pour la qualité de l'air ? Par exemple, comme la commune d'Arsy qui est vraiment impactée puisqu'elle se trouve en ligne directe. Je regarde, j'ai noté, vous avez dit aussi qu'il y avait très peu d'enjeux au niveau du paysage, je n'ai pas tout retenu, j'aurais voulu avoir un petit peu plus de précisions s'il vous plaît. Et qu'est-ce que vous entendez par itinéraire de substitution par rapport à la fluidité des travaux ?

### Jean-Yves DERUYTER, animateur

Très bien, voilà déjà quelques questions qui méritent des réponses. Donc il y a des questions très techniques. Qui répond ?

### Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national (DREAL Hauts-de-France)

Pour la première question, pourquoi certaines routes à 2x2 voies à 110 km/h peuvent être circulées par les convois agricoles ? En principe, les routes à 110 km/h, elles ont un statut de route express et donc elles n'autorisent pas la présence de véhicules agricoles. Le véhicule lent, d'ailleurs, c'est véhicule

agricole, voiture sans permis, vélo, mobylette. Sur le réseau routier national, en tout cas, dès lors qu'on a un statut de route express, il n'y a pas de véhicule lent autorisé.

Sur la question sur l'assainissement, ce qui est prévu, c'est de récolter les eaux de la plateforme routière, de les traiter et d'éviter la pollution accidentelle, le rejet de pollution dans le milieu naturel. Et ce qui est prévu également, c'est de rétablir la continuité hydraulique des bassins versants.

Sur les itinéraires de substitution, c'est une voie alternative qui permet à un véhicule qui n'est pas autorisé sur les 2x2 voies de circuler et de desservir le territoire. Alors on en parlera après, ça peut être la réutilisation du réseau local, donc en passant dans les villages, ou ça peut être avec des itinéraires parallèles. Il y a plusieurs options possibles.

Sur la partie qualité de l'air, il y a des mesures qui ont été faites, il y a d'autres mesures qui seront encore faites plus tard et on modélisera. Aujourd'hui, on a des véhicules, on a une route qui se passe, et l'objectif, c'est de faire en sorte que le rejet soit le plus faible possible dans l'environnement.

Et sur les enjeux paysage et patrimoine, alors c'était de manière générique, en fait, on n'a pas identifié de zone de protection particulière avec des enjeux paysagers. On avance dans les études, mais on a encore du travail devant nous.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Monsieur avait une question là-bas.

### **Un habitant de Canly**

J'habite Canly, je suis propriétaire forestier. J'ai une question pour l'instant : comment sont nommés les tiers ?

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Comment sont nommés les tiers garants ?

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Oui, la CNDP est une autorité administrative indépendante. Ça veut dire qu'elle a un statut qui lui garantit son indépendance. Elle a son propre budget, elle a son propre règlement. Et il y a différents critères qui définissent une autorité administrative indépendante. Sur les tiers garant, les tiers neutres, la personne tiers par rapport à la procédure de participation du public, dans le cadre des projets qui ont un impact sur l'environnement, vous avez différentes procédures de participation du public, qui sont consignés dans le Code de l'environnement et qui accompagnent les projets dès leur genèse jusqu'à la décision finale qui doit être prise. Comme disait la DREAL, cela peut être une déclaration d'utilité publique ou aussi une autorisation environnementale.

Ces procédures de participation du public, elles se définissent, elles portent des noms. Ce sont les procédures de concertation préalable à toute décision. C'est aujourd'hui la procédure qui a été mise en œuvre par l'État à propos du doublement de la RN31. Cette procédure peut être conduite par l'État lui-même parce qu'elle n'est pas soumise obligatoirement à un tiers neutre. Mais ça a été le choix de l'État. Et l'État s'est tourné vers la Commission nationale du débat public, qui, elle, dispose d'un vivier de garants, de personnes qui ont postulé. Il y a un entretien, et ensuite, on est désigné en fonction de nos formations, de nos sensibilités à l'environnement, de sensibilités dans le domaine et de nos disponibilités. Voilà. Est-ce que j'ai répondu ?

Alors, vous avez cette première phase de procédure de participation, comme l'a énoncé l'État, la phase de cette concertation préalable à tout projet. À son issue, l'État décidera s'il poursuit ou s'il ne poursuit pas le projet. Et s'il le poursuit, il pourra déjà avancer et il proposera et il retiendra normalement une variante : première étape, je ne me trompe pas, surtout dites-moi si je me trompe. Et à partir de cette première étape de définition du projet, eh bien, il y aura, selon le Code de l'environnement, d'autres procédures qui vont être enclenchées pour étudier de manière plus précise les impacts environnementaux. Et c'est ce qu'on appellera la phase de l'évaluation environnementale. Donc, vous avez la réalisation de l'étude d'impact, vous avez la soumission de l'étude d'impact à une autre autorité



qui est l'Autorité environnementale, je suppose que ça dépendra de la mission régionale de l'autorité nationale, donc de l'autorité environnementale nationale, qui rendra un avis sur la qualité des études qui ont été effectuées pour mesurer l'impact environnemental. L'autorité environnementale est une véritable autorité, et d'expérience, les avis qu'elle rend ont du poids, en fait, dans la suite des projets. Donc ça, c'est la deuxième phase de l'évaluation environnementale et la troisième, le porteur de projet répond à l'avis de l'autorité environnementale.

Une fois qu'il aura rempli toutes les cases de cette phase d'évaluation environnementale, le projet mieux défini, mieux étudié, sera resoumis au public. Et c'est ce qu'on appelle les enquêtes publiques. Mais là, vous voyez bien que le projet qui sera soumis à l'enquête publique est un projet qui sera mieux défini, mais donc avec beaucoup moins d'ouvertures. Et donc la phase de modification d'amendement, la marge, est du coup, plus restreinte. Ce qui est normal puisque, en fait, c'est un processus à étapes. Et ensuite, au terme d'autres consultations, mais bon, je ne les connais pas toutes par cœur, et ensuite il y aura une décision finale qui sera prise. Et donc là, en l'espèce, c'est un arrêté préfectoral, je suppose, déclarant d'utilité publique les travaux. Et puis, une fois que les travaux seraient déclarés d'utilité publique, il faut procéder à une deuxième phase, une phase encore qui concerne la réalisation des travaux d'utilité publique et qui nécessite d'autres autorisations, dont l'autorisation environnementale.

Donc vous voyez, c'est un processus qui est très long et c'est un processus en entonnoir. Alors j'espère avoir été à peu près claire, mais en tout cas, le tiers, c'est le garant CNDP aujourd'hui et ce sera le commissaire enquêteur au moment de l'enquête publique.

#### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci Madame. J'ai vu qu'il y avait... alors il y a un Monsieur qui pose une question et je vous passe la parole après, Madame.

#### **Laurent DEVILLERS, adjoint au maire de Jaux**

Bonsoir à tous, Laurent DEVILLERS, adjoint au maire de Jaux. Pour bien se rendre compte, parce que ça fait déjà deux ans qu'on travaille sur le projet, pour vous donner une idée de la temporalité, parce qu'on n'en a pas encore parlé, c'est objectif 10 ans. Donc il y a beaucoup d'études, il y a beaucoup d'impacts devant, et pour dire la route en 2x2 voies, ça ne sera pas avant une bonne dizaine d'années. C'est pour se rendre compte de la temporalité du projet. Merci.

#### **La même habitante d'Arsy**

Puis-je poser la question sur les nuisances sonores ou ça fera l'objet de la deuxième partie ? Qu'est-ce que vous avez prévu pour les nuisances sonores concernant les habitations qui sont à proximité ? Je vais aller jusqu'au bout de ma question : est-ce que vous avez prévu un revêtement phonique pour limiter les dégâts ?

#### **Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national (DREAL Hauts-de-France)**

Sur le sujet des nuisances sonores, là encore, on a déjà fait quelques mesures, mais il y aura d'autres mesures et on va modéliser pour voir quel sera le niveau de bruit après réalisation de l'infrastructure. Sur la question des enrobés phoniques, on verra d'ici là, puisque c'est à horizon 10 ans, l'expérience aujourd'hui montre que les enrobés phoniques sont très bien pendant 2 ans et après se colmatent, et on perd l'effet des enrobés phoniques.

Donc on préfère partir sur des solutions en général plus classiques d'enrobés et on verra en fonction des niveaux de bruit, s'il y a besoin, donc si on dépasse les seuils réglementaires, il y aura au choix, soit des murs anti-bruit qui pourront être mis en place si on a plusieurs habitations qui sont concernées et on pourra aussi avoir des protections de façade, c'est-à-dire qu'on finance le changement des menuiseries dans chacune des maisons impactées pour que le niveau de bruit dans les habitations soit inférieur au seuil réglementaire.

### **La même habitante d'Arsy**

Je vais aller plus loin, comme mur de protection, quelque chose de végétal pour ne pas impacter nos communes rurales, pas des murs en béton ?

### **Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national (DREAL Hauts-de-France)**

Aujourd'hui, rien n'est défini, c'est la suite des études qui permettra de définir cela plus précisément. Mais on fait effectivement deux types de protection contre le bruit : les murs béton, qui ont l'avantage d'être assez étroits en termes d'emprise et puis les merlons [*buttes de terre*] paysagers. Mais aujourd'hui, on n'en est pas du tout là.

### **Un habitant d'Arsy**

Bonjour, je suis habitant aussi du village martyr d'Arsy, bientôt. Donc aussi, question sur le bruit. Vous parlez d'isolation des murs de maison donc je vous coupe tout de suite : nous, on habite à la campagne, c'est pour vivre aussi dehors. Et le fait de changer des fenêtres, ce n'est pas ça qui préservera notre qualité de vie.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci Monsieur. M. le maire.

### **Lionel GUIBON, maire de Canly**

Merci. M. GUIBON, maire de la commune de Canly. Concernant les travaux envisagés, si je me rappelle bien, en 2027, sur le tronçon Catenoy-Bois de Lihus, pour faire le bouclage au Bois de Lihus, il faudra bien que, techniquement, la variante soit choisie ? Ou envisagez-vous de faire le tronçon Bois de Lihus-Compiègne avant le tronçon Catenoy-Bois de Lihus ?

### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations de la DREAL Hauts-de-France**

Laurent LEFEVRE de la DREAL Hauts-de-France, en charge de l'opération sur les études techniques. Alors l'opération précédente sur la RN31 entre Catenoy et Bois de Lihus, c'est une opération qui a été déclarée d'utilité publique en 2005, qui a été réalisée pour moitié en 2012 avec la mise en service de la déviation de Clermont à Catenoy. Et donc la section suivante, comme le disait Nicolas LENOIR, a fait l'objet d'un premier financement au CPER 2023-2027, avec 9 millions d'euros programmés. Et par conséquent, cette opération va pouvoir débuter en travaux dans le cadre du présent CPER, indépendamment de la solution à retenir dans la présente étude qu'on présente aujourd'hui.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Est-ce qu'il y a d'autres remarques, d'autres questions ? Ou on passe aux différents scénarios ? Eh bien c'est parti. Allez-y, je suis allé trop vite.

### **Un exploitant agricole à Canly**

Oui, bonjour, je suis exploitant agricole sur la commune de Canly. Est-ce qu'il y aura des rendez-vous qui seront pris assez rapidement entre la Chambre d'agriculture, les propriétaires terriens et les exploitants ? Merci.

### **Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, il y aura des échanges avec la Chambre, les propriétaires, les exploitants. On n'a pas encore défini le scénario, on n'a pas encore défini les emprises dont on avait besoin. Donc ça se fera progressivement dans les années à venir. Mais oui, il y aura des échanges, évidemment. On n'en est pas encore au dessin mais oui, évidemment, il y aura des échanges.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Pour bien comprendre, en fait, votre réaction. En fait, avant même de dessiner des variantes, des hypothèses de travail, vous auriez souhaité être contacté ?

**Le même exploitant agricole**

Oui, c'est un minimum.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

D'accord.

**Joël THIBAUT, maire d'Arsy**

Bonjour, Joël THIBAUT, le maire de la commune d'Arsy. Ma question est de savoir si aucune variante était retenue, donc, si j'avais bien compris, ça resterait à l'état actuel, sauf la partie du RD26, sortie échangeur de l'autoroute, qui repartirait sur l'ARC jusqu'à Venette, si j'avais bien compris ?

**Anonyme 1**

Un peu la même question que M. l'agriculteur, c'est vrai qu'on a l'impression, on n'a pas encore évoqué les variantes, mais on a l'impression que sur les quatre variantes, elles sont vraiment proches les unes des autres, que le menu est décidé et qu'on a choix entre poivre et sel pour l'accompagner.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Alors les réponses de la DREAL.

**Claire CAFFIN, cheffe du pôle maîtrise d'ouvrage du réseau routier national (DREAL Hauts-de-France)**

Alors sur les variantes, on va justement y venir. On va vous montrer qu'il y a deux variantes qu'on a écartées, mais on va vous les présenter. Et l'autre question, c'était si aucune variante n'est retenue : il n'y a pas d'aménagement réalisé, si on ne retient aucune variante, si finalement il n'y a aucun projet qui convient.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

On va passer à la présentation des variantes.

**Un habitant de Canly**

Je suis habitant à Canly. Comment on peut refuser toutes les variantes ?

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

En tant que garante de la concertation, premièrement, vous vous exprimez. Si vous ne vous exprimez pas, le porteur de projet, l'autorité décisionnaire, ne pourra pas connaître votre point de vue. Deuxième point, si vous êtes contre toutes les variantes, en tout cas, si les variantes telles que proposées suscitent des réserves de votre part ou bien des contradictions, enfin des motifs de rejet, il faut les exprimer aussi. L'autorité décisionnaire, elle a besoin d'être éclairée dans sa décision.

Mais dans cette phase de projet, il est évident que c'est l'autorité qui décide. J'ai bien dit que nous n'étions pas en procédure, à la CNDP, dans le cadre d'un référendum ou d'un sondage. C'est-à-dire que l'autorité reste toujours décisionnaire. Mais l'autorité, elle écoute. Vous avez entendu les différents intervenants de la DREAL. Et je peux juste témoigner, mais très simplement, je suis garante depuis plusieurs années, j'ai déjà mené plusieurs projets, et je vais vous citer un exemple, le dernier, avec un rapport qui est sorti du porteur de projet hier ou avant-hier, à propos d'un projet de parc éolien terrestre. Le projet a été très

largement modifié après la concertation préalable. C'est une expérience, je vous en rends compte. Ça ne peut être qu'un seul témoignage, mais il y en a d'autres aussi, des projets. Dans la petite vidéo, je crois qu'on dit que 60 % des projets ont été modifiés ou amendés. Parce que c'est vous qui connaissez le territoire. Et c'est le sens de la démarche de la CNDP, c'est que c'est vous qui connaissez votre territoire et c'est vous qui le pratiquez.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Excusez-moi, Monsieur, on va prendre une dernière remarque de Monsieur, après on va passer aux différents scénarios. Et vous pourrez revenir après.

**M. DALONGEVILLE, troisième adjoint d'Arsy**

Bonsoir, M. DALONGEVILLE, troisième adjoint de la ville d'Arsy. J'ai une petite question par rapport aux variantes : tout au début, on nous a proposé des variantes. Nous, Arsy, on avait choisi une variante. Cette variante a été évincée. Pourquoi ?

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

On arrive aux variantes.

## Deuxième partie de la présentation du projet (les variantes d'aménagement)

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Bien, effectivement, on va passer à la deuxième phase de cette présentation qui concerne la présentation des variantes proprement dites. Alors ces variantes, elles sont le résultat d'études qui ont été menées par des prestataires des bureaux d'études que la DREAL a missionnés, représentés ici par Mme MARÉCHAL en particulier du bureau d'études IRIS, accompagnée de Mme BERNARD du bureau d'études MENSCOM.

Et ces bureaux d'études ont d'abord effectué ce travail de diagnostic du territoire, de connaître les différents enjeux qui vous ont été présentés dans cette première partie. Et on a pu effectivement commencer à esquisser des variantes de tracés. Mais ces variantes, on a voulu les construire avec un comité technique qui rassemblait les élus du territoire, les représentants des administrations, des gestionnaires de réseaux, de façon à partager les problématiques du territoire, et essayer de proposer des variantes qui répondent à ces problématiques.

Alors, ces variantes, on en a construit effectivement un certain nombre, certaines ont dû être écartées, et on va le voir, effectivement, on a éliminé, avec le comité technique, certaines variantes qui impactaient trop le territoire. Alors ici, sur cette diapo, on présente les variantes de déviation, en tracé neuf, à 2x2 voies, qui ont pu être étudiées dans le cadre des études. Et effectivement, vous avez une première variante qui contournait l'ensemble du territoire par le sud et l'autre par le nord. Le résultat, c'est que ces variantes présentaient un impact important sur le foncier agricole, de l'ordre de 30 à 40 hectares de surface de foncier impactée, et traversaient également des milieux naturels sensibles, des forêts en particulier, surtout pour la variante Nord.

Enfin, ces variantes allaient se situer sur des espaces aujourd'hui non concernés par l'infrastructure routière et, par conséquent, les habitants de ces territoires auraient pu s'étonner de voir arriver l'infrastructure alors qu'aujourd'hui, ils ne sont pas concernés. C'est un troisième aspect qui fait que le comité technique a souhaité éliminer ces variantes de tracés neufs.

Quatre variantes ont ainsi été retenues à ce stade. Ces variantes ne sont pas tracées de façon très précise, ce sont encore des esquisses. Ce qu'on cherche à faire à ce stade, c'est de dégager un consensus sur une variante préférentielle qui puisse être ensuite poussée au stade des études de conception détaillée, puis à l'utilité publique.

Alors la variante A, c'est une variante qui correspond à ce qui a été fait sur la RN31 jusqu'à présent, depuis Beauvais jusqu'à Catenoy, à savoir une 2x2 voies en configuration autoroutière avec un statut express, statut qui en interdit l'accès aux véhicules lents inférieurs à 70 km/h, en l'occurrence tout ce qui

est tracteurs, voiturettes, motos, mobylettes. Tous ces usagers-là, aujourd'hui, n'ont pas le droit d'utiliser la RN31 entre Beauvais et Catenoy, et ils sont sortis du trafic sur des itinéraires qu'on appelle de substitution, qui empruntent un réseau secondaire qui leur est aménagé de façon à leur permettre de continuer à circuler.

Enfin, sur cette variante-là, les carrefours sont aménagés avec une dénivellation, c'est-à-dire qu'on crée des ponts, des ouvrages d'art qui permettent de franchir, de ne pas être sur le même plan que l'infrastructure principale et c'est ce qu'on appelle des échangeurs ou diffuseurs dénivelés qui permettent de connecter la nouvelle infrastructure au réseau secondaire sans que les véhicules ne se croisent directement.

Ce statut, c'est le statut du panneau bleu « express » que l'on voit en bas à gauche, c'est la voiture blanche sur fond bleu, le carré, qui présente ce statut express que l'on voit. Et lorsqu'il est barré, c'est la fin du statut express que l'on donne à l'infrastructure.

La variante A présentera une vitesse de circulation à 110 km/h, comme cela a été aménagé depuis Beauvais jusqu'à Catenoy.

La variante B, c'est aussi une mise à 2x2 voies de la RN31, mais sans ce statut express, c'est-à-dire qu'on autoriserait les véhicules lents à emprunter cette route nationale aménagée à 2x2 voies mais mélangée au reste du trafic. Et c'est pourquoi on doit limiter la vitesse à 90 km/h dans ce cas-là parce que sinon on aurait des différentiels de vitesse entre les usagers qui rouleraient à 110 km/h par rapport à de potentiels convois agricoles qui eux rouleraient à quelques dizaines de km/h, et ce différentiel de vitesse, du point de vue de la sécurité routière, est considéré comme dangereux. C'est pourquoi sur les routes nationales à 110 km/h, le statut express en interdit l'accès aux véhicules lents.

Cette variante B, on y mélange les véhicules lents, par conséquent on y roule à 90 km/h, et les carrefours, cette fois-ci, ne sont plus dénivelés avec des ponts, mais aménagés essentiellement avec des carrefours plans qu'on appelle des giratoires ou ronds-points plus communément.

