

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

### Compte rendu de la réunion publique de Jonquières – 18 septembre 2025 à 18 h

**Lieu :** salle des fêtes Le Grand Pré, 7 ruelle du Grand Pré

**Nombre de participants :** env. 75

**Intervenants :**

Adjoint au maire de Jonquières

- Alain DENNEL

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

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

Donc on va commencer par le classique mot d'accueil.

### **Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières**

Eh bien merci. Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis Alain DENNEL, adjoint au maire de la commune de Jonquières. Je fais partie du comité technique. Et je voudrais aussi excuser l'absence de M. le maire, Jean-Claude CHIREUX, qui est retenu sur l'agglomération de Compiègne, mais qui va faire son possible pour nous rejoindre en fin de séance.

Aujourd'hui, c'est une réunion publique dans le cadre de la concertation préalable à ce projet d'élargissement de la RN31. Je remercie les représentants de la DREAL, le bureau d'études qui l'accompagne, et aussi Mme Sylvie DENIS DINTILHAC qui est la garante de la concertation. Et bien sûr, je vous remercie tous d'être présents et je vous dis, ça me fait plaisir, je ne m'attendais pas à autant de monde. Je vous laisse la parole. Merci.

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

Merci Monsieur. Bienvenue à cette deuxième réunion publique, puisqu'il y en a eu une il y a deux jours, à quelques kilomètres d'ici. Je m'appelle Jean-Yves DERUYTER, je suis assistant à maîtrise d'ouvrage en communication et je suis là pour animer cette réunion.

Cette réunion porte sur la mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne. On va y passer le temps qu'il faut, mais en général, ce genre de réunion dure à peu près deux heures. Mais s'il y a des questions, s'il y a beaucoup d'interventions, on fera en sorte de pouvoir y répondre. Au cours de cette réunion, il va y avoir deux temps d'échanges. Alors vous remarquez que je parle dans un micro, ce n'est pas seulement pour que vous puissiez m'entendre, c'est aussi parce que la réunion est enregistrée, de façon qu'on puisse en faire la meilleure restitution possible, les restitutions étant ensuite disponibles sur le site internet de la concertation.

Lorsqu'on aura ces deux temps d'échanges, je vous demanderai donc de bien parler dans le micro, de vous présenter rapidement, et par exemple de dire si vous êtes agriculteur, si vous êtes membre d'une association, c'est important pour qu'on puisse connaître le pourquoi de vos interventions. Après, si vous êtes habitant ou industriel, c'est très bien aussi, on ne fait pas de ségrégation. Je vous remercierai aussi d'être le plus concis possible dans vos interventions, et également de respecter les avis des autres personnes. Chacun a le droit d'avoir un avis qui peut être différent.

Donc ce projet de mise à 2x2 voies de la RN31, il est porté par l'État, qui est représenté par la DREAL, qui est maître d'ouvrage. Et donc vous avez ici à la table d'éminents représentants de la DREAL. Vous avez M. Nicolas MORBÉ qui est le directeur adjoint, M. Nicolas LENOIR qui est le chef du service mobilité et infrastructures, Mme Claire CAFFIN qui est responsable du pôle maîtrise d'ouvrage et M. Laurent LEFEVRE qui est le responsable d'opérations et en l'occurrence responsable de cette opération. Et donc ils sont accompagnés également par leurs assistants à maîtrise d'ouvrage qui sont un bureau d'études et une agence de communication qui sont IRIS CONSEIL et MENS.COM.

Eh bien écoutez, je pense que maintenant on va pouvoir entrer dans le vif du sujet donc je vais passer la parole à Mme Sylvie DENIS DINTILHAC qui est garante de la CNDP, qui va pouvoir vous présenter son rôle et le rôle de la CNDP.

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

Bonsoir à chacune, chacun, toutes et tous. Eh bien je vous emmène au cinéma tout de suite et je vous propose de regarder la vidéo qui suit et qui vous présente la CNDP dans son rôle en général.

*Projection du film de présentation de la CNDP.*

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

Voilà, la vidéo est terminée. Je trouve d'ailleurs que ça ressemble beaucoup à une pub qu'on voyait enfant dans les cinémas, Jean Mineur, avec son numéro de téléphone. Donc la CNDP, Commission Nationale du Débat Public, a un rôle dans le cadre de la Charte de l'environnement, puisqu'au titre de cette charte et de documents à valeur internationale, mais cette charte a une valeur constitutionnelle, il est prévu que tout citoyen, toute personne a un droit à l'information et à la participation de toute décision ayant un impact sur l'environnement. Donc la CNDP et le garant qui est désigné, qui représente la CNDP, intervient au nom de ce principe de valeur constitutionnelle.

Je précise, vous avez vu dans la vidéo qu'on parle d'un projet autoroutier, il y a des saisines qui sont obligatoires du fait de leur montant, de leur impact sur l'environnement. Et puis il y a des projets dont la concertation préalable est placée sous l'égide de la CNDP parce que le maître d'ouvrage l'a souhaité. Et c'est le cas aujourd'hui, de l'État, qui a souhaité organiser sa concertation préalable, portant sur ce projet, avec un garant, un tiers neutre.

Alors, que fait-il, ce garant neutre ? Et quel pourrait être l'intérêt d'en avoir un ? Eh bien, sa mission se déroule en trois temps. Tout d'abord, il procède à une analyse de contexte. Le porteur de projet, bien évidemment, a sa perception du projet, sinon, il ne le conduirait pas, enfin, j'ose espérer, mais en tout cas, le rôle de garant, c'est d'aller vers le territoire et de comprendre quelle est votre préoccupation, à date, pour pouvoir organiser de manière la plus efficiente la procédure de participation. Et cette analyse de contexte, elle sera contenue dans le bilan.

Donc ça, c'est toute la phase préparatoire. La deuxième phase, bien sûr, c'est d'être à côté du maître d'ouvrage tout en restant totalement indépendant du maître d'ouvrage, et ça c'est très important, d'être là pour jeter un œil sur le dossier de concertation, sur les modalités de participation, de manière à garantir les droits qui sont conférés à chacun d'entre vous sur le fondement de l'article 5 de la Charte de l'environnement : droit à la participation et droit à l'information.

Et troisième phase, c'est après le 10 octobre, pour cette concertation préalable, c'est la phase de reddition des comptes. Cela veut dire qu'il y aura un tiers, neutre, indépendant, qui j'espère, fera bien son travail, rendra compte, consignera sa perception du territoire, la manière dont le maître d'ouvrage a pris en compte en rédigeant son dossier de concertation et en mettant en place des modalités de participation, et puis dressera une cartographie de l'ensemble des arguments qui auront été émis. Et j'en passe. Donc ce travail, il est fait dans le délai d'un mois à compter de la clôture de la procédure de participation du public. La participation du public, la procédure de concertation préalable s'achève le 10 octobre. Donc il faudra que je rende mon travail au plus tard le 10 novembre.

Comment se fait et se déroule toute cette mission du garant ? Eh bien, en respectant un certain nombre de principes, un principe d'indépendance, ça, voilà, je le redis, le garant CNDP est indépendant du porteur de projet, il est indépendant des services de l'État, parfois il n'y a pas confusion entre les services de l'État et le porteur de projet, il est totalement indépendant. Il est neutre, il prend chaque personne individuellement et quelle que soit sa qualité. Ça c'est très important, les personnes participent, s'expriment et leur voix est égale, puisque le garant lui va s'attacher à l'argument. Et là, j'attache une grande importance sur ce point. Le garant de la CNDP ne garantit ni un référendum, ni un sondage. Il ne cherche pas à rendre compte d'un résultat de vote, mais il cherche à transmettre et à aller chercher tous les points de vue territoriaux, ou non d'ailleurs, parce que quelqu'un de l'extérieur, enfin hors du territoire de Compiègne, pourrait très bien participer, mais à faire valoir vos arguments.

Et c'est pour ça que le dossier d'information est très important, parce qu'il doit comprendre toutes les informations en langage accessible et lisible par tous, pour pouvoir vous faire une opinion et la motiver. L'opinion est importante, mais la motivation l'est encore plus. Et il n'y a pas de motivation idiote, je le précise. Voilà, donc l'argumentation, l'égalité de traitement, je l'ai dit, et l'inclusion, vous êtes tous les bienvenus dans cette procédure de concertation préalable sous l'égide de la CNDP.

Je termine en disant que bien sûr le garant est à la disposition du territoire et des personnes qui souhaitent le rencontrer. Vous avez mon adresse mail sur les flyers ou sur les plaquettes. Et donc je suis à votre disposition. Le garant ne parle jamais du projet, il parle de la procédure. Voilà. Merci.

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

Mesdames, Messieurs, bonjour. Je me présente, Nicolas MORBÉ, directeur adjoint de la DREAL, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Tout d'abord, je remercie la commune de Jonquières de nous accueillir dans cette belle salle. Je ne connaissais pas Jonquières avant d'arriver ici ce soir. J'ai été frappé à l'entrée du village de voir un bel écrin vert, boisé, et d'arriver jusqu'ici dans ce beau lieu de convivialité qui, à mon avis, va être tout à fait propice aux échanges de ce soir.

Nous sommes ici pour parler de la RN31, la RN31 dans sa traversée de la région des Hauts-de-France et plus particulièrement de la jonction entre Beauvais et Compiègne. Donc entre Beauvais et Compiègne, il reste deux sections sur lesquelles on travaille : une section entre Catenoy et Bois de Lihus, où des décisions ont déjà été prises par le passé, le projet déclaré d'utilité publique et où maintenant, la phase à venir, c'est de démarrer des travaux ; et puis la section sur laquelle on va travailler ce soir, parce que vous êtes ici pour travailler, entre Bois de Lihus et Compiègne, où on en est encore à définir le projet et à examiner plusieurs scénarios d'aménagement, qui vont vous être présentés par mes collègues, Nicolas LENOIR, Claire CAFFIN et Laurent LEFEVRE.

Donc, en fait, la concertation publique, comme le rappelait Mme la garante, c'est une phase où le maître d'ouvrage vient vers vous pour enrichir son projet et enrichir sa conception, pour être à l'écoute des habitants, des usagers et de tous ceux qui ont quelque chose à dire sur le projet sur lequel on travaille.

On est là pour vous présenter parce que forcément, bien sûr, on a déjà, pour susciter l'échange, déjà étudié des solutions, mais rien n'est figé, rien n'est arrêté. On est là pour vous expliquer, vous informer et surtout, une fois qu'on vous a donné toute cette information, vous écouter. Et en espérant effectivement que ça va nous permettre, nous derrière, d'en retirer des informations utiles pour finaliser la conception, c'est-à-dire définir le projet qui un jour, va être construit.

Alors on n'en est pas tout à fait à la phase de construction, les points d'étape sont encore longs avant de passer à une phase de construction. Il y a la définition, la conception, la mise en place des financements. Donc aujourd'hui on est dans un cadre qui s'appelle le contrat de plan État-Région, où pour l'instant, on a des financements que pour les études, et notre objectif c'est de mener ces études et les procédures qui permettent, derrière, de démarrer des travaux. Donc le processus est encore un peu long, c'est pour ça que, certes il y a une concertation publique ce soir, une réunion publique dans laquelle on va vous écouter, ce n'est quand même qu'une première étape, puisque tout ne sera pas complètement défini.

En fait, les phases de concertation, en gros, s'achèvent quand on va lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Là, le maître d'ouvrage a à peu près figé le projet et il y a une dernière étape de consultation du public, mais qui n'est pas une concertation, là où vous vous exprimerez devant des commissaires enquêteurs pour savoir si le projet est ou non d'utilité publique et si on peut le réaliser.

Après, il y a encore d'autres étapes, c'est un peu compliqué, c'est un peu long, il y a beaucoup de procédures dans lesquelles vous pouvez vous exprimer, mais la concertation publique qui se tient là en 2025, c'est un point d'échange avec vous, ce n'est pas la finalisation des points d'échange qu'on aura avec le territoire pour définir le bon projet à réaliser dans les années à venir. Je ne vais pas être beaucoup plus long et je vais laisser la parole à mes collègues pour passer aux phases de présentation. Merci en tout cas d'être venus si nombreux.

## 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, moi c'est Nicolas LENOIR, le chef du service mobilité et infrastructures de la DREAL. Comme on l'a déjà un peu dit au tout début, au cours de cette réunion, on va avoir deux temps d'échanges. On va vous écouter, écouter vos questions ou tout simplement vos positions, vos avis, tout ce que vous avez envie d'exprimer sur le sujet. Avant ces deux temps d'échanges, on va avoir des petites présentations. D'une part, dans un premier temps, sur la concertation, en quoi elle consiste, les enjeux de la RN31 dont on parle ce soir, de la section concernée, et plus globalement, du territoire, et des objectifs que le projet cherche à atteindre. L'idée, c'est lors de ce premier temps d'échanges, de consacrer vos questions et réactions sur ces thématiques un peu générales du cadre dans lequel se place le projet. Et dans le deuxième temps, on va présenter les variantes dont vous avez sans doute déjà connaissance, j'imagine, avec les panneaux qui sont affichés, avec les documents de la concertation, le dossier détaillé, la plaquette. Vous avez sans doute déjà connaissance de ces variantes. On va les balayer pour les expliquer. Et l'idée, c'est d'avoir ce second temps d'échanges consacré aux variantes, parce qu'on a

souvent plutôt tendance à aller directement, en effet, sur le contenu des variantes qui sont plus liées vraiment au territoire et à votre vie quotidienne.

Quelques généralités en effet pour mettre en contexte. Donc la section dont on parle, on l'a déjà évoqué, c'est les 11 kilomètres environ qui sont entre le Bois de Lihus, au niveau de la RD1017, et l'arrivée sur Compiègne, au nord-ouest de Compiègne. La section en rouge à l'écran, qui concerne territorialement une dizaine de communes, dont les noms sont affichés sur la diapo, et deux intercommunalités. Nous étions avant-hier à Canly, sur le territoire de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées, et donc le territoire de l'agglomération de la région de Compiègne ce soir. Alors, voilà le périmètre de la concertation formelle, on va dire, ce sont les dix communes dont on vient de voir le nom à l'écran.

