



CC RN31

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

**BILAN DE LA CONCERTATION
JANVIER 2026**

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
1. UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC	6
1.1. Le cadre de la concertation et le rôle de la garante	6
1.2. Les objectifs de la concertation	7
1.3. Le territoire de la concertation	7
2. L'ESSENTIEL SUR L'OPÉRATION.....	8
2.1. Le contexte : l'aménagement de la RN31 entre Beauvais et Compiègne.....	8
2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération	8
2.3. Les objectifs de la mise à 2x2 voies de la section	10
2.4. Les aménagements étudiés	11
3. LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	16
3.1. La préparation de la concertation et le dispositif général.....	16
3.2. L'annonce de la concertation.....	17
3.3. L'ouverture de la concertation et l'information en continu	19
3.4. Le site internet n31.fr.....	20
3.5. Les supports d'information sur le projet.....	21
3.6. Les réunions publiques et les temps d'échanges	23
3.7. Les modalités de contribution écrite.....	24
3.8. L'adresse de contact de la garante de la concertation.....	24
4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION.....	25
4.1. En synthèse sur la participation.....	25
4.2. L'analyse quantitative des avis recueillis	25
5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR RENCONTRES.....	27
5.1. Les réunions publiques.....	27
5.2. Les temps d'échanges.....	28
5.3. La réunion des habitants et élus d'Arsy.....	30

6.	LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR THÈMES	31
6.1.	Un constat partagé sur les difficultés actuelles de circulation sur la RN31.....	31
6.2.	Des expressions sur l'opportunité du projet	32
6.3.	Des questions générales.....	37
6.4.	De nombreux avis et positions sur les variantes	39
6.5.	Des attentes concernant les déplacements, la desserte du territoire et les modes actifs	51
6.6.	Des attentes concernant l'activité agricole, les commerces, le cadre de vie et les milieux naturels.....	58
6.7.	Quelques remarques sur la concertation.....	63
7.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE À LA GARANTE ET LA DÉCISION SUR LES SUITES DU PROJET.....	64
7.1.	Les enseignements de la concertation	64
7.2.	Les réponses apportées à la garante de la concertation.....	68
7.3.	La décision de l'État sur les suites de l'opération	69

PRÉAMBULE

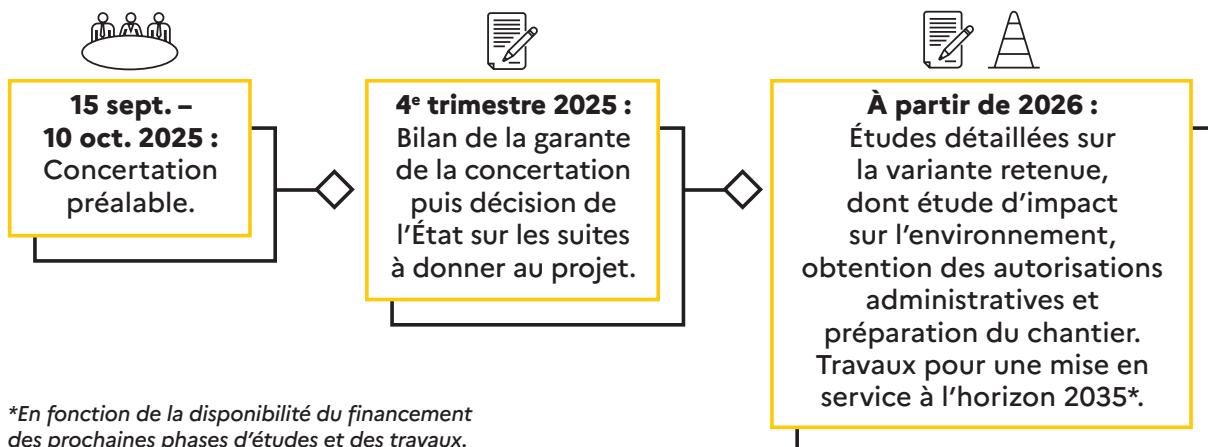
L'opération de mise à 2x2 voies de la route nationale 31 (RN31) entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne a fait l'objet d'une concertation préalable qui s'est déroulée du 15 septembre au 10 octobre 2025. La concertation était placée sous le regard de Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le présent document constitue le bilan de l'État, maître d'ouvrage du projet.

Il a pour objectifs de rappeler les modalités d'information et d'échanges mises en œuvre au cours de la concertation, de présenter les chiffres de la participation et de synthétiser les échanges et les avis exprimés par le public.

Il se conclut par les enseignements que le maître d'ouvrage retire de la concertation et les suites qu'il décide, sur ces bases, de donner à l'opération.

OÙ EN SOMMES-NOUS ?



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

1. UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

1.1. Le cadre de la concertation et le rôle de la garante

La concertation préalable sur l'opération de mise à 2x2 voies de la route nationale RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne a été organisée par l'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, maître d'ouvrage de ce projet. Elle s'est déroulée du 15 septembre au 10 octobre 2025.

La DREAL Hauts-de-France a assuré l'organisation de la concertation préalable selon les modalités prévues par les articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement. Comme l'indique le code de l'environnement (article L121-15-1), «*la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...], des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire*». Également, comme prévu au dernier alinéa de cet article L.121-15-1, cette concertation a tenu lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme¹.

Pour être accompagnée dans cette démarche, la DREAL Hauts-de-France a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) le 3 janvier 2025, dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, afin qu'elle désigne un garant de la concertation. Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante, a été désignée le 5 février 2025.

Le rôle de la garante a été de veiller sur les conditions de participation du public à la concertation préalable et à l'élaboration du projet.

La garante a établi le bilan de la concertation préalable sur la mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne, publié le 10 novembre 2025 sur les sites internet de la CNDP (debatpublic.fr) et du maître d'ouvrage (n31.fr).

Sur ces bases, le maître d'ouvrage tire les enseignements de la concertation et fait part de sa décision sur les suites qu'il donne au projet. C'est l'objet du présent document.