Variante A et B, ce sont les deux variantes qui proposent un aménagement complet à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne.

Les deux autres variantes proposent un aménagement partiel à 2x2 voies. On va le voir sur les cartes, elles vont proposer, ce sont les variantes C et D, un aménagement de la RN31 à 2x2 voies uniquement à l'est de l'autoroute A1, là où on constate les niveaux de trafic les plus importants et qui vont concentrer les moyens d'aménagement sur cette section-là. L'autre partie, à l'ouest de l'autoroute A1, on n'y fera pas rien : on y propose une requalification environnementale, à savoir une mise aux normes environnementales, acoustiques et pour l'assainissement également.

Alors, on va y mélanger, dans ces variantes-là, le statut express et non express, express dans la partie est de l'autoroute A1, et non express à l'ouest de l'A1 et par conséquent potentiellement un itinéraire de substitution là où on serait en voie express. On y trouverait également 90 km/h de vitesse limitée à l'ouest de l'A1 et 110 km/h à l'est. En fait les variantes C et D, ce sont la moitié de la variante A. La variante D, c'est la variante C, mais on va en sortir les aménagements des échangeurs d'extrémité, j'y reviendrai dans la présentation précise, on ferait un peu moins de travaux que la variante C.

Alors d'abord un peu de terminologie. Sur les variantes A, C et D, on y trouvera ce statut express : variante A sur la totalité de l'itinéraire, variante C et D uniquement à l'est de l'autoroute A1, avec l'emploi d'échangeurs, de carrefours dénivelés, qui impliquent la construction de ponts, d'ouvrages d'art qu'on appelle, dans le domaine routier, des bretelles d'accès, d'entrée et de sortie sur la route nationale 31. Vous avez ici une photo qui illustre ce type d'échangeur.

Et puis pour la variante B, là on propose des carrefours plans, carrefours giratoires en l'occurrence essentiellement, qui permettraient de connecter directement le réseau secondaire à la route nationale 31. Alors bien sûr, dans ce type de configuration, le niveau de service offert par un giratoire est moins élevé qu'un échangeur dénivelé.

Pour le statut express, on accompagne l'aménagement d'un itinéraire de substitution, à savoir, ce sont des routes secondaires, des véritables routes qui sont aménagées à cette occasion-là, qui vont autant que possible utiliser le réseau existant, en présence de routes départementales, routes communales, sur lesquelles on pourrait s'appuyer. En dehors de ça, ce sont des routes qu'on doit aussi créer pour compléter le réseau secondaire de façon à rétablir la continuité de cheminement et de desserte du territoire pour tous les véhicules non autorisés sur une voie express.

La variante B, ne présentant pas ce statut, ne comprend pas cet itinéraire de substitution. Par conséquent, les véhicules lents seraient autorisés sur la RN31, moyennant cette limitation de vitesse à 90 km/h.

Comme les enjeux l'ont indiqué, on franchit la LGV, l'autoroute A1, on a un nœud autoroutier existant très important, très contraignant, et qui comprend déjà de nombreux aménagements, d'échangeurs en particulier, d'ouvrages d'art de très grande envergure, qu'on a souhaité épargner des études, en maintenant cette section-là, au niveau de l'autoroute A1, une courte section d'à peine un kilomètre, à 2x1 voie de façon à ne pas avoir à tout casser dans les variantes qui, si ça devait être fait, impliqueraient des travaux bien plus conséquents, notamment le franchissement de la LGV, qui lui avait déjà été prévu en amont pour permettre un élargissement.

Alors dans le détail, la variante A, qui est proposée ici en premier, vous voyez symbolisée en bleu c'est l'actuelle RN31 aménagée sur place, en lieu et place de la route existante, à 2x2 voies. Donc le tracé bleu d'une extrémité à l'autre depuis la RD1017, ici, qui viendrait récupérer l'aménagement programmé de Catenoy à Bois de Lihus, qu'on a cité, qui est prévu en travaux dans les prochaines années. On aurait ici une connexion à 2x2 voies avec un échangeur. Les échangeurs dénivelés sont symbolisés par des losanges. Sur les cartes, quand vous voyez un losange apparaître, ça veut dire qu'il y a un ouvrage d'art qui permet de déniveler les voies entre elles, un pont, et puis des bretelles à dessiner. Alors à ce stade, ce n'est pas précisé dans le détail, ce que l'on cherche à définir, ce sont les fonctionnalités à assurer en termes d'échanges entre les voies. Il existe différents types d'échangeurs, différents tracés, il y a plusieurs solutions qui peuvent être proposés à chaque franchissement.

Ensuite, vous avez les différentes voies qui sont interceptées et qui sont rétablies ici par des ouvrages d'art. Quand on a un triangle, c'est un pont qui vient permettre de franchir la voie, mais il n'y a pas d'échange possible entre la RN31 et la RD155. C'est-à-dire qu'on vient déconnecter le réseau secondaire de la RN31, et par conséquent, on supprime la possibilité d'échange au droit de ces carrefours.

Lorsque vous voyez une croix rouge, là on est au carrefour avec la RD60, la rue d'en haut en entrée d'Arsy. Ici la proposition qui est faite, c'est de fermer ce carrefour et de permettre l'entrée dans la commune d'Arsy par la RD522, la rue d'en bas, par le moyen d'un échangeur qui permettra de desservir la commune d'Arsy. La proposition étant de privilégier l'accès à la zone d'activités d'Arsy et de limiter la traversée de la commune par les poids lourds qui souhaiteraient rejoindre cette zone d'activités.

## **Anonyme 2**

Excusez-moi de vous couper. Aujourd'hui, il n'y a aucun poids lourd qui traverse Arsy, ils passent tous par la rue d'en bas déjà. Ce n'est pas une amélioration.

## **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

C'est déjà effectivement un point qu'on pourra noter. Alors à ce stade, c'est une proposition, comme on vous l'indique, de tracé. Effectivement, la fonctionnalité ici d'un échangeur, c'est surtout de pouvoir desservir la commune d'Arsy. C'est très important d'avoir cet échangeur-là pour Arsy, de pouvoir être connectée. Toutes les communes ne disposent pas forcément d'un échangeur pour pouvoir les desservir. Et nombre d'autoroutes contournent les communes sans échangeur.

## **Anonyme 2**

Vous êtes déjà allé à Arsy ? Vous avez vu la rue où vous voulez mettre l'échangeur, vous avez vu qu'elle n'est pas assez large déjà ?

## **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, tout à fait. Pour l'instant, c'est esquissé. Il y a des solutions qui sont proposées. On pourrait, effectivement, y revenir dans le détail, mais on n'est pas encore au stade de dessiner très précisément les projets. Là, on dessine des gros losanges en termes de fonctionnalités. Est-ce qu'effectivement, on veut un échangeur, on n'en veut pas, à cet endroit-là ? Et effectivement, on est là pour en discuter.

Ensuite, si on poursuit, vous voyez ici une zone qui est tracée en violet, parce qu'en fait, là, c'est un passage à 2x1 voie, c'est ce que j'indiquais, c'est la restriction que l'on prévoit sur toutes les variantes, c'est de conserver la N31, ici à 2x1 voie, en prévoyant des voies latérales qui permettront l'entrecroisement entre, ici, les échangeurs, puisqu'on a une interdistance entre les échangeurs ici, avec l'accès à l'autoroute A1 et celui de la RD26, qui est trop courte. Et pour se mettre aux normes, on doit,

ici, dans cette solution-là, rajouter des bretelles d'accès et de sortie à la RD26, avec ici des voies d'entrecroisement de part et d'autre pour assurer les échanges entre les voies. Donc ça, c'est la particularité ici, c'est de nouvelles bretelles à prévoir pour connecter la RD26 à une distance suffisante de l'échangeur avec l'A1.

Si je poursuis vers l'est, vers Compiègne, ici on arrive avec la RD98, là où il y a un giratoire actuellement. Cette solution-là propose un ouvrage d'art, un pont, pour permettre le passage de la RD98, mais sans échangeur, sans connexion avec le réseau secondaire. On propose dans cette solution-là un nouvel échangeur. Aujourd'hui, il y a un demi-échangeur avec la RD36. Là, ce serait un échangeur complet qui serait aménagé à cet endroit-là pour assurer l'ensemble des échanges avec le réseau secondaire, et ainsi récupérer la RD36.

Enfin, l'échangeur d'entrée à Compiègne avec la RD1131, dans cette solution-là, serait complètement reconstruit et mis aux normes autoroutières avec, ici, les deux ponts existants qui seraient reconstruits parce qu'ils ne sont pas assez larges pour passer une 2x2 voies complète pour connecter la N31 à la rocade nord-ouest de Compiègne et ainsi résoudre les problèmes de fluidité que l'on constate quotidiennement à l'entrée de Compiègne.

Le statut express implique de sortir les véhicules lents avec le tracé d'un itinéraire de substitution, donc ici tracé en marron, et qui vient longer l'actuelle RN31. Ce tracé est très symbolique. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on doit créer un itinéraire alternatif aux véhicules lents. Lorsqu'on peut utiliser des réseaux existants, des voies communales ou des RD, on s'appuie dessus. Sinon, il faut créer une voie nouvelle.

Cet itinéraire de substitution viendrait raccorder ici la N31 actuelle vers l'ouest, qui sera déclassée, avec l'aménagement à venir. Le but, c'est de pouvoir ensuite reconnecter ce réseau secondaire jusqu'à l'entrée de Compiègne. On retrouve une continuité de circulation pour ces véhicules lents. Ici, c'est en gris, parce qu'on arrive à réutiliser un réseau existant.

Sur la variante B, on voit ici la mise à 2x2 voies qui réutilise l'actuelle RN31, élargie sur place également. Et là, essentiellement, on voit que les carrefours sont des giratoires. Alors lorsque c'est un rond, c'est un giratoire qui est proposé, également avec la RD155. Même solution sur Arsy, on propose de supprimer le carrefour avec la RD60 et de concentrer les échanges et l'entrée dans Arsy avec la RD522, avec un giratoire qui est proposé là, en lieu et place du carrefour actuel. Lorsqu'on crée un giratoire, ça crée une gêne au trafic, ça vient un peu freiner la circulation, et plus on multiplie les carrefours et plus on freine la fonctionnalité de l'axe. C'est pour ça qu'il faut trouver un compromis entre les échanges et la fluidité de l'axe que l'on cherche à trouver.