L'objectif de ce soir et de la concertation dans son ensemble, c'est d'informer, de présenter les réflexions qui ont eu lieu, de partager ce qui a déjà été fait en termes d'études, justement pour tenir compte de vos avis et d'améliorer, de faire évoluer le projet, en recueillant toutes vos observations.

Cela nous permettra d'enrichir le projet et à chacune de nos concertations, ces dernières années, on en a fait un certain nombre, sur d'autres itinéraires dans la région d'ailleurs, et à chaque fois, la conclusion de la concertation, les avis recueillis, ont toujours fait évoluer le projet. Soit on permet d'orienter le projet vers le choix, quand il y avait des choix à faire, un peu comme là, quand on est en présence de quatre variantes ou des variantes amendées, ou de tenir compte d'une particularité, d'un aspect que vous, vous connaissez mieux que nous, quelque part, et qui a permis de faire évoluer le projet.

Donc on l'a un peu dit en introduction, en effet, cette section, elle se place dans la continuité de la section d'avant, à l'ouest, qui a vocation à être réalisée, puisque déjà déclarée d'utilité publique depuis 2005 d'ailleurs, et pour laquelle des premiers travaux sont censés démarrer à la fin du contrat de projet État-Région 2023-2027, puisque des premiers financements y ont été inscrits, ce qui est un acte important pour cranter la possibilité de réaliser en travaux une opération.

Les modalités de la concertation qui sont détaillées dans la plaquette, dans la première page de mémoire, on les remettra à l'écran à la fin, on ne va pas les représenter en détail maintenant, vous les avez en effet sous les yeux. Il y a deux réunions publiques et des temps d'échanges, qui sont des sessions qui vont avoir lieu dans les différentes communes pour avoir des échanges plus directs, en bilatéral, des questions-réponses plus précises avec les gens qui participeront.

On va continuer sur les enjeux de la section pour entrer dans le sujet. Donc la RN31, Nicolas MORBÉ l'a dit, axe principal du département, qui relie les deux pôles importants de Beauvais et Compiègne. On voit d'ailleurs, ce que je disais à l'instant, ce qui est déjà mis à 2x2 voies, ce qui a vocation à démarrer en travaux plus prochainement, on va dire parce que les étapes administratives ont déjà été franchies, et puis la section dont on parle aujourd'hui. Elle a un rôle en termes de fonctionnalité, de donner accès à ces deux pôles d'attractions, d'activités, lieux de services, de donner accès à deux itinéraires Nord-Sud d'importance en termes de circulation routière, puisque ce sont les autoroutes A16 et A1. Elle fait le lien entre ces deux autoroutes. Et évidemment, plus localement, d'assurer la desserte locale des communes du territoire et surtout des pôles d'activités qui s'y trouvent, que ce soient les lieux d'éducation, de santé ou de commerce. C'est ce qui se trouve dans la diapo suivante.

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

Bonsoir, Claire CAFFIN, je suis responsable du pôle maîtrise d'ouvrage, en charge de l'investissement sur le réseau routier national et je vais continuer la présentation des enjeux de la RN31 et du territoire.

Un des enjeux importants, c'est le niveau de trafic que vous connaissez tous sur la RN31. On a une augmentation constante ces dernières années du trafic, avec un trafic qui se situe entre 15 et 40 000 véhicules par jour sur notre section, ce qui est assez important, des taux de poids lourds de l'ordre de 11 % et une rupture surtout au niveau de l'autoroute A1 : le niveau de trafic s'accroît beaucoup en direction de Compiègne à partir de l'autoroute A1. Et puis on a des congestions qui sont importantes, que ce soit le matin ou le soir, en approche de Compiègne, un niveau de trafic important qui explique l'ambition de passer à 2x2 voies cette RN31.

On a aujourd'hui, sur ces deux schémas, à gauche, une route qui ressemble à ce qu'on a aujourd'hui. Alors on a quelques créneaux de dépassement, mais on est aujourd'hui sur une route à deux voies, avec parfois des créneaux de dépassement, qui n'est pas limitée en termes d'accès aux véhicules lents, qui n'a pas de statut particulier, sur laquelle on peut circuler à 80 km/h. Et on va parler ensuite de route à 2x2

voies, c'est l'image de droite, où là, à 2x2 voies, on a un terre-plein central qui sépare les flux, qui sécurise les déplacements, mais sur lequel on pourra parler de statut de route express, c'est-à-dire avec une interdiction aux véhicules lents, les véhicules agricoles, les voitures sans permis, les vélos, les mobylettes. Et donc le fait que ces véhicules lents soient interdits permet d'aller jusqu'à 110 km/h sur la 2x2 voies. On reparlera des itinéraires de substitution, des itinéraires alternatifs qu'il faudra dans ces cas-là prévoir pour les véhicules lents qui sont interdits sur cette partie de RN31.

Notre infrastructure est aujourd'hui à moderniser puisque c'est une infrastructure qui a été conçue avant les grandes lois de protection de l'environnement. En particulier, il y a une amélioration à apporter sur la gestion de l'assainissement et le traitement des eaux sur la RN31, les eaux qui touchent la plateforme routière. Le projet prévoit bien de prendre en compte cet enjeu de protection de la ressource en eau avec la mise en place de dispositifs de recueil des eaux. On a aussi pour ambition de traiter la problématique des nuisances sonores liées à la RN31. Et la RN31 constitue aujourd'hui une rupture pour la faune qui peut difficilement traverser la RN31. Et donc on aura aussi ce sujet-là à traiter. Donc c'est trois enjeux principaux qu'il nous faudra améliorer dans notre projet.

Sur le territoire, plus globalement, la RN31 est un axe qui nous permet aujourd'hui de répondre à des besoins économiques, notamment avec la desserte des zones d'activités. On a mis quelques images pour illustrer. C'est aussi un axe qui permet d'accéder à l'enseignement, qui est un axe de déplacement, que ce soit pour le travail ou pour l'école. Et puis on est sur un secteur qui est à plus de 60 % agricole. Et donc il nous faudra aussi prendre en compte ces enjeux agricoles, que ce soit en termes d'emprises, de prélèvement de terres agricoles, que ce soit aussi en termes de mise en place des continuités pour que les véhicules agricoles puissent circuler et maintenir leurs activités.

L'enjeu cadre de vie est important aussi pour les habitants, à la fois sur la thématique du bruit, des nuisances sonores et de la qualité de l'air. On a déjà fait quelques mesures sur site, on en fera encore et on a encore un peu de travail là-dessus. Il faudra qu'on prenne en compte tous ces enjeux pour améliorer ces deux thématiques sur le territoire.

Le territoire est concerné par plusieurs documents d'urbanisme, notamment les plans locaux d'urbanisme, dont on tiendra compte et le projet s'inscrira dans ces plans locaux d'urbanisme. On a quelques enjeux avec la présence de captages d'alimentation en eau potable, on a trois captages sur le secteur. Il faudra absolument préserver la ressource en eau. On a de nombreux réseaux qui traversent la RN31. On a cinq canalisations de gaz et des lignes à haute tension et moyenne tension, il faudra aussi les prendre en compte. On a peu d'enjeux en termes de vestiges archéologiques et de paysage, de protection de monuments historiques, en tout cas dans le périmètre rapproché de la RN31.

Sur le volet environnemental, on a quelques enjeux en termes d'environnement. On a d'abord une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique au nord de la RN31. Toute la partie nord est concernée par cette zone naturelle dans laquelle on a identifié d'ores et déjà quelques espèces intéressantes. Donc le projet les prendra en compte et on cherchera à éviter l'impact. On a aussi des réservoirs de biodiversité à proximité. Cependant, on n'a pas identifié de zone humide sur le secteur.

Alors, toutes ces données ont été mises en forme dans des cartes de présentation des enjeux que vous retrouvez dans le dossier de concertation notamment. On ne va pas les détailler, mais simplement, on voulait vous expliquer un petit peu comment elles fonctionnent. Sur ces cartes, vous allez retrouver, notamment, tout ce qu'on vient d'évoquer, les zones urbanisées, les réseaux, la zone naturelle d'intérêt floristique, qui est hachurée. On va retrouver les zones d'activités, on va essayer de retrouver tous ces éléments sur ces cartes.

Elles [*les cartes des enjeux*]<sup>1</sup> sont au nombre de trois, la RN31 est découpée d'ouest en est, et on va notamment retrouver sur ces cartes tous les axes que l'on intercepte, et on va passer un tout petit peu de temps pour vous les montrer pour qu'on puisse parler ensuite des voies avec les bons numéros. Donc on a, en partant de l'ouest, la RD1017, qui est le carrefour d'extrémité de notre route nationale. On a ensuite la RD155, qui permet d'aller à Grandfresnoy, la RD60 qui dessert Arsy, la RD522 à Arsy, puis on trouve la ligne à grande vitesse, l'autoroute A1, la RD26, la RD98, la RD36, l'échangeur d'extrémité avec la RD1131 et la RD36E.

Les objectifs du projet : on a trois objectifs principaux. Le premier, c'est sécuriser les déplacements. La mise en place d'une 2x2 voies va permettre de sécuriser les déplacements puisqu'on aura un terre-plein

---

<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.

central qui va séparer les flux et donc on aura une réduction des chocs frontaux. On va aussi aménager les carrefours avec tous les axes qu'on vient d'identifier. Tous ne seront pas maintenus, on le verra, mais on va sécuriser les accès à la RN31. On va supprimer aussi un certain nombre d'accès directs à la RN31 dans le projet d'aménagement, en regroupant les accès, toutes les parcelles seront toujours desservies évidemment, mais on regroupera les accès au droit des carrefours aménagés. Et puis la 2x2 voies permet de sécuriser les dépassements.

On va aussi faciliter les déplacements, puisqu'on va chercher à fluidifier la circulation et avoir quelque chose qui réponde plus aux besoins et améliorer les temps de parcours, notamment en entrée de Compiègne. L'objectif est aussi, dans trois des scénarios, on a une partie qui va être en route express, donc on aura les véhicules agricoles qui vont sortir de la 2x2 voies, ils seront reportés sur des itinéraires de substitution, et donc on va reporter ce trafic lent sur d'autres itinéraires. Et on pourra aussi profiter de ces itinéraires de substitution pour sécuriser les déplacements des modes actifs [*piétons, vélos...*]. Et puis enfin, le troisième objectif, c'est moderniser l'infrastructure sur les volets qu'on a déjà évoqués tout à l'heure, notamment sur les thématiques de la protection de la ressource en eau, de la protection contre les nuisances sonores, et avec un objectif de transparence pour la faune.

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

Pour finir ce premier temps de présentation qui va nous permettre de passer au premier temps d'échanges, quelques éléments de calendrier, de court terme pour l'instant, on va dire. Et puis, à l'issue du second temps d'échanges, on pourra dézoomer et se projeter un peu plus loin.

Donc là, en ce moment, on est bien jusqu'à la mi-octobre dans la concertation préalable, comme on l'a déjà évoqué. Mme la garante a expliqué qu'elle rendrait ce qu'elle appelle la reddition des comptes et donc, son bilan avec des recommandations qu'elle nous formulera, dans un délai d'un mois, d'ici la mi-novembre. Et puis le maître d'ouvrage, donc l'État, produira lui aussi son bilan, répondra, expliquera comment il répond aux recommandations formulées par Mme la garante et dira quelle suite il prévoit de donner au projet. On pourrait presque dire, déjà, s'il considère qu'il décide de continuer le projet. Et en l'occurrence, de manière plus logique, l'objectif, c'est d'essayer de faire sortir une variante de concertation. Donc éventuellement, il exprimera et dira quel choix de variante il retient pour la poursuite des études et du projet.

Et puis, à partir de l'année prochaine, on enclenchera les étapes suivantes, qui ont déjà été un peu esquissées par Nicolas MORBÉ aussi, des études d'impact au regard de l'environnement pour obtenir, dans un premier temps, la déclaration d'utilité publique et puis plus loin les autres autorisations administratives, en particulier l'autorisation environnementale nécessaire pour le projet.

### **Échanges avec le public**

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

On va passer à un premier temps d'échanges. Comme on l'a dit, on va essayer de se focaliser sur ce qui vous a été présenté. Donc s'il y a des gens qui souhaitent intervenir, poser des questions complémentaires sur des choses qui méritent des éclaircissements ou avoir des réactions, n'hésitez pas. Ce qu'on va faire, c'est qu'on va peut-être regrouper par deux ou trois les interventions parce que s'il y a des questions, c'est intéressant pour la DREAL peut-être d'avoir un petit peu de temps pour préparer certaines réponses si ça le nécessite. Donc qui souhaite se lancer en premier ? Je vois que j'ai affaire à des grands timides. Madame, c'est bien.

**Anonyme 1**

Je suis habitante de Jonquières. Je voulais savoir s'il y avait eu des études d'accidentalité en fonction justement des différents choix, 2x2 voies ou bien une double voie aménagée, que vous nous proposez.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Donc, est-ce qu'il y a des études sur le nombre d'accidents en fonction du choix qui serait fait ? D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur... Monsieur ?

**Pierre LARRIQUET**

J'avais une question sur les documents d'information, je suis assez étonné que les documents que vous proposez, j'ai l'impression qu'ils datent un peu, parce que les zones d'activité telles qu'elles sont présentées, elles ne sont pas inscrites totalement. C'est le cas de Compiègne-Venette, c'est le cas de Moyvillers, c'est le cas d'Arsy, etc. Alors, qu'est-ce que ça veut dire finalement ? Pourquoi ce n'est pas à jour dans la présentation ? Est-ce que c'est un biais d'information qui est voulu ou un problème lié à des capacités techniques, de reproduction, de documents, parce que vous les avez tous ?

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci Monsieur, très bonne question. Allez Madame, on fait la troisième et ensuite la DREAL va pouvoir commencer à répondre.