¹ L'article L.103-2 prévoit : « Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...] 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État. »

1.2. Les objectifs de la concertation

La concertation préalable du 15 septembre au 10 octobre 2025 a eu pour objectifs :

- d'**informer le public sur le projet** de mise à 2x2 voies de la route nationale RN31 dans la section comprise entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne, ses objectifs, ses caractéristiques et les modalités de son insertion dans le territoire ;
- de **donner l'occasion à chacun**, utilisateur de la RN31, habitant ou acteur du territoire, de faire part de ses questions, attentes, préoccupations et propositions ;
- d'**enrichir l'opération** dans la perspective des prochaines phases d'études et d'**éclairer la décision qui sera prise par l'État sur le choix d'une variante d'aménagement**.

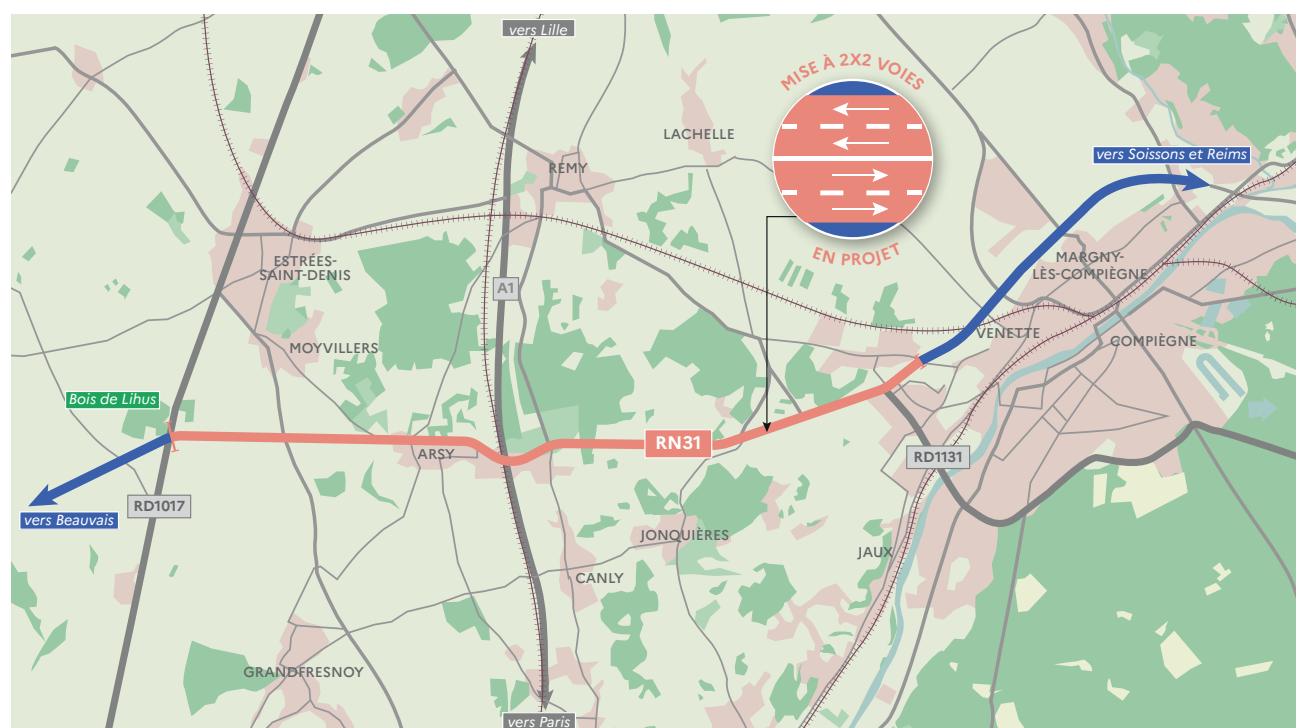
1.3. Le territoire de la concertation

La concertation a été organisée sur le territoire susceptible d'être impacté par les aménagements, à savoir :

- les communes d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette ;
- plus largement, les communes voisines et l'ensemble de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne.

Certaines actions ont eu une portée plus large et pouvaient toucher toutes les personnes potentiellement intéressées par l'opération, par exemple le relais de l'information sur le site internet n31.fr et le communiqué de presse.

LA CARTE DU PROJET



— Projet d'aménagement à 2x2 voies par élargissement sur place

— Extrémité du projet

— Autres sections de la RN31 pour partie aménagées

2. L'ESSENTIEL SUR L'OPÉRATION

2.1. Le contexte : l'aménagement de la RN31 entre Beauvais et Compiègne

La RN31 entre Beauvais et Compiègne (58 km) relie les deux plus grands bassins démographiques, d'emplois et d'activités de l'Oise, donne accès à l'A16 et à l'A1 et assure la desserte locale grâce au maillage avec le réseau routier départemental. Cet itinéraire est aujourd'hui aménagé à 2x2 voies sur les deux tiers de son parcours.

Deux sections restent à aménager :

- la section Catenoy-Bois de Lihus (8,5 km), deuxième partie de l'opération de mise à 2x2 voies entre Catenoy et Bois de Lihus déclarée d'utilité publique le 25 juillet 2005 : des premiers travaux d'ouvrages d'art sont inscrits dans le volet Mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région Hauts-de-France ;
- la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne (11 km), objet des études d'opportunité 2021-2024 et de la concertation préalable du 15 septembre au 10 octobre 2025.



— Section aménagée à 2x2 voies — Section déclarée d'utilité publique (8,5 km), à aménager — Section Bois de Lihus - Arsy - Compiègne (11 km), à l'étude

2.2. Les principaux enjeux et les sensibilités à prendre en compte dans l'opération

À ce stade, un premier diagnostic des enjeux et sensibilités pour le milieu humain et pour les milieux naturels a été réalisé. Une étude d'impact sera conduite dans la suite des études, une fois qu'une variante d'aménagement de la RN31 sera retenue : elle permettra de préciser finement ces enjeux ainsi que les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.