## **Anonyme 2**

C'est bien, parce que les poids lourds qui freinent et accélèrent dans les ronds-points, ça fait du bruit.

## **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

On est d'accord. Effectivement, chaque solution présente des avantages, des inconvénients, et on est là pour en discuter, et essayer de trouver une solution qui puisse au maximum répondre à toutes les problématiques. Ensuite, ici, on a les échangeurs existants qui sont en marron, bon, ce sont des échangeurs qui seraient conservés, tels quels, avec quelques petites améliorations, et puis on poursuit vers Compiègne, avec le rond-point de la RD98 qui serait...

## **Anonyme 3**

Est-ce que cette partie serait en 2x2 voies, parce qu'ici c'est pas possible ?

## **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Oui ? Ah non, ici, au milieu, c'est pareil, on aura la même problématique. Dans toutes les variantes, au niveau du franchissement de l'A1, on est toujours à 2x1 voie. Par conséquent, la limitation est la même sur toutes les variantes, c'est la même configuration. La mise à 2x2 voies reprend après l'échangeur avec la RD26, une mise en 2x2 voies qui pourra être faite ici, avec des carrefours giratoires ici avec la RD98, et puis l'échangeur de l'entrée de Compiègne, qui lui serait conservé tel quel. Dans cette solution-là, on

n'a pas de passage de 2x2 voies proposé, on conserve les ouvrages existants, et lorsque c'est en vert, c'est une requalification environnementale, notamment mise en norme de l'assainissement qui est proposée. On y roule à 90 km/h et là on y constate aucun itinéraire de substitution. Il n'y a pas de voie secondaire, il n'y a pas de tracé en parallèle comme la variante A. C'est-à-dire que les convois agricoles peuvent y circuler.

Alors le coût, effectivement on pourrait y revenir, je ne l'avais pas cité pour la variante A. On est sur la variante la plus coûteuse des variantes proposées, entre 130 et 140 millions d'euros, et le coût estimé pour la variante B est entre 50 et 60 millions d'euros. C'est la variante qui présente aussi le moins d'impact en termes de surfaces agricoles et naturelles consommées, de l'ordre de 3 hectares, alors que la variante A, je ne l'avais pas citée, consomme 15 hectares en aménagement sur place, essentiellement constitué par l'itinéraire de substitution qu'il faut réaliser en parallèle.

À relativiser aussi par rapport aux variantes de tracé neuf qui ont été écartées en entrée de présentation, qui faisaient 30 à 40 hectares de surface, cette variante A, même si c'est la variante qui consomme le plus de terrain, c'est beaucoup moins que les variantes de tracé neuf tout de même. C'est pour relativiser le propos.

Les variantes A et B, comme je le disais, ce sont les seules variantes qui proposent un aménagement complet à 2x2 voies entre les extrémités du projet. Les variantes C et D vont se concentrer essentiellement sur la partie est de l'autoroute A1, là où on a le plus fort trafic, là où on a les plus importants problèmes de congestion.

Et ici, on a à peu près la moitié de la variante A qui est présentée dans cette solution. On va retrouver la 2x2 voies, les échangeurs à remettre aux normes et l'itinéraire de substitution à prévoir à cette occasion pour passer cette section-là à 110 km/h en voie express. La partie ouest de la N31 par rapport à l'autoroute A1 serait conservée dans sa configuration actuelle, à savoir route bidirectionnelle avec créneau de dépassement, mais avec une mise aux normes à la fois de l'assainissement, de l'environnement et de protection anti-bruit. C'est ce qu'on pourrait appeler plus communément une requalification environnementale de cette section-là.

La variante D, c'est à peu près la même variante que la variante C, mais on ne traite pas les échangeurs d'extrémité. On laisserait l'échangeur d'entrée de Compiègne à l'identique. Par conséquent, on maintiendrait aussi les problèmes de congestion qu'on y constate aujourd'hui. Et puis, on ne touche pas non plus aux échangeurs avec la RD26, et on ne traite pas la mise aux normes de cette section-là. On y trouve une variante de positionnement de l'échangeur. Ici, dans cette solution-là, il y a aussi une possibilité de prévoir un échangeur, non pas au niveau de la RD36, mais au niveau de la RD98, le but étant d'illustrer ce que pourrait donner un échangeur ici ou ici. Et puis on retrouve à l'ouest de l'autoroute A1, la requalification environnementale de la solution précédente.

Pour conclure sur cette partie des présentations des variantes, les variantes A et B permettent de traiter une mise à 2x2 voies, mais seule la variante A présente la même typologie d'aménagement que ce qui a été fait sur la RN31 jusqu'à présent, de Beauvais jusqu'à Catenoy. Seule la variante A assure cette cohérence de traitement de l'itinéraire.

### **Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Je reprends la suite. Dans la plaquette, dans le 4 pages, vous avez dans la dernière page un tableau avec des cases colorées. On va l'expliquer et le partager au vu de la présentation des variantes que vient de faire Laurent LEFEVRE.

L'idée c'est de se dire, que chacun puisse se dire, qu'est-ce que je privilégie par rapport à ce qu'apporte chacune des variantes ? Et donc d'avoir des critères de comparaison entre les variantes, des indicateurs pour essayer de juger si c'est plutôt positif ou plutôt négatif, ce que chacune des variantes peut apporter. Donc chacun est libre, et c'est là qu'on est intéressé de savoir ce que vous, vous en pensez, de privilégier certains aspects, certains apports des variantes. Ça peut par exemple être privilégier la fluidité, le temps de parcours, la fonctionnalité de la route, ce qui amènerait par exemple, on va le voir avec le tableau, à plutôt souhaiter l'itinéraire le plus express. Ou de privilégier plutôt la préservation du foncier, donc de consommer le moins possible de surfaces, en l'occurrence agricoles. Et donc c'est là qu'on voit que, selon les variantes, elles n'ont pas la même conséquence. Ou alors, ce que vient d'ailleurs de dire Laurent LEFEVRE en conclusion, de considérer que, vu que les sections venant de l'ouest, elles seront aménagées en route express avec des échangeurs dénivelés, de plutôt souhaiter entretenir cette logique



d'itinéraire, cette continuité d'itinéraire entre Beauvais et Compiègne, et donc d'avoir le même parti d'aménagement sur les 11 km entre Bois de Lihus et Compiègne.

Un certain nombre d'indicateurs, de critères d'analyse qui sont résumés dans ce tableau qui a été coconstruit avec le comité technique que Laurent LEFEVRE a présenté tout à l'heure, au vu des études, chacune des variantes qui ont été réalisées. Il y a deux parties dans le tableau, un peu deux familles d'indicateurs. Dans la partie supérieure, même si là ce n'est pas lisible ici, mais vous l'avez dans la plaquette et dans le dossier de concertation, ce sont plutôt des effets, des indicateurs liés à l'usage de la route. Donc le temps de parcours, la fluidité, la sécurisation, le trafic sur la future RN31. Voilà, plutôt des indicateurs liés à l'usage. Et puis le paquet d'en bas, la partie inférieure, ce sont plutôt des indicateurs liés aux conséquences de l'aménagement sur le territoire, sur les caractéristiques aujourd'hui physiques, sur les milieux naturels, sur le cadre de vie des habitants, plutôt sur l'environnement au sens large et pas l'environnement au sens que naturel du terme. Voilà un certain nombre d'indicateurs.

Et puis, évidemment, ça se comprend bien par colonne, les quatre variantes que Laurent LEFEVRE a présentées, avec une appréciation de la conséquence de chacune des variantes sur ces indicateurs, de manière qualitative. Plus c'est vert, c'est logique, plus on considère que c'est un effet favorable, ou très léger quand on est dans un ton plus neutre tel que le gris le matérialise, et plus on est sur des couleurs jaune-orangé, plus on considère que c'est un effet ou un impact plutôt défavorable au regard de la situation, telle qu'elle serait au fil de l'eau, s'il n'y avait pas d'aménagement. On ne va pas présenter le tableau dans tout le détail, chacun l'a sous les yeux, et on va juste en donner une synthèse qui ressort de cette comparaison entre les quatre variantes.

#### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

En résumé, cette diapo présente les avantages de chacune des variantes, et la diapo suivante une synthèse des inconvénients.

Pour la variante A, c'est celle qui présente le plus de fonctionnalités en termes de gain de fluidité, de temps de parcours qui sont significativement améliorés, du fait d'une dénivellation des carrefours, des échangeurs dénivelés, la vitesse à 110 km/h et l'itinéraire de substitution qui apporte le meilleur confort et de fonctionnalité. On a ici cette cohérence de traitement de l'itinéraire qui est assurée avec une continuité d'aménagement à 2x2 voies express entre Beauvais et Compiègne, entre les autoroutes A1 et A16, et un accès facilité aux zones d'activités sur le territoire.

La variante B, elle, on aménage toute la section aussi à 2x2 voies, ce qui n'est pas négligeable. Elle offre aussi les meilleurs accès au territoire dans le sens où c'est celle qui préserve le plus de carrefours existants, avec les carrefours giratoires en l'occurrence. Elle présente aussi moins de surface impactée et le coût le moins élevé.

Les variantes C et D, on va y retrouver partiellement les avantages de la variante A, avec ce gain de fluidité qu'on va obtenir à l'entrée de Compiègne, à l'est de l'autoroute A1, puisqu'on y traite essentiellement les échangeurs d'entrée de Compiègne, avec cette desserte facilitée aux zones d'activités. La variante D est un peu moins fonctionnelle que la variante C, puisqu'on n'y aménage pas les échangeurs d'extrémité, et par conséquent, une congestion qui va perdurer dans ce cas-là. Et c'est cet inconvénient qu'on va retrouver dans cette diapo-là.

La variante A, du fait de ce traitement express d'échangeurs dénivelés qu'on peut moins démultiplier, par conséquent offre un peu moins d'accès au territoire, et la consommation de surface agricole de 15 hectares, d'espaces naturels et elle a le coût le plus élevé.