**Anonyme 2**

Moi je voulais savoir, parce que j'ai bien compris que le giratoire de Bois de Lihus du coup était concerné, comment ça allait se passer pour les commerces aux alentours ? S'il y allait encore avoir la circulation, si ça allait être fermé, comment ça allait se passer pour nous du coup ?

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Les commerces aux alentours du rond-point ? Total Energies, d'accord, vous travaillez chez Total, d'accord. Merci. Donc c'est grâce à vous qu'on a pu avoir un panneau sur votre territoire. Très bien. Alors, qui se colle aux réponses ?

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

Sur le sujet de l'accidentologie, effectivement on dispose d'informations sur la sécurité routière au niveau des accidents qui sont constatés sur l'infrastructure. On a pu ainsi dénombrer les accidents qui sont survenus les dernières années sur l'axe. C'est un sujet mais il n'y a pas non plus une très grande accidentologie sur cette RN31. Là où c'est préoccupant actuellement c'est au droit des carrefours plans, où les gens veulent traverser la RN31 pour s'y engager, on a notamment, au niveau d'Arsy, repéré une zone d'accumulation d'accidents. Par contre, on sait qu'avec un aménagement à 2x2 voies comme on propose, on sait statistiquement qu'on offre une meilleure sécurité routière, avec un niveau d'accidents moindre qu'une infrastructure telle qu'aujourd'hui.

**Anonyme 1**

Les voitures vont plus vite.

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

Certes, mais les statistiques sont là pour le démontrer. On sait que les autoroutes sont les axes qui offrent le meilleur niveau de sécurité. Grâce notamment, comme on l'a indiqué, au terre-plein central, qui permet de séparer les flux de déplacement, alors qu'aujourd'hui, les chocs frontaux peuvent se produire. Et surtout, le traitement des carrefours, en les sécurisant grâce à des aménagements bien étudiés, tels des carrefours giratoires ou des échangeurs dénivelés, on sait qu'on traite l'accidentalité au droit de ces points accidentogènes potentiellement.



Sur le deuxième point, concernant l'inventaire dont on dispose sur les zones d'activités existantes. Alors cet inventaire a pu être élaboré grâce au travail de notre bureau d'études ces dernières années et qui a pu être mené en concertation avec les collectivités qui nous ont indiqué, qui nous ont permis de recenser les différents aménagements et en particulier les zones d'activités. Alors certes c'est une photo à « l'instant T », qui date peut-être maintenant d'un ou deux ans, mais pour autant, on pourrait y trouver les zones d'activités que vous pouviez citer à l'instant, au droit notamment de la zone d'activités du Bois de Plaisance, à l'entrée de Compiègne.

Après, il y a l'extension des zones, mais on est bien d'accord, ce diagnostic va intégrer les évolutions récentes et sera mis à jour régulièrement à chaque étape des études. Mais on a effectivement recensé toutes les données dont on pouvait disposer dans les documents d'urbanisme depuis maintenant deux ans.

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

Juste un petit complément pour vous rassurer, Monsieur, il n'y a aucune volonté de biaiser l'information pour, je dirais, que le débat ne soit pas plein et entier. Et je vous remercie de nous signaler si on a oublié des choses importantes. Cela fait aussi partie des choses qu'on retire de la concertation si, par hasard, on n'a pas mis à jour, pour les raisons qu'a expliquées Laurent LEFEVRE, des choses importantes, on va bien sûr les intégrer. Et c'est aussi pour ça qu'on travaille beaucoup avec les élus du territoire, en comité technique et autres, pour qu'ils nous signalent ce genre d'oubli éventuel. Mais il n'y a aucune volonté de troubler la sérénité des débats en masquant des informations.

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

Enfin, pour répondre à la dernière question relative aux commerces, et en particulier de la station essence Total au droit de Bois de Lihus. Aujourd'hui, on va le voir dans un second temps, on a symbolisé le réaménagement du carrefour existant. Ce réaménagement va dépendre vraiment de la solution qui sera décidée. Aujourd'hui, ce sont des principes d'aménagement qui sont présentés, on n'est pas encore en mesure de présenter de façon détaillée les aménagements qui seront proposés, cela va vraiment dépendre du statut de la route que l'on va donner mais des solutions seront proposées. On sait déjà par avance qu'il sera possible de maintenir cette station Total au droit du carrefour à réaménager avec la RD1017.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Bien, donc vous avez répondu aux trois questions, on va poursuivre le temps d'échanges. Monsieur, vous vouliez réintervenir après ? Donc c'était Monsieur.

**Anonyme 3**

Oui, bonjour. Dans le prolongement de la station-service, qu'appellez-vous un site Basias ? C'est marqué sur la nomenclature, la légende, est-ce que je peux avoir un éclairage, s'il vous plaît ?

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Et donc, Monsieur, vous vouliez réintervenir ?

**Anonyme 2**

Oui, je reviens sur la question, parce que franchement en tant que Direction régionale de l'équipement, vous avez toutes les informations sur les PLU, vous avez toutes les informations sur les permis de construire, et pourquoi vos documents ne sont pas à jour ? De même, vous faites état d'études phoniques et d'études de trafic qui datent de 4 ans. Je trouve que c'est quand même une information qui date un peu, alors que l'évolution du trafic, au cours des dernières années, est manifestement très importante.

### **Un habitant de Jonquières**

Bonjour, je suis un habitant de Jonquières, plus précisément le hameau de Montplaisir, qui figure sur votre plan-là, et qui est une des zones d'habitations les plus proches de la N31, que nous entendons déjà un petit peu quand le vent est favorable. Cela dit, je note que vous avez prévu, dans le but de la sécurité, de vous occuper du bruit que vous assimilez d'ailleurs avec la qualité de l'air. Et dans votre critère, dans la page 4 derrière, vous notez les deux impacts sur le bruit et la qualité de l'air. Bon, je ne vois pas pourquoi vous les mélangez, mais cela dit, la 2x2 voies va mettre en effet le flux plus important et plus rapide, donc plus de bruit à mon avis, à moins que les gens respectent les limites. Mais bon, déjà rouler à 110, sachant qu'il n'y aura que des endroits avec double voie et des accès qui seront limités, puisque certains endroits et accès seront supprimés, donc la fluidité va être constante et rapide.

Est-ce que vous avez prévu de faire des simulations à ce sujet ? Et est-ce que nous serions, nous, les habitants, pas uniquement en mon cas personnel, mais est-ce que les habitants environnants nous aurons des résultats (le projet des éoliennes prévoit ce type de recherche et de concertation avec les habitants), est-ce que c'est prévu pour vous ? Parce que les études que vous avez faites sur le bruit datent de 2021. Pas du tout le même trafic, pas du tout la même chose. Donc je suis très intéressé par savoir ce qui va se passer quand ça sera réalisé. Merci beaucoup.

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

Je vais répondre tout de suite sur le sujet du bruit. Sur le sujet du bruit, effectivement, on a déjà fait des premières études, mais on l'a expliqué, le projet, il a encore quelques années devant lui avant d'arriver à la phase travaux. Donc on fera, une fois que le projet va se préciser, on fera de la modélisation.

On viendra refaire des mesures sur les façades de certaines maisons, pas forcément toutes les maisons, mais on fera pour voir quel est l'impact du niveau de trafic sur le niveau de bruit. Et puis, on va modéliser et regarder quels aménagements il faut qu'on réalise pour pouvoir respecter les seuils réglementaires en termes de niveau sonore.

Le projet pourra comprendre la réalisation de murs anti-bruit, de merlons [*buttes de terre*] qui permettent de limiter le bruit. On pourra avoir aussi des protections de façade sur un habitat isolé, par exemple. Dans la suite des études, on détaillera ce sujet-là. Et puis, après la réalisation, après travaux, on refait des mesures pour vérifier que notre modélisation était bien fiable. Il y aura de nouveau encore des mesures après la réalisation des travaux.

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

La zone Basias, site pollué.

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

Oui, Basias [*Base de données des anciens sites industriels et activités de services*], c'est une base de données qui recense l'ensemble des sites qui ont connu une activité polluante et qui restent pollués et qui sont recensés dans des zones potentiellement à traiter du point de vue de la pollution.

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

Peut-être un complément sur le bruit, Monsieur, aussi, pour vous rassurer, c'est par rapport aux protections. Alors, on est dans le cadre d'un aménagement substantiel de la RN, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, la RN, on n'est pas forcément tenu de gérer la résorption du bruit qu'elle génère. Par contre, quand on fait un aménagement tel que celui qui est envisagé, qui vraiment transforme la route, comme vous le dites, ça peut accélérer les vitesses, ça va ramener du trafic. Donc on est vraiment tenu de refaire le point sur les protections du bruit et de respecter la réglementation qui s'impose au maître d'ouvrage. Et donc, effectivement, ça se fait sur la base de simulations qui projettent les protections à réaliser, non pas par rapport à la situation actuelle, mais par rapport à la date de mise en service, plus, alors j'ai plus en tête précisément la réglementation, mais 10-15 ans au-delà de la mise en service, pour dimensionner les protections. Voilà, donc, d'où l'obligation qui est faite au maître d'ouvrage, c'est une obligation de résultat.

### **Un habitant de Jonquières**

Bonjour, j'habite à Jonquières. Alors je suis un peu surpris par votre présentation qui paraît très minimaliste pour un projet qui nécessite autant de financement. Et pourquoi ne pas essayer de modéliser, de nous présenter par exemple, parce qu'avec des images de synthèse, on peut très bien le faire, un projet déjà fini ? Vous avez aussi d'autres exemples, dans d'autres régions, de quatre voies ou de mise à quatre voies, avec des études d'impact que vous pouvez présenter, sur le bruit, ainsi de suite. Alors que là, on pose des questions, mais finalement, on n'a aucune réponse.

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

J'ai encore une question : Madame.

### **Une habitante de Jonquières**

Ça reprend un peu la question de Christophe tout à l'heure. On sait que sur cette RN31, vous avez plusieurs stations-service qui ne sont plus en activité, qui sont encore en activité. Tout ça, ça a suscité quand même pas mal de pollution dans les sols. Est-ce qu'il est prévu dans ce projet d'aménagement-là, de dépolluer ces sols ? Est-ce que c'est compris dans les budgets ? Voilà, c'était ma question.

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

Sur le sujet de la modélisation, à ce stade des études, on en est encore vraiment au tout début. La modélisation d'un projet implique qu'on sache la définition précise de celui-ci. On ne démarre pas d'une page blanche, mais c'est la première étape juste après, où on présente plusieurs scénarios d'aménagement. On a encore à définir le parti d'aménagement de cet axe : est-ce que c'est bien une 2x2 voies qu'on va vouloir, une voie express ou pas ? Est-ce qu'on veut y rouler à 90 km/h ? Est-ce qu'on veut y rouler à 110 ? Est-ce qu'on veut des carrefours giratoires ? Ou on préfère des échangeurs dénivelés ? Et ça, on va voir dans la deuxième partie les variantes différentes sur ces différents types d'aménagements. Effectivement, dans la suite des études, on pourra affiner la présentation et on aura l'occasion, j'espère, de vous présenter un scénario ficelé. Mais on est encore un petit peu loin de ça.

Alors sur les stations-service, effectivement, qui existent le long de la RN31, on en a connaissance. Elles ont fait l'objet d'une dépollution en théorie, ça a dû être fait, les industriels sont censés les dépolluer. Il y a eu des contrôles de faits, on a récupéré des états des lieux puisque nous, voilà, l'État, on essaye de racheter ces sites-là, au fur et à mesure qu'ils se libèrent, et on demande aux anciens industriels de les dépolluer, c'est une condition. Alors si ça n'a pas été fait, effectivement ce sera à la charge du maître d'ouvrage, si on n'arrive pas à retrouver l'industriel en question. Effectivement, on devrait une dépollution si l'aménagement se fait au droit de ces stations.

### **Anonyme 4**

Une autre question qui concerne le flux des automobiles. Vous parliez tout à l'heure de 40 000 véhicules/jour. Donc on est en 2025, votre projet il est à 10 ans, 2035. Est-ce que vous êtes en mesure d'estimer, d'évaluer le nombre de véhicules ? C'est-à-dire que vous avez des données aujourd'hui. Dans 10 ans on aura peut-être, je n'en sais rien moi, 70 000 véhicules/jour. Est-ce que déjà le projet il sera obsolète ? Ou est-ce que vous tenez compte de cette augmentation de trafic ?

### **Anonyme 5**

Oui, je reviens sur la pollution avec les stations. En dessous de la station qui est sur le territoire de Jaux, l'ancienne station Oil, il y a trois forages agricoles qui sont en aval, et cette station n'a pas été dépolluée.

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

Oui, on note cette information, merci, sur la station qui n'aurait pas été dépolluée à ce jour. On pourra effectivement avoir un point de vigilance là-dessus.

Sur les trafics, il y a plusieurs questions. On a fait deux campagnes de trafic en 2021 et 2022, afin de vérifier les niveaux de trafic. Ils étaient relativement similaires. Depuis, on continue de surveiller le trafic, on a des stations de comptage automatique qui nous permettent de voir l'évolution. On sait que ce trafic augmente régulièrement sur l'axe, de l'ordre de 1 % tous les ans. On voit qu'il y a toujours une demande. Mais nos scénarios d'aménagement sont modélisés avec une perspective d'évolution de ce trafic, avec un dimensionnement de l'infrastructure qui est calculé en conséquence, à l'horizon de réalisation de cette infrastructure, de façon à pouvoir anticiper ces évolutions-là. Et on sait qu'un aménagement à 2x2 voies permettra de supporter largement le niveau de trafic attendu à cet horizon, sachant que l'horizon de réalisation, c'est à partir de 2035.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Madame.

**Anonyme 6**

Moi, je voulais savoir, dans les itinéraires de substitution qui ont été prévus, par exemple, quelqu'un qui se déplacera en scooter, est-ce que dans les itinéraires de substitution, il y a par exemple, entre Grandfresnoy et Moyvillers, entre Arsy et Remy, est-ce qu'il y a des choses qui ont été prévues sur, par exemple, ce type d'itinéraire de substitution ? Et pas uniquement entre Bois de Lihus et Compiègne.