2.2.1. Concernant le milieu humain

L'aménagement de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne devra intégrer les enjeux suivants :

- le rôle essentiel joué par la route nationale pour les déplacements locaux et pour l'accès des salariés, des clients ou des sous-traitants aux entreprises et aux zones d'activités situées le long de la route nationale mais aussi aux communes de la zone d'étude et au-delà le Nord-Est du département de l'Oise, grâce aux connexions avec sept routes départementales, aux établissements scolaires, secondaires et d'enseignement supérieur (lycée professionnel à Venette, Université de Technologie de Compiègne, École des courses hippiques, centres de formation...), aux équipements de santé et aux centres hospitaliers de l'agglomération de Compiègne, aux services, aux commerces, aux sports, aux loisirs et aux pôles touristiques. Elle est également utilisée ponctuellement par les agriculteurs pour leurs déplacements ;

- les **enjeux pour l'activité agricole** en termes d'emprises foncières, de desserte des parcelles et des sièges d'exploitation, d'installations, par exemple d'irrigation, d'implantation des itinéraires de substitution et de rétablissement de voiries et de chemins ;
- les **enjeux pour l'économie locale** et en particulier pour les zones d'activités et les entreprises, commerces et services, dont certains sont directement desservis par la route nationale ;
- les **enjeux relatifs au bruit et à la qualité de l'air** pour les riverains de la RN31 et des futurs aménagements ;
- les **enjeux liés aux documents d'urbanisme des collectivités traversées et des servitudes d'utilité publique**, notamment concernant des captages d'alimentation en eau potable, des canalisations de transport et de distribution de gaz et des lignes électriques de moyenne et haute tension, proches ou directement concernés par le projet.



Le parc d'activités du Bois de Plaisance à Venette et son accès par la RN31. ©Ville de Venette.

2.2.2. Concernant les milieux naturels

L'aménagement de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne devra intégrer les enjeux suivants :

- la proximité de la **Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I**, nommée « Forêt de Remy et Bois de Pieumelle » : cette forêt présente plusieurs types de milieux (eaux douces stagnantes, prairies de fauche, chênaies-charmais, chênaies acidophiles et bocages résiduels) propices à une diversité d'espèces végétales et animales ;
- la présence de **réservoirs de biodiversité** que le projet pourrait impacter, en particulier ceux de la trame verte : le projet coupe un **corridor arboré** constitué des bois de feuillus situés entre Canly et Jonquières qui permettent aux animaux de rejoindre la forêt de Remy. C'est pourquoi l'amélioration des aménagements permettant le passage de la faune de part et d'autre de la RN31 est un objectif du projet d'ores et déjà affiché ;
- la présence d'une **faune** (oiseaux, chauve-souris, batraciens, mammifères terrestres, insectes) et d'une **flore** intéressantes qui feront l'objet, dans la suite des études, d'inventaires de terrain complets à différentes saisons.

DÉFINITIONS

ZONE NATURELLE D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Les ZNIEFF de type I sont des espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable. Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels riches, offrant des potentialités biologiques importantes.

TRAME VERTE (ET BLEUE)

Elle a pour objectif de maintenir et de reconstituer sur le territoire national un réseau continu (continuités écologiques) permettant aux espèces de circuler, de s'alimenter, se reproduire, se reposer et ainsi favoriser le maintien de la biodiversité. La trame verte fait référence aux milieux naturels terrestres, la trame bleue aux réseaux aquatiques et humides.

CORRIDOR

Couloir naturel permettant aux espèces de se déplacer de manière continue, dans des territoires fragmentés ou séparés par l'homme.

2.3. Les objectifs de la mise à 2x2 voies de la section

De manière à répondre aux enjeux et aux besoins du territoire, le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne a pour objectifs :

- **d'améliorer la sécurité routière** notamment grâce :
 - à la mise en place d'un terre-plein ou séparateur central évitant ou réduisant fortement le risque de chocs frontaux ;
 - au réaménagement et à la sécurisation de tous les carrefours ;
 - à la mise à 2x2 voie qui facilitera les dépassements ;
 - à la suppression des accès directs sur la RN31 au profit d'un cheminement vers les carrefours aménagés ;
- **de faciliter les déplacements entre Beauvais et Compiègne en contribuant à homogénéiser l'itinéraire entre ces deux villes** (le projet représentera une section supplémentaire de plus de 10 kilomètres à 2x2 voies) et **localement entre Bois de Lihus et Compiègne**, tout en améliorant le niveau de desserte du territoire, des emplois et des activités économiques.

Les conditions de déplacements seront améliorées, avec :

- des gains de fluidité, notamment dans le secteur le plus chargé à l'entrée Ouest de Compiègne ;
- le potentiel report des véhicules lents sur des itinéraires de substitution ;
- la possibilité de créer une nouvelle liaison pour les mobilités douces (marche à pied, vélo...) sur ces itinéraires de substitution ;
- **de moderniser l'infrastructure** par une mise aux normes environnementales. Ainsi, sont intégrés à la conception du projet :
 - la mise à niveau des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière permettant d'assurer une gestion qualitative des eaux pluviales routières ;
 - des aménagements pour protéger les riverains du bruit si nécessaire, suivant la réglementation sur le bruit ;
 - la création de passages pour la faune permettant la traversée sécurisée de la route nationale.

Le projet intègre également dès sa conception les différents enjeux : pour l'activité agricole, pour les autres activités économiques, pour le cadre de vie des habitants et pour les milieux naturels.



La RN31 à 2x2 voies dans la déviation de Breuil-le-Sec (section déjà aménagée entre Beauvais et Catenoy). © G.deClermont60/Commons

2.4. Les aménagements étudiés

2.4.1. Le choix d'aménager la RN31 sur place

Le parti pris dans le projet est celui d'une **réutilisation maximale de l'infrastructure existante**.

Dans le cadre de la démarche éviter – réduire – compenser, le choix a été fait de restreindre les variantes d'aménagement à un doublement de la RN31 «sur place» qui permet de **réutiliser la route existante, de limiter les emprises, et ainsi de réduire les impacts sur les terres agricoles et sur les milieux naturels**, mais également de **ne pas se rapprocher de zones bâties qui se trouvent aujourd'hui à l'écart de la route nationale**.

Afin de disposer d'une vision complète des possibilités d'aménagement, le maître d'ouvrage a étudié plusieurs variantes contrastées pour la mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne.

Deux de ces variantes se développaient sur des tracés neufs, ne réutilisant pas les emprises de la route actuelle – «l'ancienne» RN31 devenait dans ce cas un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les mobilités douces.

Après partages et échanges avec le comité technique qui réunit les partenaires locaux (voir la composition ci-dessous), ces variantes en tracés neufs ont été écartées car leurs impacts sur le foncier agricole, les milieux naturels et les zones bâties ont été jugés rédhibitoires.