La variante B, du fait de la présence à la fois des giratoires, le temps de parcours est cependant allongé par rapport à l'existant, c'est-à-dire qu'on vient quand même dégrader la fluidité de la N31 dans cette variante. Elle n'est pas tout à fait homogène avec le reste de l'itinéraire, puisqu'on ne serait pas en statut express et on serait à 90 km/h. Et pour les zones d'activités, on n'offrirait pas d'amélioration significative. Pour les variantes C et D, on ne traiterait qu'une partie du problème en se concentrant uniquement sur la section à l'est de l'autoroute A1. Moins d'accès au territoire du fait de la création d'échangeurs, une consommation de surfaces agricoles qui est un peu plus élevée du fait de la création d'itinéraires de substitution, un coût intermédiaire. Là, par exemple, la variante D est celle qui est moins homogène encore du fait du non-traitement des échangeurs d'extrémité, avec tout de même une problématique d'accès aux zones d'activités qui va perdurer.

**Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Et donc pour finir, c'est ce que je disais tout à l'heure, la diapo où on retrouve le calendrier, mais on l'a déjà pas mal abordé, de manière un tout petit peu plus détaillée. On a déjà évoqué le contenu avec les étapes qui nous restent à franchir après 2026, une fois qu'une variante sera potentiellement retenue, si c'est la conclusion de la concertation.

Donc avec une première partie d'études permettant d'arriver à l'enquête d'utilité publique et à la déclaration d'utilité publique, avec ce qu'a expliqué Mme la garante en détail, la notion d'étude d'impacts. Et puis une deuxième partie d'études de conception très détaillées pour arriver à l'autorisation environnementale, avant de pouvoir rentrer à une phase de travaux. On va peut-être mettre à l'écran, pendant le temps d'échanges, et puis Laurent LEFEVRE va en dire deux mots, les modalités de la concertation que vous avez dans la plaquette.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors un site a été mis en place, on peut y accéder par le lien [n31.fr](http://n31.fr). Sur ce site, vous retrouverez l'ensemble des documents de la concertation qu'on peut visualiser et télécharger. Vous pouvez aussi contribuer en ligne, en écrivant vos observations. Et vous pourrez aussi consulter l'ensemble des observations et des contributions faites par le public. Dans le cadre de la concertation, on a ce site qui a été mis en place.

Le dossier de concertation est disponible dans les différentes mairies et communautés de communes. Dans ces mairies, on a des registres papier sont à votre disposition pour recueillir les observations. Vous pouvez aussi écrire par mail [n31@developpement-durable.gouv.fr](mailto:n31@developpement-durable.gouv.fr), notre adresse pour recueillir vos observations ou par courrier à l'adresse de la DREAL.

On organise également une autre réunion publique jeudi 18 septembre à 18 h à Jonquières. Et puis la DREAL assure des temps d'échanges où on se tient à la disposition du public pour répondre à des questions plus particulières. Vous retrouverez dans la plaquette l'ensemble des temps d'échanges prévus à Arsy samedi 20 matin de 10h à 12h, à Moyvillers, mardi 23 à 16h, à Venette, salle des associations le 27 septembre de 10 à 12h, à Jaux le mardi 30 septembre de 16h à 18h et à Venette, ZAC du Bois de Plaisance, le 2 octobre de 17h à 19h. Enfin, vous retrouverez les coordonnées de la garante, Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, son mail, et puis l'adresse de la CNDP pour toutes les questions relatives à l'organisation de la concertation.

## Échanges avec le public

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Très bien, donc vous avez emmagasiné et retenu tous les scénarios et donc vous avez certainement des réactions. Il vous reste peut-être quelques questions. Donc, M. le maire, et ensuite Monsieur.

**Lionel GUIBON, maire de Canly**

Comment analysez-vous le flux routier sur la N31 d'ici à 10 ans ? Sur la commune de Canly, il est envisagé un projet qui est très avancé de Total Energies avec leur filiale de distribution de carburant AS24 sur le territoire, juste à la bretelle RD26. Donc un projet de 120 places de parking, de poids lourds bien sûr, et peut-être demain ce sera 250. Si c'est 250, ce sera 120 ou aujourd'hui peut-être 250, avec distribution de carburant, donc parking privatisé, sécurisé. Donc le flux viendra bien sûr de la N31 et de l'A1. Voilà, pour l'instant, on ne connaît pas l'issue du projet qui est très bien avancé, mais il faudra en tenir compte pour ces différentes variantes. Merci.

**Anonyme 4**

Avant qu'on échange sur les quatre variantes, est-ce qu'on peut présenter une variante E par exemple ? Je peux brancher mon ordi et je vous la montre.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

La parole est libre et vous pouvez déposer votre contribution.

**Anonyme 4**

Ok. Oui, non, mais j'aurais bien aimé qu'on en échange avec tout le monde plutôt que d'envoyer un mail où on va me dire super, merci d'avoir envoyé et ce n'est pas pris en compte.

**Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, il n'y a aucun problème pour que des solutions alternatives soient présentées. Après, je ne sais pas comment, effectivement, on pourrait la porter à la connaissance de tous.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Vous pouvez porter à la connaissance du public de cette réunion votre proposition. Elle devra être aussi déposée en contribution sur un registre.

**Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, tout à fait, oui. Mais après, ce que je voulais dire, c'est dans la continuité de la concertation, il faudrait que ce soit porté à la connaissance de tout le monde aussi, en dehors de cette réunion ce soir.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Bien sûr. Ce que je propose, c'est que Monsieur puisse le porter à la connaissance des personnes présentes au cours de la réunion ce soir déjà. Et on va proposer une manière dont vous rendrez public votre alternative E, de manière à ce que ce soit porté à la connaissance du plus grand nombre, c'est-à-dire des personnes qui ne sont pas présentes ce soir, mais qui pourraient la consulter sur le site, par le biais du registre des contributions.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Alors comment on fait ? Vous aviez déjà une réponse à M. le maire.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, alors sur les flux de trafic, ce que l'on constate sur les dix dernières années, c'est que le trafic augmente régulièrement chaque année de 1 % sur la RN31. C'est très constant et régulier. On voit que c'est un axe qui est en continuelle demande de desserte routière. Et ce flux va naturellement, à priori, augmenter encore du fait des zones d'activités qui sont encore en développement sur vos territoires et qui vont encore créer un appel d'air sur la RN31. On constate déjà une congestion aujourd'hui, matin et soir, aux entrées de Compiègne à l'est de l'autoroute A1. Cette congestion va s'accroître naturellement si on ne fait rien.

**Nicolas LENOIR, chef du service mobilité et infrastructures (DREAL Hauts-de-France)**

Peut-être en complément puisque, au-delà du projet routier, il y a d'autres projets d'infrastructures de transport qui sont en cours de développement, voire même en cours de travaux, je pense notamment au canal Seine-Nord-Europe, dont on peut espérer, c'est bien pour ça qu'il est fait aussi, qui tendra à permettre de diminuer le flux de poids lourds en grand transit en faisant du report modal sur le fluvial, voire sur le ferroviaire avec des plateformes multimodales comme ici à proximité à Longueuil-Sainte-Marie.

Donc aujourd'hui, projeter tout ça, c'est peut-être un peu compliqué, on n'a pas tous les éléments à la DREAL, mais il y a d'autres perspectives que la route aussi dans le domaine des transports de marchandises.

Je vous laisse, Monsieur, présenter votre proposition.

#### **Anonyme 4**

*[Avec projection sur l'écran de la salle].*

Donc malheureusement je n'ai pas eu deux ans d'études, j'ai fait ça hier sur MS Paint avec une carte Google Maps. Donc l'idée, c'était de me concentrer sur Arsy qui est la partie qui intéresse quand même une partie des gens ici qui sont vraiment les plus collés à la route en sachant que, à Canly, même s'il y a des agriculteurs etc. qui sont impactés, les maisons les plus proches sont à un kilomètre de la route, alors qu'à Arsy, on est à 50 mètres. Et de toutes façons, vous l'aviez dit effectivement au niveau du pont de l'autoroute A1 et du TGV, il n'y aura pas de changement, on passera par ici.

Donc, là ici, c'est l'itinéraire de délestage qui utilise une partie qui n'est déjà pas agricole, puisque c'est là où il y a une dame de petite vertu qui met sa camionnette et c'est déjà plus ou moins carrossé. Ça permet de rejoindre la route qui va à Grandfresnoy assez facilement et de rattraper le rond-point ici.

L'itinéraire de délestage continue ici. Il peut rejoindre l'ancienne N31 qui n'existerait plus au niveau du radar automatique où les deux routes sont à peu près à niveau et séparées de 3 mètres. Comme vous disposez de trois voies tout le long, vous pouvez faire une route à circulation où il y a les deux sens. Et puis sur la troisième voie, vous faites une belle piste cyclable, tout le monde est content. Alors là, on pourrait laisser cette route-là et faire un pont. Mais je ne sais pas quel est le ratio du prix entre un pont et des mètres de bitume.

Donc, ou vous supprimez la route en rouge et vous la faites arriver en bleu pour rejoindre l'itinéraire secondaire, ou vous faites un joli pont ici. Et vous faites effectivement un beau rond-point ici, près du pont. Et vous mettez les routes d'Arsy en sens unique pour permettre la sécurité de la circulation.

Je vous ai fait un gros plan. Voilà pour Arsy. Il y aurait un rond-point derrière Cafés Taine et route en sens unique qui permettrait, avec une nouvelle route créée le long de Cafés Taine, un endroit où il y a un algéco qui date des années 70 à raser et 5 mètres de ronces, de permettre une circulation sécurisée à sens unique sur Arsy.

*[Discussions hors micro dans le public].*

Ce serait le tracé bleu effectivement qui commencerait après le... Il y a un pont ici avec une maison un peu de chemin de fer, et donc on peut éviter les zones un peu aquatiques ici si vous voulez, puis tracer un petit peu, vous pouvez partir d'ici si vous voulez. En sachant qu'ici on voit sur la carte Google Maps, en gros il y a quatre rangées d'arbres ici et quatre rangées d'arbres ici. On n'est pas vraiment dans la forêt à cet endroit-là. On parle de 10 mètres d'arbres et 15 mètres d'arbres ici.