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

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

C'est peut-être l'occasion de faire la transition avec la deuxième partie de la présentation où on va aborder justement les points techniques de cet ordre, sur la nature des aménagements proposés.

Alors, ce qu'on vous présente maintenant dans cette seconde partie, ce sont les variantes proprement dites d'aménagement de la RN31 qui vous sont proposées, qui sont le résultat des études techniques menées ces dernières années par le bureau d'études IRIS et accompagné de MENSOCOM, missionnés par la DREAL sur ce dossier, mais qui ont été réalisées en concertation avec le territoire, puisqu'un comité technique s'est constitué pour suivre ces études.

Ce comité technique réunit des représentants des élus locaux, les communes mais aussi des communautés de communes également, les organismes, les administrations, DDT [*Direction départementale des territoires*], conseil départemental, sous-préfecture et également gestionnaires d'infrastructures et de réseaux de façon à pouvoir proposer des variantes qui répondent aux besoins, aux problématiques de l'axe, à savoir, notamment, les niveaux de trafic et de congestion constatés, qu'on vous a présentés, et le travail du bureau d'études a permis de faire cet inventaire du terrain qui vous a été présenté dans cette première partie et de proposer différentes variantes techniques.

Ces variantes, parmi elles, on vous en présente quatre, mais il y en a eu d'autres qui ont été étudiées, en particulier des variantes d'aménagement en tracé neuf de la RN31 à 2x2 voies. Ces deux variantes-là qui vous sont montrées, ce sont les variantes de contournement sud et nord de l'axe entre Bois de Lihus et Compiègne. Elles ont été étudiées de façon à avoir, à évaluer leurs impacts et de les comparer avec les autres variantes. Au résultat de l'analyse comparative, le comité technique a constaté que ces variantes constituaient des impacts très importants sur les milieux naturels, sur les espaces agricoles, et allaient impacter aussi des habitants qui ne sont pas concernés aujourd'hui par l'infrastructure. Et le comité technique a, par conséquent, décidé d'écarter ces variantes en tracé neuf du fait de leur fort impact sur ces milieux naturels et conduit à proposer des variantes d'aménagement sur place uniquement.

Alors ces variantes, elles sont au nombre de quatre, variante A, variantes B, C et D. Elles sont un petit peu de caractéristiques différentes et c'est ce que je vais vous expliquer maintenant.

Il s'agit des deux premières variantes A et B qui, elles, proposent un aménagement complet à 2x2 voies de la RN31 entre ses extrémités, sauf au niveau de l'A1, mais j'y reviendrai dans une diapo suivante. Mais ce sont ces deux seules variantes qui proposent un aménagement complet à 2x2 voies. Les deux autres, C et D, vont proposer un aménagement partiel à 2x2 voies qui va concerner uniquement l'est de l'autoroute A1 du fait des niveaux de trafic beaucoup plus importants constatés sur cette section-là, alors que sur la partie ouest de l'autoroute A1, on a des niveaux de trafic bien moindres qui pourraient faire qu'on peut encore conserver la RN31 dans l'état actuel moyennant toutefois des aménagements qu'on va vous présenter.

La variante A, c'est celle qui est la plus dimensionnante, structurante, puisque c'est une 2x2 voies à configuration autoroutière qui est proposée dans cette variante, qui serait dans la continuité de ce qui a été fait sur la RN31 depuis Beauvais jusqu'à Catenoy, à savoir une 2x2 voies à statut de voie express, qui en particulier interdit l'accès aux véhicules lents, les véhicules roulant à moins de 70 km/h, les tracteurs, les vélos, les voiturettes, etc. et qui seront amenés à emprunter un itinéraire alternatif, un itinéraire de substitution qui permettra de desservir et de désenclaver le territoire pour ses usagers.

Dans cette variante, les carrefours sont aménagés de façon dénivelée, c'est-à-dire qu'au droit des carrefours conservés, on aménage un pont, un ouvrage d'art qui permettra d'assurer, moyennant l'aménagement de bretelles d'entrée et de sortie, des échanges, et on appelle ça des échangeurs dénivelés, et c'est la typologie qui est donnée à cette variante.

Alors le statut express est symbolisé par le panneau d'une voiture à fond bleu, et ce statut permet de circuler à 110 km/h sur la 2x2 voies, puisqu'on a sorti les véhicules lents du trafic. La variante B, on est aussi sur une 2x2 voies, mais sans statut express. C'est-à-dire que dans cette variante-là, on maintient les véhicules lents sur l'axe et par conséquent, on ne peut pas rouler à 110 km/h du fait du différentiel de vitesse entre les usagers. On maintient la vitesse à 90 km/h et là, vous voyez le panneau à fond bleu barré parce que le statut express n'est pas appliqué. De ce fait-là, on n'a pas d'itinéraire de substitution à prévoir à l'occasion de cette variante.

La variante C, c'est tout simplement la moitié de la variante A. Au niveau de l'autoroute A1, à l'est de l'autoroute A1, vous allez retrouver la même configuration que la variante A sur cette section-là, à l'est. Et sur la partie ouest, entre le Bois de Lihus et l'autoroute A1, là c'est une requalification environnementale qui est proposée et qui va consister en une remise aux normes de l'infrastructure au niveau de l'assainissement, au niveau du traitement du bruit et enfin une requalification environnementale prévoyant des aménagements pour la faune.

Enfin pour la variante D, c'est la variante C mais dans laquelle on n'aura pas traité les carrefours, les échangeurs d'extrémité, celui au niveau de la RD26 et celui au niveau de l'entrée de Compiègne. Et pour ces variantes C et D, on va retrouver le statut express à l'est de l'autoroute A1 avec des itinéraires de substitution à créer à cette occasion. On y roulerait à 110 km/h et sur la partie ouest de l'autoroute A1, on conserverait la RN31 dans son état actuel avec une vitesse à 90 km/h et sans itinéraire de substitution. Alors on va rentrer dans le détail des variantes. Avant cela, quelques éléments de vocabulaire. Sur les variantes A, C et D, avec ce statut express, notamment à l'est de l'A1 sur les variantes C et D, la typologie des carrefours, comme je l'indiquais, ce sont des carrefours dénivelés. C'est-à-dire qu'on a un pont, un ouvrage d'art qui permet de rétablir la voie franchie, soit en passage inférieur, en dessous de la nouvelle infrastructure, soit au-dessus, passage supérieur. Et ça comporte des bretelles d'accès en entrée et en sortie sur la 2x2 voies qu'il faut ajouter.

Ce type d'aménagement apporte un très haut niveau de service du point de vue de la sécurité et du confort de circulation, mais il a un impact foncier et un impact financier. C'est plus coûteux et ça prend un peu plus de place qu'un carrefour plan, type giratoire, que l'on va pouvoir trouver dans une solution non express qui va concerner la variante B, type de carrefour qui est proposé dans cette variante. Voilà ce qui distingue les variantes entre elles au niveau des carrefours.

On parlait des itinéraires de substitution qui sont à prévoir le long des routes express, où il faut sortir les véhicules lents. Ce ne sont pas de simples chemins, ce sont de véritables routes qui sont créées à cette occasion. La photo ici vient illustrer l'aménagement qui peut être réalisé à cette occasion. Ce sont des routes bidirectionnelles qui vont permettre aux véhicules lents de circuler le long de la 2x2 voies. Alors autant que possible, ces routes de substitution, on essaie d'emprunter le réseau existant, les routes secondaires, les routes départementales, les routes communales qui permettraient de le supporter, ou sinon on vient compléter par de nouvelles routes pour assurer cette continuité d'itinéraire. La variante B,

elle, est la seule qui ne présente pas d'itinéraire de substitution puisqu'on laisserait les véhicules lents sur la RN31, mais avec la vitesse de 90 km/h.

L'exception, c'est celle au niveau de l'autoroute A1. Ici, cette section-là, c'est un nœud autoroutier qui comporte de nombreux aménagements avec quatre franchissements, quatre ouvrages d'art, des viaducs en particulier, qui franchissent la LGV [*ligne à grande vitesse*] et l'autoroute A1, ensuite la bretelle d'accès au péage de l'autoroute A1 et enfin, l'échangeur avec l'A26. Et la multiplicité de ces aménagements est très importante, et les propositions présentées aujourd'hui évitent de tout casser, on a estimé qu'il était possible de conserver ces aménagements existants. Le niveau de trafic permet encore de conserver ces ouvrages. Parce que là, si on s'attaque à ces solutions-là, le projet serait très largement surenchéri. Par conséquent, la proposition est de conserver cette section-là, qui mesure 1 km, à 2x1 voie. Cela dit, ce ne sera pas tout à fait à deux fois une voie, parce qu'on aura, de chaque côté, des voies d'entrecroisement qui permettront d'assurer les entrées et sorties entre les échangeurs, puisqu'on a des échangeurs successifs au niveau de cette section. Et pour toutes les variantes, cette disposition est proposée.

La variante A, c'est celle qui présente le plus haut niveau de service. C'est celle qui permet de traiter à 2x2 voies l'ensemble de la section, sauf celle au niveau de l'autoroute A1. Vous voyez symbolisés les aménagements proposés : en bleu, c'est lorsqu'on est avec une 2x2 voies qui est proposée.

Vous avez les carrefours qui sont traités. Lorsque vous voyez un losange sur une carte, ça symbolise un échangeur dénivelé qui comportera, comme celui-ci, alors il existe différents types d'échangeurs qui peuvent être aménagés, il n'y a pas qu'une seule et une seule unique solution, là ce qu'on vous propose à chaque fois ce sont des principes, des fonctionnalités à rétablir, mais en fonction de chaque solution il sera possible de proposer, lors des études de conception détaillées, des aménagements qui permettront de limiter les contraintes. Ici, avec la RD1017, c'est un échangeur complet qui est proposé avec un ouvrage d'art, des bretelles d'entrée et sortie qui seront à dessiner de façon plus précise, des giratoires qui permettront de raccorder les bretelles d'accès à la 2x2 voies.

Et puis, tout le long, vous voyez apparaître en marron l'itinéraire de substitution qui permettra de rétablir la circulation des véhicules lents le long de l'axe. Ensuite au niveau des carrefours, puisque lorsqu'on fait une 2x2 voies, on ne peut pas rétablir chaque carrefour avec un échangeur, et par conséquent on doit déconnecter cette intersection avec un ouvrage, là un triangle, c'est un ouvrage d'art, qui permet à la voie RD155 de franchir la 2x2 voies, mais il n'y a aucun échange qui peut se faire à ce niveau-là. Ensuite ici vous avez des rétablissements aussi qui sont prévus.

Au niveau d'Arsy...

## **Anonyme 7**

Excusez-moi, vous pouvez préciser, svp ?

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

Alors, quand vous voyez un triangle, un triangle, ça symbolise un pont, un ouvrage d'art, c'est-à-dire qui peut passer, qui fait passer la voie interceptée au-dessus ou en dessous, mais il n'y a pas de carrefour qui permet de rentrer sur la 2x2 voies. On ne peut pas, il n'y a pas d'échange possible.

## **Anonyme 8**

Je ne comprends pas, il y a des parties en jaune, ce n'est pas dans la nomenclature.

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

Alors, si. Alors en fait, lorsque c'est en jaune, c'est-à-dire que c'est un aménagement qui est à créer. Là, quand vous voyez un losange, ça veut dire que c'est un carrefour dénivelé. Simplement lorsque c'est jaune, c'est un nouvel échangeur qu'il faut réaliser, c'est un nouvel aménagement. C'est un échangeur mais qui est neuf alors que, quand c'est bleu, c'est un carrefour existant qui est réaménagé. En l'occurrence vous voyez ici l'échangeur, c'est un nouveau. Il n'y avait rien mais on fait un neuf, un nouvel aménagement.

Par exemple, au niveau d'Arsy on propose, dans cette variante-là, un nouvel échangeur pour accéder à la commune d'Arsy en remplacement des deux carrefours qui existent aujourd'hui pour rentrer dans Arsy.

Il y a la RD60, la RD522, je crois, qui permet de raccorder la N31. Là des croix rouges symbolisent la suppression du carrefour. Pour desservir la commune d'Arsy, un nouvel échangeur permettrait ainsi de désenclaver la commune. Et la proposition faite par la commune, c'est de positionner cet échangeur-là au plus près de la zone d'activités située là, sur Arsy. Alors, il y aura sans doute des adaptations à faire, c'est certain.

*[Question hors micro, inaudible.]*

Alors voilà, j'y viens. Là, au niveau de la RD98, aujourd'hui vous avez un rond-point. Dans cette variante-là, ce rond-point est supprimé. Il est remplacé par un pont qui permet à la RD98 de franchir la 2x2 voies, mais il n'y a plus d'échange possible avec la N31. L'échange qui est proposé, c'est ici avec la RD36, un nouvel échangeur. Aujourd'hui, il existe un demi-échangeur, il est possible de ressortir de la N31 et d'y rentrer. C'est pour ça que ce n'est pas totalement nouveau, c'est pour ça qu'on ne l'a pas mis en jaune, on l'a mis en bleu. C'est un échangeur qui existe, qu'on réaménage complètement avec un pont et des bretelles de chaque côté pour entrer et sortir de la N31. Et là, c'est un point d'échange complet qui est proposé, de façon à mieux desservir les zones d'activités qui existent de part et d'autre de la N31.

Alors, je reviens en amont. Puisqu'ici on était au niveau de l'autoroute A1, qui resterait à 2x1 voie, et on a ici un échangeur existant avec la RD26, qui est très proche de l'échangeur avec l'autoroute A1, et cette courte distance pose des problèmes d'entrée et sortie de ces échangeurs-là, c'est trop court par rapport aux normes actuelles, et dans cette variante-là, la mise aux normes impliquerait de créer de nouvelles bretelles d'entrée et sortie sur la N31, en les décalant un peu plus loin, de façon à avoir l'interdistance suffisante entre les échangeurs.