DÉFINITION

ÉVITER-RÉDUIRE-COMPENSER

Les impacts d'un projet sur l'environnement humain et naturel peuvent se traduire par une dégradation de la qualité environnementale.

La séquence éviter – réduire – compenser (ou ERC) préside à la conception du projet. Elle se décline selon les trois étapes suivantes :

- en priorité éviter les atteintes à l'environnement ;
- ensuite réduire au maximum celles qui n'ont pas pu être suffisamment évitées ;
- enfin compenser les effets notables résiduels qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

Les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet seront détaillés dans la future étude d'impact sur l'environnement.

LA COMPOSITION DU COMITÉ TECHNIQUE

Le comité technique réunit les partenaires locaux. Il représente les intérêts qui doivent être pris en compte dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne.

Il est constitué des acteurs suivants :

- la Sous-Préfète de Clermont et le Sous-Préfet de Compiègne ;
- le Conseil départemental de l'Oise ;
- la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne ;
- la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées ;
- les dix communes directement concernées : Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy, Venette ;
- la SANEF, concessionnaire de l'autoroute A1 ;
- la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord ;
- la direction départementale des territoires (DDT) de l'Oise ;
- le maître d'ouvrage, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France ;
- le bureau d'études Iris Conseil, qui réalise les études d'opportunité (études amont) sur le projet, sous le pilotage du maître d'ouvrage.

2.4.2. Les quatre variantes présentées à la concertation

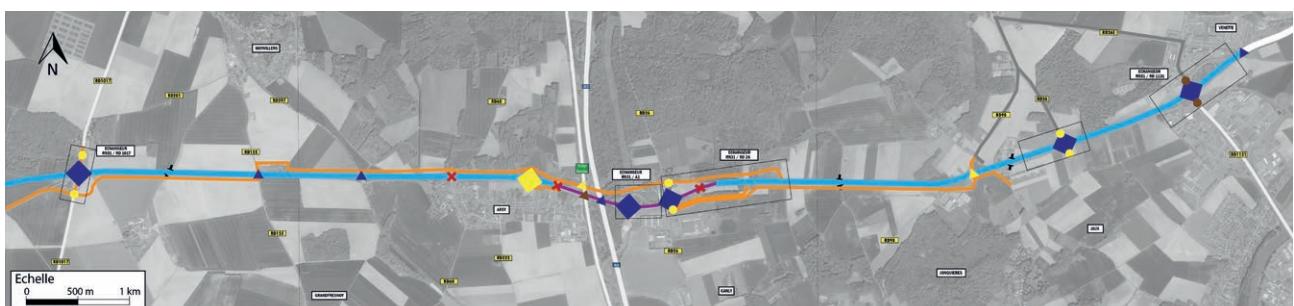
2.4.2.1. La variante A : route express à 2x2 voies à 110 km/h, de Bois de Lihus à Compiègne

La variante A prévoit :

- la mise à 2x2 voies de toute la section ;
- 6 carrefours dénivelés (par-dessus ou par-dessous la RN31) avec échanges ;
- la création d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les modes actifs (vélos, piétons), non autorisés sur une route express.

Ses effets sont faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et des enjeux environnementaux sont à prendre en compte (milieux naturels à proximité, corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières).

Elle nécessite 15,4 hectares de foncier et son coût est estimé entre 130 et 140 millions d'euros.



SES AVANTAGES :

- la variante A sécurise et facilite les déplacements ;
- elle est la variante la plus homogène avec le reste de l'itinéraire Beauvais-Compiègne ;
- elle a les effets les plus favorables pour la fluidité (carrefours dénivelés) et les temps de parcours ;
- elle facilite les accès aux grandes zones d'activités de Lachelle et Venette.

SES INCONVÉNIENTS :

- des accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui ;
- la consommation de surfaces agricoles ;
- le coût plus élevé.

2.4.2.2. La variante B : route non express à 2x2 voies à 90 km/h, de Bois de Lihus à Compiègne

La variante B prévoit :

- la mise à 2x2 voies de toute la section ;
- 8 carrefours aménagés, principalement par des giratoires ;
- pas d'itinéraire de substitution (les véhicules lents peuvent rouler sur une route non express).

Ses effets sont faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et la présence d'un corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières est à prendre en compte.

Elle nécessite 2,9 hectares de foncier et son coût est estimé entre 50 et 60 millions d'euros.



SES AVANTAGES :

- la variante B sécurise et facilite les déplacements, sauf pour les modes actifs (en l'absence d'itinéraire de substitution) ;
- elle maintient davantage l'accès au territoire ;
- elle présente la plus faible consommation de surfaces agricoles ;
- son coût est le moins élevé.

SES INCONVÉNIENTS :

- les gains de fluidité sont faibles et les temps de parcours légèrement allongés en raison des giratoires ;
- elle contribue moins à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne ;
- elle n'apporte pas d'évolution pour l'accessibilité des entreprises et des zones d'activités.

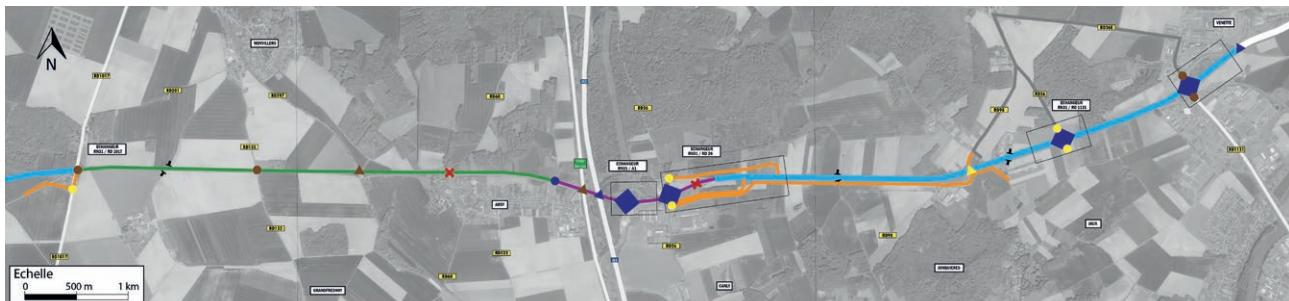
2.4.2.3. La variante C : route express à 2x2 voies à 110 km/h à l'est de l'autoroute A1, sécurisation et requalification à l'ouest de l'A1

La variante C prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la partie à l'est de l'A1 ;
- 7 carrefours aménagés : giratoires à l'ouest de l'A1, carrefours dénivelés à l'est de l'A1 ;
- la création d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les modes actifs à l'est de l'A1.