#### **Sophie MERCIER, maire de Remy, présidente de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées**

Sophie MERCIER, maire de Remy et présidente de la CCPE. Là, vous passez en pleine forêt de Remy, qui est une ZNIEFF quand même, et un captage d'eau. Donc ce n'est quand même pas rien. Alors je veux bien qu'on fasse tout pour Arsy, mais il faut penser aussi aux communes aux alentours.

#### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Il y a plusieurs personnes qui voulaient parler. Alors, Monsieur là-bas, c'était vous le premier. Donc on a fait le tour sur cette variante, parce que ça va nous permettre de revenir peut-être sur les autres, à moins qu'il y ait d'autres réactions sur cette variante-là.

#### **Anonyme 5**

C'est un point particulier du contournement d'Arsy qui pourrait s'adapter à n'importe laquelle des quatre variantes.

#### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Je vais... On va reprendre le rythme prévu. Ok.

### **Un habitant de Jonquières**

Merci. Un habitant de Jonquières qui est venu prendre connaissance avant la réunion de Jonquières, du projet, et je m'aperçois qu'il y a une très grande différence d'information entre les gens d'Arsy et les gens de Jonquières. Nous, nous découvrons ce projet aujourd'hui.

Et donc, je vous demanderais d'avoir un petit peu plus de temps pour déposer, pour participer à votre enquête. Comment voulez-vous qu'en à peine un mois, on décide de l'avenir de notre village, de l'avenir de nos professions, de l'avenir de tout ? C'est un petit peu court comme traitement, comme temps.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Donc vous avez un ressenti de temps un peu contraint. On avait donc Madame, et puis Monsieur là-bas.

### **Anonyme 6**

Donc moi je reviens sur la variante A, concernant bien sûr la commune d'Arsy. Le bémol qui me gêne, justement, c'est l'aménagement du rond-point existant. N'est-il pas possible que vous caliez celui-ci un peu plus près de l'autoroute ? Me semble-t-il, mais je vérifierai demain, il y a un chemin d'accès le long de ce n'est pas Taine mais après, qui colle le TGV, qui s'appelle « délaissé » d'ailleurs. N'est-il pas possible de le pousser pour justement éviter les désagréments des usagers qui sont situés à cet endroit-là, et je le comprends bien ?

### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors, si je peux répondre, effectivement, oui, la difficulté lorsqu'on fait un aménagement de type autoroutier, les échangeurs, on est tenu de respecter certaines distances entre les échangeurs. C'est pour cela que, notamment, la RD26, on est conduit à déplacer les bretelles pour respecter cette distance. C'est l'interdistance entre bretelles qui nous conduit, au minimum, à avoir une distance minimale. C'est de l'ordre de 300 à 500 mètres de mémoire.

### **Anonyme 7**

Une petite question sur, justement, pour déposer nos questions et nos avis, et si j'ai bien compris, nos contributions également. Comment sont apportées les réponses à nos questions, si elles le sont, et sont-elles et sont-ils partagés avec l'ensemble des personnes qui viennent déposer des contributions ? À savoir, on vient de voir une contribution sous la forme d'une diapo. Est-ce que d'autres contributions qui seront apportées au site seront également partagées avec l'ensemble de la population ?

### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, c'est la fonctionnalité qu'apporte le registre électronique sur n31.fr. On peut non seulement y déposer les contributions, vos observations, vos commentaires, mais vous y retrouverez aussi un onglet où sont récapitulées l'ensemble des contributions apportées par le public et les réponses proposées par le maître d'ouvrage.

### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Je regardais tout à l'heure, il y a eu six contributions dont deux tests, et il y a déjà eu des réponses de la DREAL.

### **Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Ce que je peux dire, c'est que juridiquement les contributions, pour qu'elles soient prises en compte dans le cadre d'une procédure de participation, doivent répondre à deux critères de recevabilité. Premièrement, elles doivent être émises pendant le temps de la concertation, c'est-à-dire depuis hier jusqu'au 10 octobre. Tout ce qui serait déposé au-delà du 10 octobre ne pourrait pas être pris en compte. Deuxième critère, c'est la publicité de vos contributions. Nous sommes dans une procédure de participation du public, mais

une procédure de participation publique du public, d'accord ? Donc, tout ce qui est émis, au nom de la transparence, doit être porté à la connaissance de tous.

Donc, soit vous déposez dans un registre papier et le registre papier est mis à la disposition de tous dans un local, que ce soit une mairie ou les bureaux d'une communauté de communes. Aujourd'hui, quand vous vous exprimez dans une réunion publique, vous vous exprimez en public. Donc, c'est enregistré, il y aura un compte rendu porté à la connaissance de tous, sur le site. Et troisième canal, c'est la déposition de la contribution sur le registre. Le registre est consultable par chacun. Voilà. J'espère avoir répondu à votre question.

Quant à la réponse de la DREAL, elle répond aussi à une obligation légale du porteur de projet qui organise une concertation et qui correspond à la phase de reddition des comptes, reddition du garant, du tiers qui, lui, doit assurer son obligation et son travail avec toute la diligence nécessaire qui est requise, et d'autre part, le droit de reddition du porteur de projet qui doit, attention, dire comment il a pris en compte votre argument. Et j'apporte la précision suivante, prendre en compte, ce n'est pas dire oui à votre argument, c'est dire : j'ai entendu et je le prends en compte de telle ou telle manière. Je ne peux pas le prendre en compte pour telle ou telle raison. Le porteur de projet, c'est lui qui juge l'opportunité. Et je le prends en compte et j'amende le projet en tel sens ou en tel sens.

#### **Anonyme 7**

Je réagis juste simplement sur ce que vous venez de dire. Si par exemple d'aventure une majorité de contributions en faveur du plan A, B, C ou D... s'il y a une concertation très majoritaire sur un des plans, ce n'est pas pour ça que ce plan sera choisi.

#### **Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Le garant ne sera pas en obligation de tirer la conséquence en termes de pourcentage, ce n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum. C'est une phase, j'attache personnellement, ce point est très important, parce que si on vous demandait de cocher des cases, ce serait réducteur. Je conclus. Mais aujourd'hui, l'État vous a exposé son point de vue, un point de vue technique, et qui relève de l'édiction de politiques publiques.

Aujourd'hui, en tant que garante, dans la salle, j'ai entendu des réactions du territoire, de la qualité de vie, de la nuisance, de l'impact sur votre vie de tous les jours. J'expose mon point de vue sur le déroulement de la procédure, pas sur le projet. Et mon obligation, ma diligence, elle doit être de rapporter tous ces éléments, tous ces arguments, que vous connaissez mieux que quiconque, parce que vous vivez sur le territoire, à l'autorité qui a un point de vue technique et de politiques publiques. Je ne sais pas si je me suis bien exprimée, mais c'est la complémentarité de tous ces points de vue qui permettra à l'autorité décisionnaire.

#### **Annick DESCAMPS, maire de Moyvillers**

Annick DESCAMPS, maire de Moyvillers, sur lequel se situe le carrefour du Bois de Lihus, où va arriver, j'espère, la 2x2 voies venant de Beauvais.

J'ai un peu de mal à comprendre quand on dit qu'on veut fluidifier, qu'on parle de temps de trajet et tout ça, et qu'on nous propose 2x2 voies de Compiègne à l'autoroute et, après, qu'on nous laisse deux voies seulement pour aller au Bois de Lihus. Pour moi, je trouve que 2x2 voies, même à 90, et surtout avec l'irrigation que ça donne, sur l'ensemble du territoire pour tous les acteurs qui existent aujourd'hui, je trouve que c'est quand même une meilleure solution que de mettre 2x2 voies partiellement, même s'il y a beaucoup d'activités à Compiègne, même s'il y a beaucoup de camions qui sortent des nouvelles zones pour aller à l'autoroute. Je ne comprends pas très bien pourquoi on fait un tronçon à une fois 2 voies seulement.

#### **Joël THIBAUT, maire d'Arsy**

Oui, M. THIBAUT, maire d'Arsy. Pour revenir à la variante A : donc l'échangeur qui mène à la RD522, quand on vient de Beauvais, pour moi il est mal placé, parce que, comment dirais-je, vous empiétez sur une partie du chemin rural. Donc on en avait parlé avec Monsieur, très difficile, donc on avait pensé, mes

collègues aussi derrière, qu'il fallait là, au lieu de descendre le giratoire, le monter plus haut. Je pense que c'était possible. Il n'y a qu'un échangeur qui gêne, c'est celui pour rentrer au RD522 qui mène à la zone d'activités.

Et ma deuxième question, c'était concernant les itinéraires de substitution. Qui en aura l'entretien ? Les communes, la communauté de communes, l'État ou éventuellement le Département ? Parce que c'est bien, je ne suis pas contre les itinéraires de substitution, mais après, dans les années à venir, qui va entretenir ? Nous, on est concernés sur un grand linéaire. Donc c'est vrai, si c'est pour une commune, il y a de l'argent à mettre de côté pour faire les entretiens, soit grillage, clôture ou autre. Je vous remercie.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci. Donc Monsieur. Et puis après il y aura peut-être des réponses de votre côté.

**Nicolas, habitant d'Arsy**

Sur les portions à 2x2 voies express, je vois une voie de contournement, je ne sais pas comment il faut dire exactement, de substitution d'un côté seulement et encore même pas sur tout le linéaire. Comment assurez-vous la desserte des parcelles du côté où il n'y a pas cette voie, et là où il n'y en a pas ?

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Voilà, on a un beau petit paquet de questions et de remarques.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors effectivement, pour la remarque relative au fait que des variantes proposent uniquement une mise à 2x2 voies partielle de la section, les variantes C et D, c'est en réponse au trafic constaté et à la congestion. Après je vous rejoins, effectivement, on n'a pas cette continuité de traitement à 2x2 voies dans ces variantes-là, mais c'est la raison d'être de ces variantes, c'est une réponse au niveau de trafic constaté. Le niveau de trafic est un peu moindre sur la section à l'ouest, une 2x2 est tout à fait justifiée, mais à priori moins prioritaire.

Ensuite, sur la question de M. le maire sur l'échangeur avec la RD522 au niveau d'Arsy, alors, comme on l'indiquait, pour l'instant, c'est esquissé à très grande échelle. Le but dans un premier temps c'est de savoir : est-ce que c'est un échangeur, est-ce que c'est un rond-point qu'on veut, est-ce que c'est une 2x2 express, etc.