On a, tout le long, l'itinéraire de substitution qui est rétabli de ce côté ici, pour aller jusqu'à la RD98 et qui emprunte enfin le réseau existant pour rejoindre l'entrée de Compiègne. Alors à cette entrée de Compiègne, on a ici un réaménagement complet de l'échangeur qui est proposé pour permettre une 2x2 voies complète jusqu'à la rocade nord-ouest de Compiègne. Ici, on sait qu'on a une difficulté aujourd'hui, puisqu'on passe de deux voies à une voie, ainsi que des remontées de files sur l'échangeur, qui font qu'on a une congestion importante qui se forme aux heures de pointe du matin et du soir, sur cette entrée de Compiègne. Pour résoudre ce problème-là, cette variante, grâce à une mise à 2x2 voies complète de la N31, le réaménagement complet de l'échangeur, parce que la difficulté, c'est que les ouvrages existants ne sont pas assez larges pour supporter la 2x2 voies et ça implique, dans cette solution-là, de reconstruire les ouvrages d'art. C'est la variante qui est la plus coûteuse de toutes les variantes, 130 à 140 millions d'euros. Toutefois, par rapport aux variantes en tracé neuf qui ont été éliminées, qui coûtaient quasiment le double, cela reste toutefois moins que les variantes qui ont été éliminées. L'impact, c'est la consommation du foncier, 15 hectares, toutefois moindre encore que les variantes en tracé neuf qui ont été éliminées auparavant, qui, elles, représentaient 30 à 40 hectares d'impact. Et ces 15 hectares, ils sont surtout représentés par l'itinéraire de substitution qui va être nécessaire le long de l'axe. Parce qu'en fait, la RN31 doublée en lieu et place de l'actuel, les emprises sont surtout représentées par l'itinéraire secondaire qu'il faut réaliser à cette occasion. Est-ce que je termine la présentation, on prendra les questions ? Bon, dans ce cas-là, il faut parler au micro. On vous donne les micros.

### **Anonyme 9**

Pouvez-vous confirmer sur cette présentation que le village de Jonquières, les hameaux de Boucquy et de Montplaisir ne sont plus desservis et n'ont plus accès à la N31 ? Si j'ai bien compris votre présentation, est-ce que vous pouvez me confirmer ?

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

Alors, aujourd'hui, si vous parlez du carrefour giratoire qui existe, qui vous donne l'accès à Jonquières de façon un peu plus directe à la RN31, effectivement, dans cette solution-là, vous perdez l'accès au carrefour giratoire. Mais, ici, la route est rétablie par le pont qui permet de passer au-dessus et vous pouvez ensuite récupérer l'échangeur existant à emprunter ici.

**Anonyme 10**

Mais vous vous foutez de nous ?

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

Alors après, il existe d'autres variantes qu'on va vous présenter dans la suite de la présentation, qui peuvent permettre de trouver une meilleure solution de rétablissement. Vous avez le micro, Monsieur ?

**Anonyme 11**

*[Question hors micro, inaudible.]*

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Monsieur, on va échanger après, s'il vous plaît. Monsieur, on échangera après. Merci.

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

Alors voilà, la variante B, c'est celle qui concerne aussi une 2x2 voies complète, hormis la section au niveau de l'autoroute A1, mais en non express. On y roulerait à 90 km/h, sans itinéraire de substitution. Là, cette fois-ci, les carrefours proposés sont des carrefours plans de type giratoires, il n'y a plus d'échangeurs dénivelés. Cette variante permet d'assurer de plus nombreux échanges du fait de la typologie des carrefours.

On va retrouver un carrefour giratoire au niveau de la RD1017 Bois de Lihus, un autre, celui qui existe au niveau de la RD155, ensuite, le prochain carrefour, c'est au niveau d'Arsy, là où on proposait un échangeur dans la variante précédente, ce serait un carrefour giratoire, positionné au niveau de la zone d'activités d'Arsy. Ensuite, les carrefours existants au niveau de l'A1 et de la RD26 seraient conservés quasiment en l'état et puis, on a, au-delà, un carrefour giratoire positionné comme aujourd'hui, au niveau de la RD98, et un autre carrefour giratoire au niveau de la RD38 et puis on conserve, dans cette variante-là, l'aménagement existant à l'entrée de la rocade nord-ouest de Compiègne, et ici tracé en vert, c'est-à-dire que là on ne casse pas les ouvrages, on les conserve et on maintient la route existante.

Alors cette variante-là représente un coût bien moindre, 50 à 60 millions d'euros, seulement 3 hectares de consommation de surfaces, du fait de l'absence d'itinéraire de substitution. En revanche, comme on va le voir, le problème de cette variante, son inconvénient, c'est qu'elle ne va pas pouvoir régler les problèmes de congestion que supporte la RN31, du fait de la présence des giratoires qui ne pourront pas écouler le niveau de trafic que l'on connaît sur cet axe.

La variante C, cette fois-ci, comme je l'indiquais tout à l'heure, c'est la moitié de la variante A, à l'est de l'autoroute A1. Vous allez y retrouver les mêmes propositions d'aménagement, avec les échangeurs proposés de façon dénivelée, une mise à 2x2 voies complète de la RN31 entre la RD26 et l'entrée de Compiègne, et puis l'itinéraire de substitution à prévoir à cette occasion, et on retrouve la même configuration. Par contre, à l'ouest de l'autoroute A1, ici, c'est un tracé qui est symbolisé en vert, où en fait on conserve l'infrastructure dans sa configuration actuelle, c'est-à-dire une route bidirectionnelle avec des créniaux de dépassement comme aujourd'hui, mais intégrant une mise aux normes au niveau de l'assainissement, de l'environnement et du niveau de bruit.

Alors cette variante, d'un coût de 70 à 80 millions d'euros, implique 7,5 hectares d'emprises, du fait de l'itinéraire de substitution à prévoir sur cette partie est. Cette variante offre la possibilité de traiter surtout en priorité les niveaux de trafic et de congestion constatés à l'est de l'autoroute A1. Elle laisse la partie ouest dans sa configuration au niveau du nombre de voies actuelles du fait d'un niveau de trafic un peu moindre.

La variante D, c'est la même variante que la variante C, mais avec quelques propositions de modifications : d'abord, on ne traite pas les échangeurs d'extrémité, c'est-à-dire qu'on maintient, dans cette solution-là, les ouvrages d'art existants, mais par conséquent, on ne peut pas passer la N31 à 2x2 voies, ce qui va impliquer les problèmes de congestion qu'on sait à ce niveau-là. Elle ne traite pas non plus la modification de l'échangeur avec la RD26 et par conséquent on n'a pas les bretelles qui sont proposées pour pouvoir remettre aux normes l'interdistance entre les deux échangeurs. Par contre, il y a ici une proposition qui permettra peut-être d'intéresser certains auditeurs, c'est ici une proposition de



disposer un échangeur en lieu et place du giratoire au niveau de la RD98 et ainsi permettre de rétablir les échanges comme aujourd'hui, avec ici, toutefois, un itinéraire de substitution à prévoir pour raccorder cet échangeur-là. A savoir que disposer l'échangeur ici ou là, c'est une variante possible parmi les solutions. Si c'est cette solution-là qui est préférée par le territoire, c'est quelque chose qui peut être étudié par la suite et reprendre cette disposition dans la variante C ou la variante A, par exemple. Mais cela, effectivement, c'est une sous-variante qu'il est possible de prévoir.

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

On vous a donc présenté en détail les quatre variantes qui ont été, à ce stade, retenues à l'issue des études menées. Comme l'a présenté Laurent LEFEVRE, il y a eu d'autres variantes qui ont été envisagées, mais que le comité technique n'a pas retenues pour poursuivre les études et les présenter à la concertation.

L'idée, c'est de comparer ces variantes et de se faire justement un point de vue. On voit qu'il y a déjà eu des réactions qui illustrent que chacun s'approprie les variantes et a son propre point de vue, sa propre analyse, au regard d'un certain nombre de critères. Et donc, on a procédé justement à ce qu'on appelle une analyse multicritères qui repose sur des critères, par exemple, illustrant la priorité qu'on se donne sur le gain de fluidité. Est-ce que moi, ce que je souhaite, comme service apporté par l'aménagement, c'est que je puisse rouler le plus fluidement possible et le plus rapidement possible ? On voit tout de suite vers quelle variante ça nous amène. Ou est-ce que je souhaite plutôt avoir une variante qui irrigue le plus possible le territoire, sur laquelle il y a le plus possible de carrefours qui permettent des échanges ? On a vu que les échanges pouvaient être de nature différente selon les variantes. Ou est-ce que je souhaite minimiser la consommation de surfaces, et donc en l'occurrence de surfaces agricoles, et on voit que les conséquences de chacune des variantes peuvent être assez différentes, tout en ayant en tête, comme l'a dit Laurent LEFEVRE aussi, pour relativiser les choses, que des variantes autres, celles qui n'ont pas été retenues, auraient eu des conséquences encore plus importantes sur cette consommation surfacique. Ou est-ce que, on l'a assez peu abordé, même si on l'a dit dans la présentation initiale, est-ce que je souhaite que l'itinéraire RN31 soit aménagé de manière homogène, puisqu'on a vu qu'à l'ouest, il est en 2x2 voies route express ? Est-ce que je souhaite qu'il y ait une logique d'itinéraire et que, jusqu'à Compiègne, à terme, ce soit exactement le même parti d'aménagement ? Et là encore, on voit vers quelle variante on aurait tendance à aller.

Voilà donc un certain nombre de critères qui permettent à chacun de se faire un avis sur les avantages et inconvénients des variantes. Et donc c'est l'exercice qui a été mené, qui est résumé dans ce tableau que vous avez dans la dernière page de la plaquette, pas forcément évident à décrypter en première approche, mais on est là justement pour vous aider à le comprendre éventuellement.

Donc les lignes, elles sont regroupées, on le voit, en deux paquets. Il y a la partie supérieure et la partie du bas. La partie supérieure, ce sont des indicateurs, des critères qui ont plutôt trait à l'usage de la route et à la conséquence de son aménagement, par exemple en termes de temps de parcours ou en termes de trafic qu'il va y avoir sur la future RN31, sur l'homogénéité de l'itinéraire, comme je viens de le dire à l'instant, des indicateurs propres à l'utilisation et à l'usage de la route. Et puis la partie du bas, c'est plutôt le cadre, l'environnement, on va dire, le contexte dans lequel se place la route. Et donc c'est l'impact sur l'environnement au sens premier du terme, sur les milieux naturels, les corridors écologiques, ou l'impact sur, on l'a déjà évoqué, le bruit, la consommation de surfaces agricoles. C'est vraiment l'environnement, le territoire. Donc ça, c'est pour les types d'indicateurs, les familles d'indicateurs.

Et puis, il y a les colonnes. C'est facile, c'est les quatre variantes qu'on vient de vous présenter en détail, avec des cases colorées qui ont, de manière qualitative, ce n'est pas évidemment des choses qu'on quantifie précisément, même si certains indicateurs peuvent être approchés quantitativement, typiquement le temps de parcours et son évolution. Il y a des données dans le dossier de concertation qui permettent de mesurer, puisque ça a été modélisé, on l'a déjà évoqué, l'évolution du temps de parcours selon les variantes. Et donc voilà, chacune des variantes a été évaluée dans le cadre des études, ça peut toujours éventuellement être critiqué, complété, éclairé par vos interventions d'ailleurs, en effet favorable ou légèrement favorable. Donc ce sont les couleurs de vert, évidemment, plus naturellement, même si à l'écran le vert est un peu moins vert, on va dire le deuxième niveau de vert, le plus faible. Le blanc, c'est en fait du grisé, c'est-à-dire effet faible ou neutre. Et puis, quand c'est orangé et plus ou moins fort, on va dire que ce sont des effets considérés comme plus ou moins défavorables.

On ne va pas les présenter un par un, chacun des indicateurs pour chacune des variantes. On va vous en faire une certaine synthèse, là encore, qui peut être éclairée par vos interventions au regard des différentes caractéristiques des variantes.

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

Sur cette diapo, on vous présente les synthèses des avantages principaux de chacune des variantes.

Alors pour la variante A, c'est elle qui va présenter le plus haut niveau de service du fait de son statut express et de sa vitesse de circulation à 110 km/h qui va permettre d'offrir les gains de temps de parcours et de fluidité sur l'axe. Toute la section est aménagée, ça permet d'assurer une cohérence de traitement de l'itinéraire, une lisibilité dans la continuité de l'aménagement de la N31 depuis Beauvais et qui serait traitée ainsi jusqu'à Compiègne de la même façon. Et un accès qui est facilité aux zones d'activités grâce aux échangeurs qui y sont proposés.

La variante B aménage toute la section aussi à 2x2 voies, ce confort de rouler sur une 2x2 avec un séparateur central et les possibilités de dépassement. Elle maintient les accès au territoire grâce aux carrefours giratoires qui permettent de rétablir plus de carrefours. Elle impacte moins le foncier, moins d'emprises, et présente le coût le moins élevé de toutes les variantes.

La variante C, c'est un petit peu la moitié des avantages de la variante A dans le sens où on va gagner du temps de parcours sur la partie est de l'autoroute A1 avec un accès facilité aux zones d'activités grâce à l'échangeur proposé sur cette section-là. Mais cette variante C a un meilleur niveau de service que la variante D, puisqu'elle vient traiter les échangeurs d'extrémité, surtout celui à l'entrée de Compiègne, alors que la variante D, on vient de le voir, il y a cet échangeur-là en moins, ce qui fait qu'on a un gain de fluidité moindre que la variante C et une fonctionnalité un peu moindre. Le coût, c'est un coût intermédiaire entre les variantes.

Les inconvénients, cette diapo les résume. La variante A rétablit moins de carrefours du fait que la typologie des échangeurs, on ne peut pas en prévoir à chaque carrefour, on est obligé de fermer certains carrefours et de concentrer les échanges à certains points. Elle consomme plus de surfaces agricoles que les autres et a un coût plus élevé que les autres variantes.