Ses effets sont faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et la présence d'un corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières est à prendre en compte.

Elle nécessite 7,5 hectares de foncier et son coût est estimé entre 70 et 80 millions d'euros.



SES AVANTAGES :

- la variante C sécurise et facilite les déplacements ;
- elle apporte de la fluidité dans la partie à l'est de l'A1, plus chargée en trafics ;
- elle facilite les accès aux grandes zones d'activités de Lachelle et Venette.

SES INCONVÉNIENTS :

- elle contribue moins à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne ;
- des accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui à l'est de l'A1 ;
- la consommation de surfaces agricoles ;
- le coût élevé.

2.4.2.4. La variante D : identique à la variante C mais sans reprise des échangeurs d'extrémité

La variante D prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la partie à l'est de l'A1 ;
- 7 carrefours aménagés : giratoires à l'ouest de l'A1, carrefours dénivelés à l'est de l'A1 ;
- la création d'un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les modes actifs à l'est de l'A1.

Ses effets sont faibles sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) et la présence d'un corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières est à prendre en compte.

Elle nécessite 7,4 hectares de foncier et son coût est estimé entre 55 et 65 millions d'euros.



SES AVANTAGES :

- la variante D sécurise et facilite les déplacements ;
- elle apporte de la fluidité dans la partie à l'est de l'A1, plus chargée en trafics ;
- elle améliore l'accès à la zones d'activités « Fortes Terres » à Jonquières ;
- son coût est moins élevé que la variante C, les échangeurs d'extrémité n'étant pas repris.

SES INCONVÉNIENTS :

- elle contribue moins à l'homogénéité de l'itinéraire Beauvais-Compiègne ;
- des accès au territoire moins nombreux qu'aujourd'hui à l'est de l'A1 ;
- elle n'apporte pas d'évolution pour l'accessibilité des grandes zones d'activités de Lachelle et Venette ;
- la consommation de surfaces agricoles.

3. LES MODALITÉS ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation a fait l'objet d'un dispositif d'information et d'échanges valorisant la proximité et le recueil de questions, positions et avis de la part des différents publics concernés.

3.1. La préparation de la concertation et le dispositif général

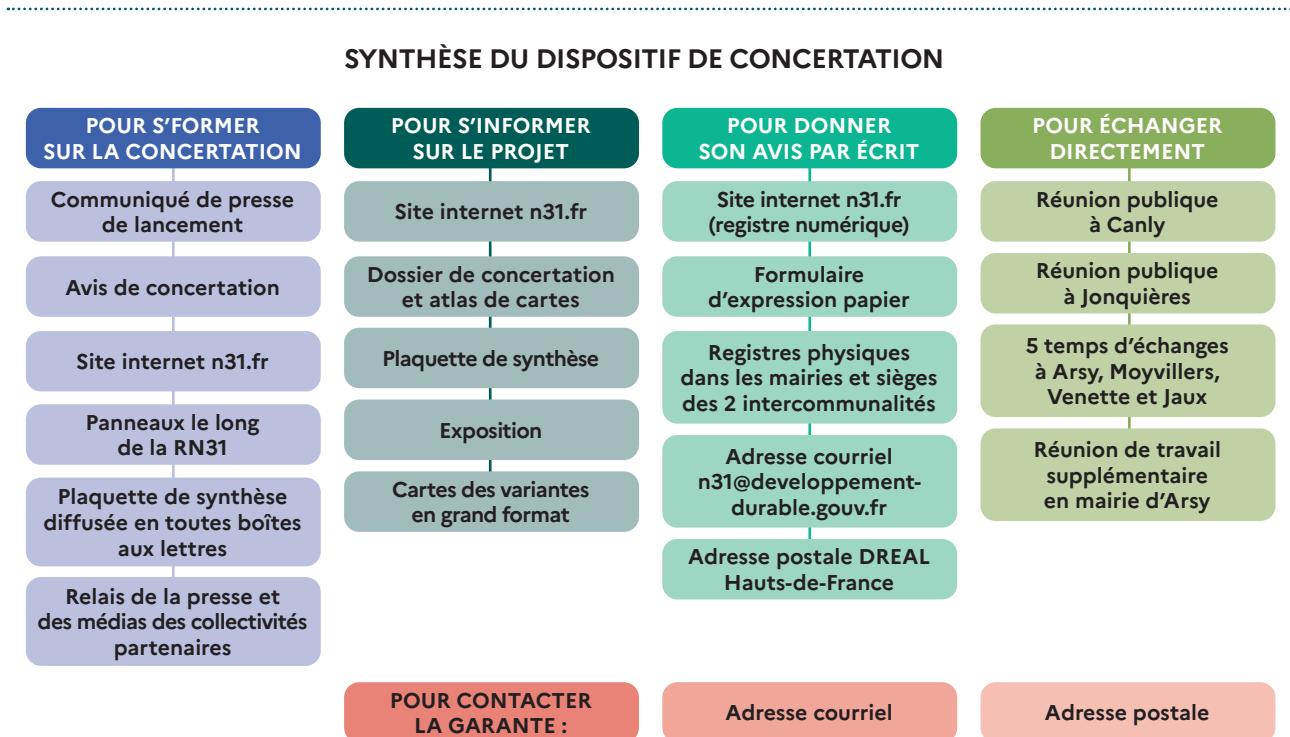
La concertation a été préparée par le maître d'ouvrage, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL Hauts-de-France), en associant étroitement la garante de la concertation, Mme Sylvie DENIS DINTILHAC.

En premier lieu, les dates de la concertation, le projet de dossier de concertation et les principales modalités du dispositif de concertation (notamment les réunions publiques) ont été présentés et débattus avec les partenaires du comité technique, lors d'une réunion à la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées, le 2 avril 2025.