On n'est pas encore à ce niveau de détail, on a besoin d'affiner le programme d'aménagement pour ensuite proposer des réponses adaptées. Après je vous rejoins, il est possible encore d'adapter les solutions mais si, demain, on nous dit maintenant l'échangeur ce n'est pas là qu'on veut mais c'est plutôt, on veut la RD60 et que tout le monde en convienne, on étudiera ce positionnement là où il est réellement souhaité.

Ah, excusez-moi, je n'arrive pas à projeter là, effectivement, ce n'est pas partagé, désolé... Il est revenu, je vais pouvoir revenir sur la variante. J'étais en train de zoomer sur la variante A, sur cette esquisse d'échangeur qui est proposé au niveau de la rue d'en bas à Arsy, RD 522. Là, il y a un pont, des bretelles d'entrée et sortie, des carrefours pour raccorder un itinéraire de substitution, et puis un traitement de l'entrée d'agglomération pour relier la rue d'en bas. Tout ça, c'est à imaginer, à tracer dans le détail pour raccorder ces différentes voiries. Mais on n'est pas encore à ce niveau d'études, mais je vous le concède, il y a sans doute des améliorations à apporter.

M. le maire, question très pertinente sur la domanialité des voies de substitution. L'État n'aura en gestion que la route nationale. Et l'itinéraire de substitution revient aux collectivités locales, à savoir Département, communes, voire intercommunalités. Et ça effectivement, c'est la donnée d'entrée, l'État n'entretiendra pas toutes les routes. Et ça c'est la règle du jeu qu'on applique partout. Ce n'est pas au cas par cas.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Après, il y avait la question sur les voies de substitution qui n'étaient que d'un côté.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Effectivement, à ce niveau-là d'études, on n'a pas encore dessiné tous les rétablissements agricoles qui seraient interrompus par l'aménagement. C'est effectivement un niveau de détail auquel on pourra accéder dans la suite des études en fonction de la variante qui sera retenue. On étudiera finement ces rétablissements. Aucune parcelle ne sera enclavée. On devra rétablir l'accès à toutes les parcelles. En l'occurrence ce sont des études adaptées de définition, études d'aménagement foncier potentiellement, qui pourront permettre de répondre à ces questions-là dans le détail.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Alors il y a deux dames qui souhaitent intervenir.

**Une habitante d'Arsy**

Je reviens sur le giratoire qui est justement prévu pour la sortie d'Arsy et il faut absolument, quelle que soit la variante adoptée, que ce soit un giratoire en dénivelé, pas un giratoire en plan, un échangeur plan en dénivelé, parce qu'autrement on va se retrouver comme sur Boucquy, avec la jonction à Jonquières, ça va faire un gros embouteillage. Donc il faut absolument prévoir un échangeur en dénivelé.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Pour compléter, préciser, quand vous voyez un rond ici, c'est un carrefour plan, c'est un giratoire, un rond-point. Donc ça ne répond pas, effectivement...

**La même habitante d'Arsy**

Voyez sur la variante A.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Sur la variante A effectivement, c'est un gros losange qui est symbolisé, qui comporte par conséquent un pont pour passer au-dessus de la future RN31, et puis de chaque côté, on a des bretelles d'accès pour entrer et sortir de la RN31.

**La même habitante d'Arsy**

Et pour les autres variantes, c'est un giratoire simplement et je pense que ça va faire un gros problème comme pour Boucquy qui avec la jonction de Jonquières, ça va revenir pareil, ça va faire un engorgement. Et par la même occasion, comme sur le TGV il avait été créé la quatrième voie, qui est pour l'instant obsolète, elle est mise de côté : pourquoi ne pas l'utiliser ? Et évidemment, ça engendrerait aussi la construction au-dessus de l'autoroute d'une voie supplémentaire. Et ça, c'est trop ?

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Effectivement, vous avez bien noté que le franchissement de la LGV avait été prévu en futur 2x2 voies avec une surlargeur de l'ouvrage d'art. Cette surlargeur, on l'utilisera parce que la proximité des deux échangeurs, là ici, impliquent des voies d'entrecroisement. C'est-à-dire qu'on doit avoir une voie supplémentaire pour assurer les entrecroisements entre les entrées et sorties des échangeurs en question. Et on utiliserait par conséquent cette surlargeur pour cela. Mais on n'a pas la place pour faire une 2x2 voies plus une surlargeur d'entrecroisement. Donc faire une 2x3 voies, on n'aurait pas la place.

**Anonyme 8**

Oui, pour le choix des variantes, comme là, la proposition, c'est du 15 septembre au 10 octobre, il sera fait quand ce choix sur les quatre variantes ? Parce qu'après le 10 octobre, on n'a plus le droit à la parole ?



**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

C'est le schéma qui a été décrit par Mme la garante tout à l'heure.

**Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint (DREAL Hauts-de-France)**

Peut-être pour vous rassurer, on est bien sur une concertation publique en continu, donc tout ne va pas s'arrêter au mois d'octobre. Et puis le projet, comme on l'a dit, va se poursuivre, s'affiner, il y aura toujours des étapes d'échanges avec le territoire pour sa mise au point.

Si cette phase de concertation permet de faire un choix, on le fait, mais il y a des concertations qui ne nous permettent pas de faire des choix et qui nous conduisent aussi parfois à approfondir les projets avant d'en faire un. Donc je ne sais pas, je ne peux pas vous dire comment ça va se conclure au bout du mois qu'on va passer ensemble, mais ce qui est sûr, c'est que tout ne s'arrête pas là et que les études se poursuivent, s'affinent pour arriver, dans tous les cas, à quelque chose du plus consensuel possible pour le territoire et ce qui sera exprimé. Donc voilà tout ne s'arrête pas au mois d'octobre.

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Je vais répondre par les textes. Donc aujourd'hui, l'État a fait le choix de saisir la CNDP pour avoir la désignation d'un tiers, d'une personne tiers au porteur de projet, pour garantir les droits des uns et des autres. Le Code prévoit aussi que le tiers, qui peut être le même, mais qui peut être une autre personne, désigné par la CNDP, reste garant de la concertation, en tout cas d'un dialogue territorial, jusqu'à la deuxième phase réglementaire, qui est l'enquête publique. Voilà. Donc, non, en tout cas, il y a des mécanismes juridiques prévus pour organiser un dialogue territorial jusqu'à l'enquête publique. Et il y a aussi une volonté, en tout cas, M. MORBÉ l'a exprimé, de rester au contact du territoire.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Alors j'ai Monsieur, Monsieur et Monsieur.

**Un habitant d'Arsy**

Merci. Donc, toujours sur cette histoire de ronds-points, etc., et du bas d'Arsy qui deviendrait le point d'entrée unique du village. Vous avez dit, avant qu'on parle des projets, en première partie de la réunion, que vos problématiques, c'était surtout la sécurité routière qui était une priorité, qui justifiait de supprimer l'autre entrée d'Arsy, mais, justement, on a une grosse problématique de sécurité routière sur le bas d'Arsy, avec l'absence de trottoir, beaucoup de gens qui passent en vélo et à pied, qui sont frôlés par les camions, même actuellement. C'est encore pire quand il pleut, avec des flaques d'eau de 2 mètres de long. Ma fille va au collège à Estrées-Saint-Denis. Je suis obligé de lui dire « Attention le matin, quand tu vas passer dans la rue, tu vérifies qu'il n'y a pas de camions qui arrivent d'un côté ou de l'autre et tu passes un petit peu en courant avant qu'ils arrivent ». Et on nous dit qu'on va faire passer plus de trafic dans la route et que c'est pour la sécurité routière.

**M. LE SOURD, conseiller municipal de Blicourt**

M. LE SOURD, conseiller municipal à Blicourt, juste une petite question à propos du coût des travaux. On part du simple au triple. Alors je voulais simplement savoir si le coût des travaux était véritablement accessoire ou un élément déterminant dans le choix futur des scénarios, donc des variantes.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Et puis Monsieur. Et ensuite, la DREAL pourra apporter des réponses.

**Anonyme 9**

Merci. Dans un des tableaux, vous nous présentiez des temps de trajet pour traverser la N31 de l'est à l'ouest, qui étaient de 9 et 11 minutes, si je ne me trompe pas, en fonction de la direction. Et est-ce que

vous avez modélisé, avec des études, le gain que pourraient apporter ces quatre variations, et si oui, quels sont ces gains ?

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Pour répondre à la problématique d'accès à la commune d'Arsy, aujourd'hui, il y a deux accès avec la RD60 et la RD522. Demain, si, en fonction de l'aménagement qui est proposé, on ne peut pas conserver deux carrefours, parce que ça implique, sauf si on maintient les solutions C ou D qui permettent de conserver quasiment l'existant, encore que non, on propose aussi de conserver qu'un seul carrefour dans tous les cas, au temps pour moi. Il n'y a qu'un seul carrefour qui serait conservé de façon à essayer d'aménager un seul et unique carrefour qui soit sécuritaire. Mais les multiplier, ça implique de casser la fluidité. Ce serait contre-productif de ce point de vue-là.

On n'a pas dit qu'on retenait l'un ou l'autre d'un point de vue de la sécurité. On peut prévoir l'accès à l'un ou l'autre de ces carrefours. Mais le comité technique a souhaité proposer de prévoir un carrefour au niveau de la rue d'en bas pour mieux desservir la commune d'Arsy au niveau de sa zone d'activités, qui se trouve à peu près à ce niveau-là, plutôt que l'accès par la D60 qui implique d'emprunter les rues d'Arsy, qui sont plutôt étroites, sinueuses, avec le stationnement qui est présent, qui compliquent...

**Anonyme 10**

Mais ce n'est pas le cas. Vous reportez le problème. Les rues ne seront pas plus larges.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors après, le traitement d'entrée de la rue d'en bas doit effectivement faire l'objet d'une étude détaillée. On n'est pas encore à ce niveau de détail.

**Un habitant d'Arsy**

Et vous n'avez pas fait de plan où la route ne passerait pas par là ? Les routes ne vont pas s'élargir par magie. Il y a des maisons d'un côté et de l'autre, ça passe au ras des murs.

**Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors il est possible d'apporter des solutions à ce type de problème, de sécuriser l'entrée d'agglomération par des aménagements de sécurité, traiter les trottoirs, ça pourrait faire l'objet d'un accompagnement de cette entrée d'agglomération. Ce sont des solutions qu'on saurait apporter, je pense.

Ensuite, sur le coût des travaux, ça fait l'objet des critères qui sont indiqués en termes d'avantages et inconvénients. On sait que l'argent est rare, et plus ça va et plus ça se complique, on a cette préoccupation de gestion des deniers publics. Cependant, c'est d'abord de répondre aux problèmes qu'on rencontre sur le territoire qu'on cherche à résoudre. Cela étant, on essaie d'optimiser au mieux les coûts pour répondre à ces problèmes.

Enfin, le temps de traversée, effectivement, a pu être modélisé. Ce sont les études qu'a faites IRIS, en particulier, des études de trafic qui ont été faites, à deux reprises, qui ont fait l'objet d'une modélisation sur un outil exprès de façon à connaître les temps de parcours, les gains ou les pertes que l'on obtient en fonction de l'aménagement proposé. Et globalement, c'est grâce à cette modélisation qu'on indique dans le tableau les temps de parcours que l'on peut obtenir. C'est dans le dossier de concertation où vous pouvez trouver ce détail des temps de parcours : page 55, on indique effectivement les temps gagnés en fonction de chaque variante et qui permet ainsi de classer les variantes entre elles en termes de performance.

**Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint (DREAL Hauts-de-France)**

Peut-être en complément, effectivement comme vous le soulignez sur la question du coût des solutions, on ne peut pas faire abstraction, quand il s'agira de faire inscrire la programmation des travaux, de penser que les solutions les plus onéreuses seront sûrement plus difficiles à soutenir par le territoire vis-à-vis du

ministère des Transports, surtout en ces temps budgétaires compliqués. On ne peut pas vous dire le contraire. Les solutions les plus onéreuses sont les plus difficiles à faire programmer.

La meilleure chance pour les projets de pouvoir être programmés aussi, c'est qu'effectivement, il y ait des cofinancements que permettent en général le contrat de plan : l'État met à peu près 50 % du montant des projets et cherche des participations, Région, Départements, pour apporter le reste. Même pour les finances locales, le choix des projets peut exercer une influence sur leur volonté de les soutenir financièrement. Si vous demandez à la Région de co-financer un projet à 140 [millions d'euros], ce n'est pas la même chose que de lui demander de soutenir un projet à 50.

#### **Anonyme 9**

Petite question, dans l'ensemble de vos réponses, vous évoquez souvent le comité technique, vous appuyez souvent là-dessus, qui vous apporte vos réponses. Par qui et comment est représenté le comité technique ? Qui sont les membres du comité technique ?

#### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Alors dans le dossier, je recherche la page, on a précisé qui le constitue, c'est à la page 9, les différents représentants du comité technique qui a été constitué, à savoir les administrations de l'État, donc la sous-préfecture, le conseil départemental de l'Oise, l'ARC, la communauté de communes de la Plaine d'Estrées, les dix communes concernées, la SANEF, la DIR Nord, la DDT de l'Oise, nous et le bureau d'études qui a travaillé sur le dossier.

#### **Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Est-ce qu'il y a encore une dernière remarque, question ? Mme la Présidente.

#### **Sophie MERCIER, maire de Remy, présidente de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées**

Sophie MERCIER, la présidente de la Plaine d'Estrées, je fais partie effectivement du comité technique. Moi je voulais savoir, parce que, lors de ces comités on en avait parlé, peut-on mixer deux variantes ou pas ? Je reprends : la B par exemple, mais on pourrait améliorer au niveau du carrefour d'Aiguisy [Boucquy], c'est ça ? Non pas celui-là, un peu plus loin, pour améliorer au niveau des zones d'activités. Vous voyez, prenez la B où on reste à 2x2 voies à 90. Est-ce qu'on peut améliorer par un échangeur, par un rond-point, au niveau de Boucquy, qui améliorerait justement les échanges sur les zones d'activités ? Enfin, je sais qu'on avait évoqué ça lors du comité technique, ce n'est pas repris, donc je pense que nous, on vous mettra quelque chose sur la concertation. Est-ce que vous pouvez arriver à nous mixer plusieurs variantes en fonction de ce qui va être remonté ?

#### **Laurent LEFEVRE, responsable d'opérations (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, tout à fait, on est disposé à discuter effectivement, notamment des carrefours et des aménagements proposés. Cependant, que je m'en souviene, pour la proposition de mettre un échangeur à ce niveau-là, le problème c'est qu'on resterait sur un statut non express avec des véhicules lents. Et automatiquement, l'investissement que l'on ferait pour un échangeur, à savoir un ouvrage d'art, un pont, des bretelles, avec un impact de coût significatif, ne serait pas mis en valeur, du fait qu'on resterait à 90 km/h avec la présence de convois agricoles.

On cherche effectivement à optimiser la dépense et qu'elle soit utilisée à bon escient. Et à partir du moment où on propose un aménagement de type autoroutier, comme l'est un échangeur, on essaie de le proposer avec la configuration autoroutière de l'infrastructure qui va avec, à savoir une RN31 à 2x2 voies express.

**Sophie MERCIER, maire de Remy, présidente de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées**

Il faut comprendre quand même, et Mme LE VERNE l'a fait remonter, que vu le trafic qu'il y a, vu les travaux qui vont être faits, ce serait un peu dommage quand même qu'on reste à 1x1 voie sur le tronçon du Bois de Lihus.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci. Allez, une dernière, ensuite, Mme la garante.

**Un habitant d'Arsy**

Pour la dernière, du coup, je ne vais pas parler d'Arsy, mais c'est vrai que c'est intéressant comme remarque, parce qu'en fait, si vous faites de la 2x2 voies et qui termine sur un rond-point... On aura exactement le même problème le matin qui sera décalé de 500 mètres, à savoir les gens qui freinent comme des cons avant le rond-point, ceux qui vont doubler jusqu'au bout et qui se font bloquer, qui forcent et qui créent de la violence routière. Et rien ne sera résolu s'il y a un rond-point en bas par rapport à un échangeur où les gens ne ralentiraient pas et ils fileraient droit vers Compiègne et il n'y aurait plus de bouchons.

## Conclusion

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Donc, Mme la garante, un petit mot ?

**Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation**

Je vais juste donner quelques mots de conclusion sur la procédure. Ce soir, je crois qu'il y a eu beaucoup de propositions, d'alternatives, d'idées qui ont été émises. Je ne peux que vous encourager à les exprimer et à les déposer sur le registre. Pourquoi ? Parce qu'il sera à la vue, à la lecture de tous. Donc ça, c'est un premier point, une meilleure diffusion.

Et deuxièmement, la DREAL s'est engagée à répondre dans un délai raisonnable à l'ensemble des contributions. Et Monsieur, je rejoins, non seulement il y a la reddition à la fin de la procédure, mais en tout cas, la DREAL a aussi la volonté de répondre au cours de la procédure, ce qui peut être une amorce de dialogue pendant ce temps et jusqu'au 10 octobre. Donc c'est une perche qui vous est tendue, vous pouvez la saisir comme vous l'entendez, mais moi en tout cas je ne peux que vous encourager à le faire.

**Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint (DREAL Hauts-de-France)**

Oui, peut-être rapidement, donc effectivement il y a beaucoup de choses qui ont été exprimées. C'est vrai qu'on est dans des phases de concertation qui sont un peu en amont. Les projets ne sont pas toujours bien définis. On a du mal à vous répondre en détail, à part des principes généraux, sur la question de la pollution acoustique, de la pollution atmosphérique, sur comment vraiment on va pouvoir établir tel ou tel chemin. Ce qui est déjà important, c'est que cela soulève des questionnements, qui vont nous obliger, nous, à approfondir des points.

Je note en particulier la question de l'accès à Arsy par le chemin d'en bas, que je ne connais pas personnellement, mais sur lequel, effectivement, si on prévoit ça comme accès principal à Arsy, à la zone d'activités, il est hors de question que ça se fasse en dégradant les conditions de sécurité routière pour les habitants. C'est un point qu'il était effectivement important de signaler.

En fait, voilà, il faut apporter les contributions, on n'a pas forcément là, ce soir, des réponses à tout. On a en fait en gros deux partis d'aménagement, soit on continue à aménager la RN31 comme elle a été aménagée par le passé complètement, entre Beauvais jusqu'à Soissons sur une route express, et puis maintenant, on se permet de proposer des alternatives, qui sont des voies qui visent à irriguer un peu

mieux le territoire en sortant d'un parti d'aménagement un peu autoroutier. Alors peut-être parfois avec des propositions un peu extrêmes qui disent : mais est-ce qu'il y a besoin de tout passer à 2x2 voies ? Bon, c'est à regarder effectivement.

Mais comme le disait mon collègue Laurent LEFEVRE, chaque parti d'aménagement a ses avantages et ses inconvénients, il n'y a pas la panacée forcément à vous proposer, mais on peut quand même, comme vous le disiez, essayer de combiner autant que faire se peut, en prenant le meilleur de chaque solution, sous réserve des normes techniques.

Et puis il y a aussi un aspect qui est important, c'est la lecture par l'utilisateur, parce que l'utilisateur, il faut aussi qu'il ait une bonne lecture de l'itinéraire, ce sont aussi des questions de sécurité, et qu'il n'ait pas l'impression de se trouver un temps sur une 2 voies avec des véhicules lents, puis après des échangeurs dénivelés comme s'il était sur une autoroute, il faut quand même une certaine homogénéité dans la lecture par l'utilisateur. C'est aussi ça qu'on essaye de rechercher. Créer des points singuliers, ce n'est pas toujours ce qu'il y a de mieux pour l'utilisateur. Si on fait un choix de parti d'aménagement de route avec des carrefours plans, rajouter un échangeur dénivelé ça peut, je dirais, un peu perturber la lecture d'un itinéraire.

Enfin on va continuer à approfondir et puis je ne peux rien dire d'autre que : amenez vos contributions, on les analysera, on y répondra et puis cela continuera à enrichir la réflexion et nos études. En tout cas, merci pour votre participation et la richesse des échanges.

*Fin de la réunion.*