La variante B, son inconvénient principal, c'est qu'elle ne va pas traiter la congestion constatée aujourd'hui. On sait par avance que, certes la 2x2 voies va offrir un certain confort, mais les carrefours vont freiner l'écoulement et le niveau de trafic est tel que les giratoires, s'ils permettent d'assurer des échanges corrects, vont saturer à un certain niveau, surtout aux heures de pointe du matin et du soir, lorsque les gens vont travailler et lorsqu'ils sortent du travail, du fait du grand nombre de zones d'activités que l'on retrouve sur le territoire. Le fait qu'elle n'ait pas le statut express, cette variante-là, constitue un petit peu une hétérogénéité qui sera donnée à l'axe, puisque l'ensemble de la N31 depuis Beauvais sera en statut express à 110 km/h, et là, sur cette section-là, elle serait à 90 km/h sans statut express, ce qui ferait une petite difficulté de lisibilité par l'utilisateur qui pourrait se poser la question est-ce que je peux rouler à 110 ou pas. On sait que c'est l'inconvénient présenté par cette solution. Et pour l'accès aux zones d'activités, on sait que ça va être aussi un frein à leur développement.

La variante C est un peu moins homogène parce qu'on ne ferait que la moitié de la section, uniquement l'est de l'autoroute A1. Par conséquent, c'est aussi un inconvénient. Un peu moins d'accès au territoire du fait d'un échangeur sur la section est, consommation de surfaces agricoles qui est intermédiaire et un coût un peu plus élevé.

La variante D, c'est encore la difficulté qui sera posée par le fait de ne pas traiter l'échangeur d'entrée de Compiègne qui va maintenir le principal point de congestion que l'on constate sur cet axe. Un peu moins d'accès au territoire aussi et difficulté d'alimenter les zones d'activités, consommation de surfaces agricoles aussi qui est d'un niveau intermédiaire.

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

Alors comme tout à l'heure, on va finir ce temps de présentation par des aspects de calendrier, et on va se projeter un peu plus loin que ce que j'ai dit tout à l'heure, où on se projetait dans les semaines et mois à venir, jusqu'en 2026, même si on a déjà un peu évoqué les étapes suivantes. Mais après 2026, pour arriver un jour à démarrer la réalisation de travaux, Laurent LEFEVRE l'a un peu dit, puisqu'il a donné l'horizon à partir duquel des travaux pourraient être envisagés, c'est en gros à partir de 2035, parce que d'ici là, il y a encore un certain nombre d'étapes à franchir.

Nicolas MORBÉ l'a dit en introduction, il ne faut pas le perdre de vue, on est très en amont. On est juste en train de définir quel type de route on va faire. Et après, une fois qu'on le saura, il faudra l'étudier et la définir précisément. Cela permet un peu de remettre l'ensemble des idées déjà évoquées, comme l'a dit Laurent LEFEVRE, d'affiner : à cet endroit-là, quel carrefour exactement on fait, et quelle typologie il a, et on le dimensionne, et il est localisé où précisément. Cela s'affine au fur et à mesure du temps. Il y a une première période d'environ trois ans. Ce sont des études plus précises et surtout des études d'impact, qu'on a déjà évoquées, qui permettent d'arriver à l'enquête d'utilité publique, où il y aura la consultation du public via l'assistance de commissaires enquêteurs.

Et puis, une nouvelle période d'environ trois ans. Là, on rentre dans les études très détaillées de conception de l'infrastructure, très précises, qui permettent, entre autres, aussi de détailler justement précisément les impacts sur l'assainissement, la circulation de l'eau, etc. pour arriver à l'autorisation environnementale ce coup-ci. Et puis, c'est après, une fois qu'on a ces autorisations administratives et ces études de conception très précises, qu'on peut prévoir le démarrage de travaux, à la condition, évidemment, là encore, on l'a dit au début, que les financements soient disponibles et en place, et on l'a évoqué, via en général les contrats de projets État-Région. Voilà, on peut passer au deuxième temps d'échanges.

## Échanges avec le public

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

Ça y est, on est au temps d'échanges. Donc je rappelle dans le respect, s'il vous plaît. Alors donc il y a Monsieur, Madame et Madame.

### **Une habitante de Jonquières**

Moi j'habite à Jonquières. On a vu que ce sont des projets qui sont longs, puisqu'on parle de dix ans. Je me fais juste une réflexion, je me dis, est-ce que si on part sur une variante, je vais dire à minima, est-ce que quand elle sera finie, on ne risque pas de se dire, ah ben finalement, ça ne va pas, il faut qu'on recommence tout, parce que finalement, ça bouchonne à l'entrée de Compiègne, etc. Et donc en gros, on refait un tour, encore dix ans d'études, encore beaucoup d'argent. Est-ce qu'on n'est pas parti sur une obsolescence déjà programmée ?

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

Vous êtes pour l'ambition.

### **Un élu de Moyvillers**

Bonjour, je suis élu et je suis habitant de Moyvillers. Moi du coup tous les jours, tous les matins je prends la route depuis une quinzaine d'années, donc, en effet, j'ai vu l'évolution et je vois qu'avec les entreprises qui arrivent dans les Hauts de Venette, ça va être de pire en pire, il va y avoir de plus en plus d'échanges donc je suis assez d'accord sur l'ambition. La question c'est le budget, on voit qu'il y a vraiment des budgets qui sont complètement différents et en ce moment, dans l'actualité, on parle beaucoup de budget donc c'était de savoir un peu l'influence que ça peut avoir sur le projet. Par rapport à des projets que vous avez déjà connus sur ces envergures, est-ce qu'on ne choisit pas par rapport au budget qu'on va avoir ?

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

Une dernière question, Madame.

### **Une habitante de Jonquières**

Bonjour, moi je suis de Jonquières. J'avais une question concernant les variantes en général, particulièrement sur le rond-point, je vais l'appeler Venette, le plus haut qui est sur Compiègne, qui va prochainement certainement desservir beaucoup de directions et désengorger l'arrivée de Compiègne. Mais je me pose la question, comme il va être important, par rapport à la sortie Jonquières, où vous proposez deux possibilités sur la sortie, la RD98 et éventuellement reprendre la sortie qui arrive directement au Bois de Plaisance. Quand on sait que le Bois de Plaisance est en pleine évolution, quand on sait que la zone qui va se construire sur Lachelle va être en pleine évolution, on va vers un flux tendu. Est-ce que ces deux ronds-points qui vont être rapprochés, c'est possible ou pas ? Parce que ça me paraît très rapproché sur le plan. Merci.

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

Très bien. Quelques réponses ?

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

Sur le sujet du financement par rapport au montant du projet, il serait faux de dire que ça n'a aucune influence, qu'on prend n'importe quel projet et que de toute façon, on le financera. Forcément, le coût du projet a un impact sur les décisions qui sont prises, ne serait-ce que sur la décision de mise en place des financements. Quand on disait tout à l'heure qu'on travaille dans le cadre d'une contractualisation, contrat de plan État-Région, ça veut dire que l'État, sur ces projets-là, en général, met 50 % du montant du projet et cherche les financements auprès des partenaires locaux, Région, Département, les 50 % restants. Du coup, eux aussi sont attentifs au choix du projet qui est fait et, si on leur dit qu'on prend le projet le plus onéreux, surtout si on est dans un rapport de 1 à 3, forcément, ils peuvent tordre un peu le nez, même si on arrive à les convaincre que c'est le meilleur projet pour le territoire.

Donc ce n'est pas une décision unilatérale, ce sont des choses aussi qui se débattent et qui font partie de la discussion et de l'analyse comparative, c'est d'ailleurs pour cela que c'est également présenté. D'autant que, plus un projet est onéreux, plus on est contraint d'ailleurs de justifier son efficacité économique, c'est-à-dire qu'au-delà d'un certain seuil, qui est aux alentours de 80 millions d'euros, si on le dépasse, on est tenu de faire ce qu'on appelle une évaluation socio-économique prévue par la loi d'orientation sur les transports intérieurs et de bien justifier que le choix proposé est rentable pour la collectivité.

### **Anonyme 12**

C'est 2025, 35, les chiffres que vous nous avez annoncés en millions ?

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

Alors on est en date de valeur 2024, voilà. Il y aura effectivement de l'inflation à impacter pour le chiffre à horizon de la réalisation. Voilà, je ne sais pas si ça répond à votre question sur le montant des variantes.

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

Sur l'obsolescence programmée. On affiche dans le dossier, alors là c'est que les couleurs, mais dans le dossier précisément, on vient indiquer les temps de parcours et les gains de fluidité qui pourront être obtenus par telle ou telle variante. On sait que sur la variante A, c'est celle qui présente les gains de fluidité et de temps de parcours les plus performants. Par contre, la variante B, vous voyez que c'est en jaune. Ici, en toute transparence, on affiche que, dès la mise en service, on vient dégrader la fluidité de l'axe du fait de l'ajout des giratoires. Les giratoires vont ponctuer l'axe, on en rajoute, et par conséquent, vu l'évolution des trafics, on sait que cette solution-là présente cet inconvénient en termes de fluidité. Et effectivement, la question se posera à un moment donné de revoir la copie, si cette solution-là est retenue, compte tenu de l'évolution que l'on constate des trafics (+ 1 % par an) et des zones d'activités qui continuent de se développer et qui continuent d'appeler des trafics progressivement.

### **Un agriculteur d'Aiguisy**

Je suis à Aiguisy, agriculteur, et concerné doublement par la N31 et par toute la zone d'activités qui est devant mon exploitation agricole. Au début de la réalisation, le commissaire enquêteur parlait, rien que devant chez moi, de plus de 600 camions/jour, une fois que la zone va être complètement terminée, que ce soit Chanel, que ce soit Plastic Omnium, etc. Ça c'est une première chose. Il est évident qu'il va falloir ralentir sur la RD98, mais il ne va pas falloir bouchonner non plus à la hauteur de la route nationale 31. Il suffit que certains se pointent le matin à 8 h à la sortie autoroute de Senlis avec Amazon et on voit que c'est un impact énorme sur l'environnement, les camions qui sont à la queue leu leu, c'est peut-être ce qu'on risque d'avoir à terme, ça c'est la première de mes questions.

Et la deuxième concerne, vous parlez depuis le départ des itinéraires de délestage. On a connu le même discours il y a vingt ans, quand on est passé à 2x2 voies, 110 km/h, de Compiègne jusqu'à Clairoix. L'itinéraire de délestage, on l'attend toujours, il n'a jamais été réalisé. Et nous, agriculteurs, on a été confrontés non seulement à ne plus pouvoir utiliser la nationale 31, et être obligés de passer par des communes où les maires avaient pris des arrêtés anti-poids lourds. Alors, pour l'instant, il n'y a pas eu d'accident, mais je me suis toujours posé la question, le jour où un agriculteur aura un accident dans un village limité aux poids lourds, alors qu'il n'a pas la possibilité de faire autrement pour aller à la coopérative, je ne voudrais pas qu'on recommence la même erreur-là, et que vraiment les zones de délestage réservées aux véhicules lents soient vraiment existantes et réalisées.

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

Les voies de substitution font partie intégrante du projet. Comme là on l'expose dans chacune des variantes, lorsqu'on propose un classement express d'une certaine section, on l'assortit d'un itinéraire de substitution systématique, de façon à l'intégrer au dossier de déclaration d'utilité publique et de pouvoir le réaliser à cette occasion.

L'itinéraire de substitution, soit dit en passant, revient à la charge de la gestion des communes, des collectivités, puisque l'État ne pourra pas assurer l'entretien à la fois de la N31 et des voies de substitution. Ce sont les communes, les intercommunalités ou le Département qui doivent ensuite en reprendre la gestion.

Pour répondre à la question précédente sur la proximité des échanges entre eux, pour préciser les choses, si je comprends, dans la variante A par exemple, on prévoit de réaménager l'échangeur existant pour passer la N31 à 2x2 voies, il y a un échangeur à cet endroit-là. On a vu que la variante D le positionnait là. C'est peut-être une discussion à avoir sur le positionnement de cet échangeur-là. Mais on n'en fait pas deux. On ne fait pas à la fois un échangeur ici et un échangeur là. Effectivement, l'interdistance fait qu'on ne peut pas multiplier les échangeurs les uns après les autres. Dans la variante B, c'est vrai qu'on a des carrefours plus rapprochés mais c'est du fait de cette typologie 90 km/h, des giratoires qui sont effectivement un peu plus fréquents. Est-ce que j'ai répondu à votre question, Madame ?

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

Je reviens vers vous, Madame.

### **Sylvie FABIEN**

Je ne suis pas sûre d'avoir compris quelque chose, alors je vais vous demander un éclaircissement, s'il vous plaît. Quand vous dites que ce sont les communes qui vont prendre en charge les frais des voies de délestage, l'entretien ?

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

La construction, effectivement, fait partie du projet. C'est le maître d'ouvrage qui finance et construit.

### **Sylvie FABIEN**

Ce n'est pas que l'entretien ? C'est bien la construction ? Non ? Ah bon, ok, d'accord. Parce que j'avais compris que c'était les communes qui devaient créer les voies de délestage. Au temps pour moi.

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

C'est le maître d'ouvrage qui réalise l'infrastructure, qui doit les itinéraires de substitution à cette occasion-là, et le financement est prévu en même temps. Par contre, en ce qui concerne l'entretien, la gestion ultérieure de ces voies de substitution, c'est ce qu'on fait habituellement sur l'ensemble du reste de l'axe, ce sont les collectivités qui en reprennent la gestion, collectivités départementales, communales, ou intercommunales.