Des échanges réguliers et des réunions de travail entre la DREAL Hauts-de-France et la garante ont ensuite permis d'enrichir puis de finaliser le dispositif, les contenus détaillés des supports d'information et l'organisation précise de chaque rendez-vous de la concertation.

En parallèle à la préparation avec la garante, le maître d'ouvrage a pris contact durant l'été 2025 avec les maires et les services des collectivités locales pour la disponibilité des salles et les aspects pratiques d'organisation et d'accueil des réunions publiques et des temps d'échanges.

Le dispositif de la concertation mis en œuvre est présenté ci-dessous.



3.2. L'annonce de la concertation

Le préfet de l'Oise a signé l'arrêté préfectoral d'ouverture de la concertation le 21 août 2025.

Sur cette base et conformément à l'article L121-16 du code de l'environnement, l'avis de concertation préalable a été publié au plus tard quinze jours avant l'organisation de la concertation, programmée du 15 septembre au 10 octobre 2025.

L'avis informait sur l'objet et l'organisation de la concertation, la durée et les modalités de participation, et rappelait que la concertation préalable était placée sous le regard de la garante, Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, désignée par la Commission nationale du débat public.

L'avis a été adressé aux 10 communes directement concernées (Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette), à la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et à la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne pour affichage réglementaire.

Il a été publié le 25 août 2025 dans deux titres de la presse régionale et locale : *Le Courrier Picard* et *Le Parisien* – édition Oise.

Un communiqué de presse du préfet de l'Oise sur l'ouverture de la concertation et les modalités de participation a été publié le 3 septembre 2025. Ce communiqué rappelait les enjeux de la RN31 pour le département de l'Oise, présentait les objectifs du projet de mise à 2x2 voies et les modalités permettant au public de participer à la concertation préalable.

Les collectivités locales ont largement relayé les informations annonçant la concertation et les modalités de participation sur leurs sites internet et/ou leurs réseaux sociaux.

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

(Vu l'article L121-16 du code de l'environnement)

MISE À 2X2 VOIES de la RN31 ENTRE BOIS DE LIHUS, ARSY ET COMPIÈGNE

Objet et organisation de la concertation préalable
La DREAL Hauts-de-France assure la maîtrise d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne. Suite aux études d'opportunité de phase 2, quatre variantes d'aménagement seront soumises à la concertation préalable, qui se déroulera :

du 15 septembre au 10 octobre 2025 inclus.

Cette concertation organisée à l'initiative du maître d'ouvrage, placée sous la garante Madame Sylvie DENIS DINTILHAC, désignée par la Commission Nationale du Débat public (CNDP), doit permettre au public de se renseigner et de participer à l'élaboration de la décision finale.

Durée et modalités de la concertation
Pour s'informez :

- affichage réglementaire dans toutes les communes du périmètre susceptible d'être impacté : les communes d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette ; plus largement, les communes voisines et les sièges de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne.
- par l'intermédiaire de la page internet du projet : www.n31.fr
- un courier sur le projet, ses enjeux, son contexte, le rôle et les objectifs du maître d'ouvrage disponible sur le site internet du projet et en consultation dans chaque mairie et siège des communautés de communes concernées.
- document de synthèse diffusé dans chaque foyers du périmètre de la concertation, et également disponible lors des réunions et temps d'échange,
- le site Internet <https://www.cndp.fr/>, pour consulter le dossier et déposer ses observations.

Réunions d'échanges :

- réunions publiques à Canly, le mardi 18 septembre 2025 à 18 h (salle René Bucaille, 23 rue des Ecoles) et à Jonquières, le jeudi 18 septembre 2025 à 18 h (salle des fêtes Le Grand Pavé, 7 route du Grand Pavé).
- séances de questions-réponses à Jaux le vendredi 20 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle polyvalente, place de l'Eglise), à Moyvillers le mardi 23 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle de la mairie), à Vérines le samedi 27 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle des associations 32 rue de Corbeauval), à Jaux le mardi 30 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle de la mairie), et à Venette le jeudi 2 octobre 2025 de 17 h à 19 h (Maison d'ED 27 Avenue de la Haie Oiselière - ZAC du Ris de Palaiseau).
Voir tous les temps d'échanges sur le site www.n31.fr.

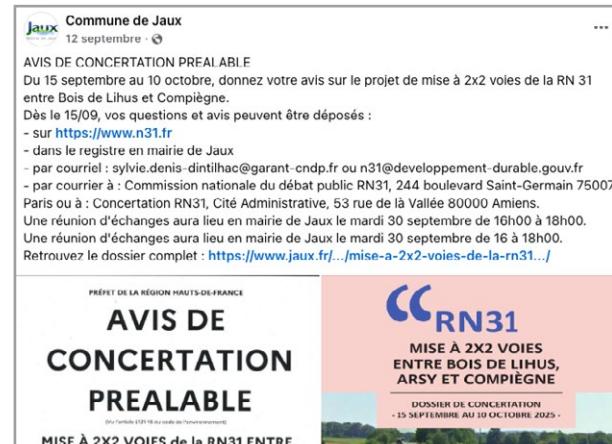
Les amis peuvent être déposés :

- sur les registres en mairies et au siège des communautés de communes concernées
- sur le site <https://www.cndp.fr/> (formulaire dédié à la concertation préalable)
- à l'adresse mail de la garante de la CNDP : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr ou par courrier : Commission nationale du débat public - Garante CNDP - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris

Bilan de la concertation
A l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, la garante transmettra son bilan qui sera publié sur le site internet de la CNDP (www.cndp.fr) et sur le site www.n31.fr.

Le choix / la décision du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable
La CNDP publie dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan de la garante sur le site www.cndp.fr sa décision concernant les suites qu'elle souhaite donner à la concertation préalable.

EXEMPLES DE PUBLICATIONS DES COLLECTIVITÉS (SITES INTERNET ET FACEBOOK)



Plaine d'Estrées COMMUNAUTE DE COMMUNES

03 44 41 31 43 Nous contacter f in TOURISME

La Plaine d'Estrées Vivre au quotidien Préparer l'avenir Entreprendre

Accueil > La Plaine d'Estrées > Actualités > RN31 : participez à la concertation publique

RN31 : participez à la concertation publique

Urbanisme Publié le 31/07/25 et mis à jour le 07/08/25

DU 15 septembre au 10 octobre 2025, une concertation publique est ouverte sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois-de-Lihus, Arsy et Compiègne.