### **Anonyme 13**

Je voudrais revenir sur les temps de trajet, s'il vous plaît. Sur votre tableau de synthèse des analyses, vous n'avez pas mis les valeurs que vous avez calculées. Parce qu'entre 110 km/h et 90 km/h, ça représente une différence de vitesse relativement faible. Sur un itinéraire de 11 km, les temps ne sont quand même pas très significatifs pour un nombre de millions associés quand même. Donc, dans les cases vertes et oranges, vous auriez pu nous indiquer les temps de trajet que vous avez estimés pour voir, en fonction du nombre de millions supplémentaires, de quoi on parle, si c'est de 2, 3 ou 4 minutes. Puisqu'actuellement, si je comprends bien, c'est 13 plus 9, ça fait 20 minutes pour faire l'itinéraire actuel.

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

Alors vous trouverez toutes les informations à la page 55 du dossier de concertation, qui indique précisément les temps de parcours qu'on obtiendra dans telle ou telle variante. En l'occurrence, aujourd'hui, pour parcourir d'Est en Ouest la N31, aujourd'hui c'est 13 minutes, de l'ordre de grandeur. Et dans la variante A, on obtiendrait 8 minutes de parcours, donc 5 minutes de moins. La variante B, on resterait autour de 13 minutes et 40 secondes, donc on perd quelques secondes de parcours dans ce sens-là. Dans l'autre sens, aujourd'hui, on parcourt l'aménagement en 9 minutes, près de 10 minutes, et là, on passerait à 11 minutes dans la variante B, alors qu'on gagnerait à peu près 2 minutes dans la variante A.

### **Anonyme 14**

Je voulais évoquer le projet A parce que j'habite à Grandfresnoy avec mon conjoint, et donc je voyais aussi qu'il y avait un monsieur par exemple qui habitait Moyvillers, et là en fait, pour moi, il y a un gros souci. J'entends, vous nous dites on ne peut pas faire d'échangeurs partout, donc là, vous avez pris le parti de faire un échangeur à Bois de Lihus, Bois de Lihus en fait il n'y a pas vraiment d'habitations à proximité de Bois de Lihus. Pour le coup, ça veut dire qu'à Grandfresnoy, par exemple, nous qui habitons à Grandfresnoy, soit vous me dites qu'on doit sortir à Arsy, soit on doit sortir à Bois de Lihus. Ça veut dire que, ce que je vois, c'est que mon temps de trajet, il y a quand même 1 800 habitants à Grandfresnoy, ça veut dire que mon temps de trajet va plus augmenter que diminuer, si je dois aller rattraper à Arsy la zone ou si je dois retourner à Bois de Lihus pour pouvoir aller à Compiègne.

Concrètement, en fait, là, vous nous demandez un projet en nous disant que ça va être formidable, vous allez voir, ça va être fluide, ça va être plus rapide. Non, moi, en fait, ce que je vois, c'est que mon temps de trajet pour aller à Compiègne, si je veux prendre cette voie, va augmenter.

Pour moi, il y a aussi un autre point. C'est qu'on parlait tout à l'heure des zones d'activités. Il y a quand même la zone d'activités à Moyvillers, le parc d'activités du Poirier à Moyvillers qui est quand même en plein développement. Ça veut dire que vous ne prévoyez pas un échangeur qui permet donc de sortir à ce parc d'activités. Il y a quand même les pompiers qui se sont installés à Moyvillers. Donc les pompiers s'ils veulent intervenir sur la zone, il faut quand même qu'ils puissent aller rapidement sur les villages autour. Et donc vous ne prévoyez pas d'échangeur pour les pompiers, pour que les pompiers puissent accéder à la voie rapide. Donc ça me questionne.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci Madame. Alors il y avait un monsieur là-bas, oui.

**Un habitant de Remy**

Merci, je suis un habitant de Remy. Je voudrais revenir sur la variante D qui me questionne fortement, dans l'hypothèse où les deux échangeurs des extrémités ne sont pas traités. Sur celui du Bois de Lihus, je n'ai pas d'avis particulier. Par contre, sur l'échangeur entre la RN31 et la RD1131, c'est-à-dire l'échangeur qui dessert la zone commerciale, ne pas le réaliser me paraîtrait compromettre gravement l'efficacité de tout l'aménagement, puisqu'on conserverait un bouchon sur l'axe RN31.

Ensuite, j'ai une réflexion à apporter sur les corridors faunistiques. Je ne sais pas si vous avez connaissance de la présence de grands cervidés dans le bois de Pieumelle. Ce sont des cervidés qui échangent avec la forêt de Compiègne, qui le font encore aujourd'hui, même si c'est certainement difficile, tant qu'il n'y a pas de terre-plein central. Avec un terre-plein central, ça va être beaucoup plus compliqué.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Merci. Alors, les réponses.

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

Sur la question relative aux échangeurs et leur disposition. En moyenne, sur une autoroute que vous prenez, c'est une autoroute payante en général, on trouve un échangeur tous les 40 à 50 km. Sur une route nationale à 2x2 voies, en général, on dispose d'un échangeur tous les 10 km. C'est à peu près la moyenne qu'on constate. Entre Beauvais et Compiègne, on a une densité d'échangeurs bien supérieure puisqu'on a, en général, un échangeur tous les 5 km, c'est-à-dire qu'on a vraiment une densité d'échangeurs très importante. Et là, entre Beauvais et Compiègne, sur 11 km, vous allez pouvoir compter 5-6 échangeurs. On est quand même sur une très forte densité d'échangeurs. Et il faut savoir que lorsqu'on construit un échangeur, ça représente 5 hectares d'impact foncier. Lorsqu'on cumule les rétablissements, les bretelles d'entrée et sortie, compte tenu de la géométrie à leur donner, c'est la surface que cela consomme. Au-delà de ça, on a aussi un coût qui est de l'ordre de 7 millions d'euros.

C'est pour cela qu'on réserve les échangeurs au droit des flux à rétablir, les flux les plus importants, là où on a des voies secondaires qui présentent un niveau de trafic assez élevé. Et la concertation qui a été menée avec le comité technique, les élus locaux, a permis de déterminer, de positionner les échangeurs là où ils apparaissent les plus nécessaires, au droit des zones d'activités en priorité à desservir.

Alors après, on a aussi les itinéraires de substitution. Quand vous indiquez venir de Moyvillers, alors après à voir, lorsque vous allez pouvoir, si vous prenez cette route-là, si vous venez de Grandfresnoy, excusez-moi, et bien vous avez un itinéraire de substitution qui permettra de rejoindre les échangeurs d'un côté ou de l'autre sans perdre de temps par rapport à la situation actuelle, sauf que vous n'en gagnerez pas certes sur cette section-là, mais en termes d'accès à la RN31, eh bien les carrefours qui seront aménagés offriront une fluidité à ces niveaux-là certaine. Contrairement à aujourd'hui où les carrefours ne permettent pas d'assurer forcément de s'engager en toute sécurité, en toute fluidité sur la RN31 actuelle.

Alors effectivement, la RN31 à 2x2 voies, elle a plutôt vocation à assurer le transit sur l'axe et la fluidité de l'axe. Au niveau de la desserte du territoire, c'est effectivement le compromis à trouver.

Enfin, pour répondre à la question sur le rétablissement des corridors écologiques, les études ont permis déjà de faire l'inventaire sur les espèces naturelles, les milieux naturels qui existent, de connaître les corridors qui peuvent exister, qu'il faudra rétablir ; et le projet, tel qu'il sera, devra prévoir les rétablissements de ces corridors écologiques avec des passages pour la faune, passages supérieurs grande faune, qui permettront aux espèces de pouvoir franchir la 2x2 voie ou des passages inférieurs pour la petite faune, à intervalles réguliers. Et ça, on les positionne au droit des corridors qui seront listés lors des études détaillées environnementales.

**Le même habitant de Remy**

Vous n'avez pas répondu à ma question sur l'échangeur entre la RN31 et la RD1131.

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

Clairement la variante D qui n'intègre pas la requalification complète de l'échangeur d'extrémité, on affiche clairement qu'on va maintenir le point noir de trafic actuel. Et on ne s'en cache pas dans le dossier. Et c'est ce qui pénalise, qui est l'inconvénient majeur de cette variante, nous sommes bien d'accord.

**Une habitante de Jonquières**

J'ai deux questions. Je voulais savoir la répartition du financement entre l'État, la Région et le Département. Et puis aussi, je voulais savoir s'il y avait une compensation par rapport à l'utilisation des terres agricoles. Je ne sais pas si vous, vous êtes impacté, mais il y a quand même une différence importante, et sachant que l'ARC a beaucoup, beaucoup, beaucoup consommé de terres agricoles.

**Un habitant de Jonquières**

Bonsoir, j'habite à Jonquières. J'ai une petite question concernant l'échangeur sur la variante A et la variante D, l'échangeur notamment sur le rond-point de Jonquières : quels sont les critères de choix aujourd'hui, même si ça reste discutable ? Et notamment, pourquoi il n'est pas positionné au même endroit entre la variante A et la variante D, et plus précisément sur le rond-point actuel qui existe aujourd'hui ? Merci.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Et une dernière pour cette série.

**Anonyme 15**

Merci. Bonsoir. Étant propriétaire de deux parcelles le long de la RN31 au niveau du Boucquy, et patron d'une entreprise de BTP, je constate sur vos quatre variantes que ça sera en 2x2 voies toute cette partie et qu'il n'y aura plus d'entrée pour nous, accéder à notre parcelle et maintenir notre activité professionnelle. Je voudrais savoir quelles seront nos possibilités par la suite.

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

Je voulais préciser un peu votre question sur les financements parce que je ne sais pas si vous souhaitiez savoir comment s'établit la répartition, c'est ça ? En fait, c'est une négociation qui est un peu longue entre les partenaires d'un contrat de plan qui comporte des volets multiples et variés, de nombreuses thématiques. Récemment, sur le seul volet mobilité, les discussions avec les Départements et la Région intègrent le volet portuaire, le volet fluvial, le volet ferroviaire, le volet routier. Chacun soutenant un peu, je dirais, en fonction de son intérêt stratégique par rapport à ses compétences. Et donc, en fait, c'est aussi à la fois une négociation globale sur ce que chacun va mettre sur un contrat qui intègre ses différents projets, et puis, ensuite, les intérêts qu'il a sur un projet. Donc je disais sur les routes, l'État en général limite sa participation à 50 %. Et si le territoire veut du projet, il faut qu'il trouve les compléments qui vont avec, donc en faisant appel soit à la Région, soit au Département, soit plus rarement, le niveau intercommunal, sauf peut-être parfois quand c'est dans des milieux très urbains. Mais c'est difficile de vous dire à priori, comme ça, dans la négociation d'un futur contrat de plan, comment chacun va aborder sa participation, et à quel niveau et sur quel projet. Ça reste aussi très global.

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

J'allais répondre sur la compensation sur les terres agricoles. C'est quelque chose qu'on va pouvoir travailler dans la suite du projet, c'est éventuellement de faire de la réserve foncière, avec la SAFER, si c'est possible. Et puis il y a une indemnisation qui est faite pour les acquisitions de terres agricoles. Ça, ça sera des choses qui vont venir par la suite.



#### **Anonyme 16**

Il y a aura des créations de terres agricoles ?

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

Création de terres agricoles ? Sauf si on trouve des zones à rendre à l'agriculture, des friches à remettre en culture. On n'en a pas identifié pour l'instant.

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

Pour répondre sur l'échangeur au droit de la RD98 ou de la RD36, le comité technique a souhaité proposer les deux solutions. Pour comprendre ce qu'il était possible de faire, positionner soit l'échangeur ici, soit au niveau de la RD98, en fonction effectivement de la réaction du territoire, de connaître un petit peu quels sont les besoins de rétablir un échangeur à tel endroit ou à un autre endroit.

Il y a cette possibilité, sachant que dans l'une ou l'autre des solutions, on a les itinéraires de substitution qui permettent de les compléter. Puisque là, vous voyez figurer une proposition d'itinéraire de substitution qui est latérale, la proposition d'itinéraire de substitution peut aussi être proposée dans les autres variantes. Par exemple, la variante ici A, lorsqu'on vous dit d'emprunter l'itinéraire de substitution et de reprendre ici pour reprendre l'échangeur là, il peut y avoir une solution de proposer un itinéraire qui viendrait se connecter sur cet échange-là proposé, de façon à raccorder la N31 plus rapidement. Ces propositions peuvent être adaptées en fonction des problématiques qui seront soulevées lors de cette concertation.

#### **Anonyme 17**

On va partir en ville pour revenir dans son champ !

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

Non, je ne comprends pas, Monsieur, non, ce n'est pas ça qu'on vous propose. Ici c'est bien de compléter ainsi, puisque là, vous pourrez, avec un itinéraire, venir vous connecter, par exemple, sur l'échangeur, et là, au droit de l'échangeur, vous retrouvez l'échange complet, avec la N31, un pont qui passe au-dessus, avec des bretelles d'entrée et sortie.

Alors on a illustré dans les variantes ce qu'il est possible de faire en termes d'itinéraire de substitution. Ici il est proposé au nord pour les reconnecter sur la RD1131.

Alors Monsieur a indiqué la desserte du hameau de Boucquy. Vous voyez dans cette proposition-là, cet itinéraire longé qui permettrait de désenclaver le hameau et venir se connecter à la RD98 et l'échangeur de façon à maintenir la desserte locale.

#### **Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières**

En fait, ce qui est proposé, c'est un itinéraire de substitution de part et d'autre de la 2x2 voies à partir de l'échangeur.

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

Pas forcément de part et d'autre, mais pour compléter l'aménagement, ça, effectivement. Si on fait l'échangeur là, on n'a plus besoin de faire l'itinéraire que je proposais en amont. On ne va pas faire...

#### **Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières**

On l'avait évoqué en comité technique, cet itinéraire de substitution, qu'il soit de part et d'autre de la 2x2 voies, pour éviter cette boucle derrière l'espace DifforVert. Parce que là, vous faites une sacrée boucle derrière l'espace DifforVert, et vous prenez de la terre agricole, des bois, techniquement j'ai du mal à comprendre.

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

En fait, comme on fait un échangeur dénivelé à cet endroit-là, on ne peut pas venir couper, faire un angle droit pour reprendre l'échangeur. Il faut que les véhicules aient un certain rayon pour pouvoir remonter et passer le carrefour dénivelé. C'est pour ça qu'on est obligé de faire cette boucle.

**Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières**

Moi, la solution, c'est dans le cas où l'échangeur se trouve au droit de la E36, avec un espace dénivelé au niveau de la RD98. Il faut qu'il y ait un pont.

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

Dans cette solution-là, effectivement, la RD98, elle est rétablie par un pont.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

C'est ce qui est prévu.

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

C'est un pont là.

**Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières**

Et on laisse le giratoire au-dessus. Et des itinéraires de substitution de chaque côté à partir de ce giratoire.

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

Et là, effectivement, dans cette solution-là, il est possible, comme vous l'indiquiez, d'avoir un itinéraire pour se raccorder sur l'échangeur, si le détour par ici ou par là. Ça peut être imaginé.

**Jean-Yves DERUYTER, animateur**

Alors, il y avait les questions de Monsieur au fond. Ça a été répondu sur les voies de substitution. D'accord. On a traité toutes les questions, là ? Je vais laisser parler M. le maire.

**Jean-Claude CHIREUX, maire de Jonquières**

Jean-Claude CHIREUX, maire de la commune. J'ai juste une question par rapport aux commerces existants à l'heure actuelle, AS24, station Total. Je sais qu'on va aller de plus en plus vers l'électrique, donc on aura moins de stations liées à l'essence et au gasoil. Je pense qu'en regardant l'ensemble des quatre versions, il n'y a plus de stations, ça va disparaître. Et si, éventuellement il y avait une station électrique qui était prévue sur l'A31, lors d'une réhabilitation où la commune est propriétaire de terrain, je pense qu'il faudrait abandonner le projet.

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

Alors là, on n'a pas ce niveau de détail qui est étudié à ce stade des études. Par contre, on sait que les stations-service de part et d'autre, si elles existent encore au moment de l'aménagement, elles peuvent être maintenues puisqu'elles fonctionnent uniquement par sens de circulation. Alors c'est surtout dans la variante B, on est certain que leur accès peut être maintenu. La variante A, possiblement, en moyennant des bretelles d'entrée et sortie à chaque fois sur la N31. Mais comme elles fonctionnent uniquement par sens de circulation, on n'a pas besoin de faire d'ouvrage d'art pour établir la connexion. Et ça c'est un moindre problème. Il est possible d'envisager leur maintien.

### **Un agriculteur de Montplaisir**

Dans la variante A, il n'y a pas d'itinéraire de délestage, de substitution, pardon, pour aller du rond-point de Boucquy jusqu'au rond-point, moi je l'appelle le rond-point des Lapins, en haut de Carrefour. Donc en tracteur, je ne peux pas aller jusqu'à ce rond-point-là, et dans la continuité de la remarque de M. SOUPLET, est-ce que cet itinéraire de délestage ne pourrait pas être continué jusqu'à Clairoix, comme il avait été prévu il y a 20 ans dans les projets ? Et j'ai une deuxième remarque. Je prends souvent la route Roye-Amiens. C'est une 2x2 voies qui est autorisée aux tracteurs à 110 km/h, pourquoi on ne peut pas s'en inspirer ?

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

Pour répondre à cette dernière question, on l'emprunte, on est sur Amiens et on connaît très bien cet axe [Roye-Amiens], mais on sait que c'est accidentogène et on ne fait plus de nouvel aménagement neuf de ce type parce que du fait des différentiels de vitesse entre des tracteurs qui peuvent rouler à 10-20 km/h et des véhicules qui arrivent potentiellement à 110 km/h, ce sont des configurations accidentogènes. Et cet axe est connu pour ses problèmes de sécurité. Les nouvelles normes de conception pour l'État ne nous y autorisent pas.

### **Anonyme 18**

D'accord. Les tracteurs vont rouler à 60 à l'heure dans 10 ans. Quand ça sera fait, on roulera à 60 à l'heure. On est déjà à 45, il faut débrider.

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

Alors pour l'itinéraire de substitution, dans cette variante-là, vous voyez, on s'appuie sur le réseau secondaire pour assurer la continuité de la desserte ici. Alors il est en gris, vous voyez, c'est le réseau existant qu'on emprunte, qu'on réutilise dans cette solution-là. Alors ici, il manquerait certainement à être complété, pour desservir le hameau de Boucquy comme on l'a indiqué, mais ça peut s'inspirer de cette proposition qui est faite aussi dans cette variante-là, de compléter le désenclavement de cette section-là par un itinéraire de substitution qui se retrouverait en rive de la N31. Ce sont des possibilités. Alors effectivement, on est à votre écoute pour voir quel intérêt il y a à retenir telle ou telle solution sur telle ou telle partie de l'aménagement.

### **Laurent DEVILLERS, 3<sup>e</sup> adjoint de Jaux**

Oui, bonsoir, Laurent DEVILLERS, adjoint au maire de Jaux. Sous couvert de Mme DENIS DINTILHAC, que j'ai rencontrée, où j'ai beaucoup insisté sur l'enclavement des hameaux et le désenclavement pour pas, justement, qu'ils soient bloqués sur Jaux, y compris pour aussi nos commerçants, on avait bien expliqué que tout ce qui était voie de contournement ou de substitution, ça arrivait après, que le travail principal qui avait été fait, c'était la voie principale, donc la 2x2 voies, et que toutes les voies de contournement seraient travaillées après. Et là, je vois que ça tourne beaucoup au niveau des voies de contournement et non pas au niveau de la voie principale. Parce que bien sûr, les voies annexes, c'est important pour les agriculteurs, pour les commerçants, mais ça peut être travaillé plus finement après.

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

Sur le projet, effectivement, l'objectif, c'est bien de savoir sur quel type d'aménagement on va continuer les études. Sur les itinéraires de substitution, on entend bien vos remarques mais effectivement, c'est le travail dans la suite des études qui permettra d'affiner, d'une part, ces itinéraires de substitution, et puis d'autre part, tous les rétablissements aux parcelles agricoles et à l'ensemble des parcelles. Chaque parcelle aura un accès rétabli. Toutes les parcelles qui, aujourd'hui, ont un accès depuis la RN31 auront demain un autre accès et ça, ça va s'affiner dans la suite des études.

### **Le même agriculteur de Montplaisir**

Alors l'autre accès, il faut savoir où il est. Moi j'ai dû perdre 20 minutes pour accéder à certaines parcelles parce qu'on a réalisé une piste cyclable. Alors qu'on donne la priorité aux gens qui veulent, pendant leur RTT, faire du vélo, mais qu'on oublie que les agriculteurs ça leur fait faire 20 minutes de plus en tracteur... Je commence à douter un petit peu des études qui sont faites, parce qu'il y a quand même derrière tout ça une volonté politique de satisfaire la majorité des gens, et nous agriculteurs on sait qu'on représente de moins en moins. Mais les gens ne réalisent pas que, si vous faites trois minutes en voiture, avec des tracteurs c'est beaucoup plus long.

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

Alors à savoir que, dans le cadre des études, il y a une étude particulière qui concerne les exploitations agricoles, c'est l'étude d'aménagement foncier qui sera à un moment donné proposée à l'occasion de cet aménagement-là, qui permettra de réfléchir aux blocs d'exploitation et à tous les cheminements agricoles à rétablir à la suite. Et ça, ça s'impose au maître d'ouvrage à la suite de la déclaration d'utilité publique. Mais là encore, c'est encore une étape ultérieure du projet, puisque comme on le disait à l'instant, on en est à se poser de la question : quelle route N31 est-ce qu'on souhaite... Est-ce que c'est une route à 110 km/h express ou est-ce qu'on veut y rouler à 90 km/h avec des giratoires ? Et on voit qu'en fonction de telle ou telle solution, les problématiques qui vont en découler vont être bien différentes.

### **Bertrand SOUPLET**

Le but à terme, c'est d'empêcher les goulots d'étranglement. Après, il y a un coût qui est énorme, mais je ne comprends pas, dès l'instant où on la passe à 110 km/h, il faut qu'elle le soit d'un bout à l'autre. Autrement, ça n'a aucune logique.

### **Un habitant de Montplaisir**

Concernant la RN1032 ou la RN1031, vous venez de passer le viaduc de Choisy-au-Bac, vous roulez sur une route à 2x2 voies, et on rabat la circulation sur une voie pour rentrer dans Compiègne. Mais pourquoi ne laisse-t-on pas filer la voie de gauche qui va sur Beauvais ? On supprime tout le ralentissement sur cette 1031 ou 1032, je ne sais pas comment elle se qualifie, pour uniquement rabattre sur la file qui rentre dans Compiègne toute la circulation. Quand vous divisez les voies par deux, vous faites un bouchon, c'est inévitable. Donc le problème, c'est d'aménager la voie de desserte sur la 1031, après la bifurcation Margny-lès-Compiègne, Montdidier, etc. Il y a un panneau qui indique Compiègne. C'est là qu'il faut réaménager si vous voulez éviter les bouchons venant de l'est. Après, quand les bouchons viennent de l'ouest, quand vous arrivez au niveau, après être passé sous l'autoroute, on rabat sur une voie, c'est obligé de faire des bouchons. C'est tout. C'est simple.

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

Nous sommes bien d'accord. On partage le constat, c'est bien pour cela...

### **Le même habitant de Montplaisir**

J'habite le hameau de Montplaisir. J'ai vue en permanence sur la RN31. Je peux vous dire à partir de quelle heure les bouchons commencent, quand est-ce qu'ils s'arrêtent et à quelle heure ils recommencent le soir. C'est une heure le matin, une heure le soir.

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

C'est bien la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, pour vous présenter des solutions afin de traiter ce problème. On sait qu'on a un problème de congestion lié à la réduction du passage de deux voies à une voie. Malheureusement, l'ouvrage d'art en question, ici, n'est pas assez large, il n'est pas assez haut non plus, accessoirement, pour pouvoir passer à 2x2 voies et permettre de brancher la voie de sortie de l'échangeur. On étudie encore la possibilité, mais c'est problématique, on sait qu'il y a un problème aujourd'hui. Et c'est pour cela que les variantes A et C prévoient un passage en 2x2 voies,

moyennant la reconstruction de l'ouvrage d'art existant, de façon à traiter ce problème de rétrécissement de deux à une voie.

## Conclusion

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

Très bien, je vais laisser la parole à Mme la garante.

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

En tout cas, merci beaucoup. J'ai beaucoup appris sur votre territoire, donc j'aurai aussi des choses à mettre dans le bilan. Je peux vous inviter, et je souligne l'existence de ces temps d'échanges qui sont proposés. Surtout, ça pourrait vous permettre d'avoir les quatre grandes cartes qui sont aujourd'hui en fond de salle, qui sont en grand format, et pouvoir échanger avec la DREAL sur, justement, toutes ces problématiques de circulation agricole, parce qu'il y a un problème de consommation, mais ce que j'ai entendu, c'est plutôt la circulation agricole, le maintien et la compatibilité des usages sur votre territoire. Et donc, je ne peux que vous inviter à venir pendant ces temps d'échanges pour pouvoir travailler, entre guillemets, mais en tout cas échanger de manière constructive avec la DREAL, pour, dans un deuxième temps, déposer – je vois Monsieur écrire sur le carnet, prenez des carnets, des dossiers qui sont à l'entrée et où les cartes sont en format A3, voilà, ils vous sont présentés – pour déposer ensuite sur le registre électronique et ce qui serait parfait, c'est d'illustrer par des schémas ou par des cartes. En matière de circulation agricole, il n'y a rien de mieux qu'un schéma ou un graphe pour pouvoir comprendre votre problématique. Voilà, je vous remercie en tout cas d'être venus.

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

Peut-être pour compléter ce qui a été dit, il faut maintenant déposer vos contributions, profiter des temps d'échanges et des permanences qui seront organisés par nos agents pour, effectivement, venir vous faire préciser des choses ou préciser vos questionnements, vos propositions et autres. La concertation se déroule jusqu'au mois d'octobre et puis après, comme je l'ai dit, en plus, ce n'est pas complètement fini puisqu'on continuera à échanger avec le territoire.

Puisque, en fait, on essaye de fonctionner un peu en entonnoir. On essaye déjà de définir un premier grand parti d'aménagement, comme l'avait expliqué Nicolas LENOIR tout à l'heure : est-ce qu'on veut une route express comme sur le reste de tout l'itinéraire carrément ? Ou est-ce qu'on veut, je dirais, une 2x2 voies un peu nouvelle génération qui mixe les usages et qui, du coup, offre beaucoup plus de possibilités d'échanges avec le territoire ? Ou alors pour les variantes C et D, même si elles paraissent un peu insatisfaisantes, est-ce qu'on traite vraiment la section la plus prioritaire, la plus chargée, la plus problématique ? Et le reste, on fait un aménagement, enfin on réaménage des carrefours, on fait de la sécurité, mais de manière beaucoup plus sobre en termes de consommation d'espaces, ce qui peut interpeller sur le long terme.

Donc en fait, on essaye déjà d'avoir des orientations là-dessus et, après, il y aura encore, on l'a vu ce soir, beaucoup de choses à affiner, à préciser sur la localisation des carrefours, sur les itinéraires de substitution, sur les adaptations qui méritent encore d'être faites, qu'on a essayé de répartir dans les différentes possibilités de ce qui peut être fait sur les différentes variantes. J'ai entendu que ce n'était pas toujours évident à lire. Effectivement, c'est peut-être un peu compliqué de faire la synthèse de tout ce qui est possible, de ce qui n'est pas possible. Mais on va être à l'écoute de ce que vous exprimez et puis essayer d'en faire la synthèse. Nous, vraiment, l'objectif, c'est d'avancer le projet et donc, d'essayer de réduire le champ des possibles quand même, en choisissant un parti d'aménagement. Ce serait l'idéal à l'issue de cette concertation, pour pouvoir continuer à préciser ce projet-là. En tout cas, merci pour votre participation et à bientôt.

*Fin de la réunion.*