Objectif : sécuriser les déplacements, améliorer la fluidité du trafic entre Beauvais et Compiègne, et adapter l'infrastructure aux normes environnementales actuelles.

Cette concertation, organisée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France sous l'égide de la Commission nationale du débat public, permet à chacun de s'informer sur les variantes proposées et d'exprimer son avis.

Comment participer ?

En ligne : dossier complet et formulaire de contribution sur www.n31.fr

Compiègne et son agglomération · Suivre 30 septembre · ...

L'Etat organise la #concertationpublique préalable sur la mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne 📸

... En voir plus

LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée sur un territoire susceptible d'être impacté par les travaux, à savoir :

- les communes d'Arsy, Cancy, Compiègne, Grandvillers, Jaux, Longueau, Moyviller, Noyon, Pont-Sainte-Maxence, Ressons, plus largement, les communes voisines et l'ensemble des territoires administrés par la Communauté d'agglomération de la Plaine d'Estrées et de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne.

Project d'aménagement à 2x2 voies par dégagement sur place
Existant de nos jours
Autour de l'actuelle de la RN31 pour partie aménagée
RN 31 (Projet) - Studio Kiel

Plusieurs articles de presse ont annoncé le lancement de la concertation et ont présenté les modalités pour y participer :

- actu.fr, le 15 août 2025 : « Oise. La RN31 bientôt transformée en 2x2 voies entre Moyvillers et Compiègne ? »
- Le Courrier picard, le 18 août 2025 : « Pourquoi il faut donner son avis sur le doublement de la RN2 » ;
- courrierpicard.fr, le 18 août 2025 : « Le doublement de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne mis à l'étude » ;
- Oisehebdo.fr, le 21 août 2025 : « Un projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne » ;
- L'Oise agricole, le 21 août 2025 : « Mise à 2x2 voies de la RN31 : le monde agricole invité à s'exprimer » ;
- picardieweb.com, le 22 août 2025 : « Grand remaniement de la RN31 : ce que cela change pour les riverains » ;
- Oisehebdo.fr, le 14 septembre 2025 : « Deux réunions publiques pour le projet de 2x2 voies sur la RN31 de Bois de Lihus à Compiègne » ;
- Le Courrier picard, le 18 septembre 2025 : « RN31 : les habitants invités à s'exprimer sur la mise en 2x2 voies entre le Bois de Lihus et Compiègne ».

3.3. L'ouverture de la concertation et l'information en continu

Le 15 septembre 2025, jour de l'ouverture de la concertation, le dispositif d'annonce et d'information était opérationnel avec, en complément de l'avis réglementaire de concertation préalable et de l'information précédemment diffusée à la presse :

- le dépôt dans les communes d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette et dans les sièges de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées à Estrées-Saint-Denis et de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne à Compiègne du dossier de concertation, des plaquettes de synthèse et des registres physiques ;
- l'ouverture du site internet n31.fr (voir 3.4.) ;
- la mise en place le long de la RN31 de 10 ensembles de 2 panneaux d'information sur la concertation (soit 20 au total), la moitié dans chaque sens de circulation, dont deux au niveau de la sortie de la barrière de péage de l'autoroute A1, permettant l'information des usagers de la route nationale ;
- la diffusion dans les boîtes aux lettres des habitants des 10 communes directement concernées de la plaquette de synthèse (voir 3.5.2.) présentant l'ensemble des moyens, dates et lieux pour s'informer sur le projet, participer aux échanges et faire part de son avis ;
- en complément de l'avis réglementaire de concertation, la mise en place dans les communes d'une affiche annonçant les réunions et les temps d'échanges.

Le maître d'ouvrage a ensuite régulièrement rappelé les modalités de la concertation sur le site n31.fr, lors de chaque réunion publique et de chaque temps d'échanges.

LES PANNEAUX D'INFORMATION LE LONG DE LA RN31



L'AFFICHAGE DANS LES COMMUNES

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Liberté Égalité Fraternité

RN31 - Mise à 2x2 voies entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne

Concertation préalable
du 15 septembre au 10 octobre 2025

Les RENDEZ-VOUS de la concertation

Date	Commune	Emplacement	Description
Mercredi 16 septembre	CANLY	Salle René Bucuve	Réunion publique
Dimanche 20 septembre	ARSY	Salle polyvalente	Temps d'échange avec la DREAL
Samedi 27 septembre	VENETTE	Salle des associations	Temps d'échange avec la DREAL
Judi 02 octobre	PROMEO - ZAC du Bois de Plaisance	17h-19h	Temps d'échange avec la DREAL
Judi 18 septembre	JONQUIERES	Salle des fêtes Le Grand Pré	Réunion publique
Mardi 23 septembre	MOYVILLERS	Mairie	Temps d'échange avec la DREAL
Mardi 30 septembre	JAUX	Mairie	Temps d'échange avec la DREAL

Venez nombreux vous informer et participer !

n31.fr

3.4. Le site internet n31.fr

Le site internet n31.fr (qui reste actif aujourd’hui) a été conçu en cinq pages pour une navigation simple et rapide :

- la page « Accueil » présentant les modalités de concertation ;
- la page « Présentation du projet » délivrant les informations essentielles sur le projet : ses enjeux et objectifs, les 4 variantes d’aménagement proposées, les étapes, le coût estimé et le cadre et les objectifs de la concertation ;
- la page « Déposer une contribution » (ou registre numérique) permettant de faire part de son avis ou de poser une question ;
- la page « Consulter les avis » permettant de lire les contributions ainsi déposées et les réponses apportées aux questions par le maître d’ouvrage ;
- la page « Documentation » proposant en consultation ou en téléchargement :
 - à partir de l’ouverture du site internet, le dossier de concertation, la plaquette de synthèse, l’atlas des cartes des variantes, le communiqué de presse, l’avis de concertation, l’arrêté préfectoral d’ouverture de la concertation ;
 - dans le cours de la concertation, les comptes rendus des réunions publiques de Canly et de Jonquières.

CAPTURE D’ÉCRAN DU SITE N31.FR



3.5. Les supports d'information sur le projet

3.5.1. Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (62 pages) était la ressource d'information complète sur les enjeux et sensibilités du territoire, les objectifs de l'opération de mise à 2x2 voies et les 4 variantes d'aménagement étudiées.

Imprimé à 200 exemplaires, le dossier a été mis à la disposition du public lors des réunions publiques et des temps d'échanges.

Deux exemplaires ont été adressés en amont de la concertation aux 10 communes directement concernées, à la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et à la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne.

Le dossier était également disponible pour tous sur le site n31.fr. Il était complété par un atlas des cartes des variantes également en ligne.



3.5.2. La plaquette de synthèse

Une synthèse du dossier de concertation a été élaborée sous la forme d'une plaquette de 4 pages, qui proposait les informations essentielles sur la concertation et sur les 4 variantes d'aménagement étudiées.

Imprimée à 29 500 exemplaires, la plaquette a été diffusée :

- dans les boîtes aux lettres des habitants d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette (soit 29 000 exemplaires) ;
 - en dix exemplaires aux 10 communes, à la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et à la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne ;
 - lors des réunions publiques et des temps d'échanges.

LA PLAQUETTE DE SYNTHÈSE

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

LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

Differentes variantes de mise à 2x2 voies de la RN31 ont été étudiées. Deux d'entre elles, qui préparent un nouveau tracé de la route, sont en cours d'élaboration : la variante B (non express) et la variante C (express). Ces deux variantes sont également en cours d'élaboration par le GIE RN31.

AVANTAGE :

- Mise à 2x2 voies de la partie à l'est
- A condition d'aménager les échangeurs existants
- Pas d'interférences avec les usagers de la route actuelle
- Effacement du caractère de la route actuelle (RN31) et création d'un caractère de route à deux fois plus large
- Préservation des échanges et projets locaux
- Coût estimé : 5 à 10 milliards d'euros

INCONVÉNIENTS :

- Accès au hameau d'Inversendre qu'il faut détourner
- Dégradation de surfaces agricoles
- Coût plus élevé

VARIANTE B
ROUTE NON EXPRESS À 2X2 VOIES A 90 KM/H, DE BOIS DE LINHUS À COMPIEGNE

VARIANTE C
ROUTE EXPRESS À 2X2 VOIES A 110 KM/H À L'EST
SÉCURISATION ET REQUALIFICATION À L'OUEST

AVANTAGE :

- Mise à 2x2 voies de la partie à l'est
- A condition d'aménager les échangeurs existants
- Pas d'interférences avec les usagers de la route actuelle
- Effacement du caractère de la route actuelle (RN31) et création d'un caractère de route à deux fois plus large
- Préservation des échanges et projets locaux
- Coût estimé : 5 à 10 milliards d'euros

INCONVÉNIENTS :

- Accès au hameau d'Inversendre qu'il faut détourner
- Dégradation de surfaces agricoles
- Coût plus élevé

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

AVANTAGE :

- Sécurité et facilité des déplacements
- Pas de dégradation de surfaces agricoles
- Pas de dégradation de la qualité de l'environnement
- Réduction de la dépendance aux échanges et projets locaux
- Coût moins élevé que la variante C
- Pas de dégradation de la qualité de l'environnement

INCONVÉNIENT :

- Manque d'accès à l'ensemble de l'aire urbaine de Compiègne
- Accès difficile aux départs et arrivées
- Accès difficile aux échanges et projets locaux
- Coût plus élevé que la variante C
- Pas de dégradation de la qualité de l'environnement

3.5.3. Les panneaux d'exposition

Le projet était également synthétisé sur 4 panneaux (kakémonos) de grand format, exposés :

- pendant toute la durée de la concertation au siège de la Communauté de commune de la Plaine d'Estrées, à Estrées-Saint-Denis, et au siège de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne, à Compiègne ;
- lors de chaque réunion publique et de chaque temps d'échanges.

L'EXPOSITION À LA RÉUNION PUBLIQUE DE CANLY (16 SEPTEMBRE 2025)



3.6. Les réunions publiques et les temps d'échanges

3.6.1. Les réunions publiques

Les deux réunions publiques ont été organisées en suivant le même déroulement (à savoir la présentation du projet suivie de temps d'échanges et de questions-réponses avec les participants), le 16 septembre 2025 à 19 h à Canly pour la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et le 18 septembre 2025 à 18 h à Jonquières pour la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne.

Ces réunions ont permis d'ouvrir la concertation et de présenter les enjeux et sensibilités du territoire et les variantes d'aménagement étudiées.

Elles ont été animées par l'équipe du maître d'ouvrage, avec une introduction et une conclusion par la garante de la concertation. Elles ont volontairement laissé une large part aux questions et à l'expression du public.

LA RÉUNION PUBLIQUE DE CANLY ET LA RÉUNION PUBLIQUE DE JONQUIÈRES



3.6.2. Les temps d'échanges

Le maître d'ouvrage a organisé cinq temps d'échanges au cours de la concertation. Ils ont proposé aux visiteurs l'information sur le projet et des échanges directs sur les cartes des variantes d'aménagement en grand format. Ils ont permis d'approfondir des questionnements ou des situations particulières.

Les temps d'échanges se sont tenus :

- le 20 septembre 2025 de 16 h à 18 h à Arsy ;
- le 23 septembre 2025 de 16 h à 18 h à Moyvillers ;
- le 27 septembre 2025 de 10 h à 12 h à Venette ;
- le 30 septembre 2025 de 16 h à 18 h à Jaux ;
- le 2 octobre 2025 de 17 h à 19 h à Venette, à PROMEO dans la ZAC du Bois de Plaisance.

3.6.3. La réunion supplémentaire à Arsy

Le maître d'ouvrage a participé à une réunion supplémentaire souhaitée par les élus et habitants d'Arsy, le 8 octobre 2025 à la mairie d'Arsy. Elle était destinée à restituer le travail des élus et habitants d'Arsy sur un tracé alternatif au niveau de leur commune, lors de leur réunion du 26 septembre 2025.

3.7. Les modalités de contribution écrite

Le public pouvait faire part de son avis ou poser ses questions sur le projet par écrit au moyen :

- du registre numérique sur n31.fr ;
- des registres physiques dans les mairies et les sièges de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne ;
- des formulaires d'expression papier dans les mairies et sièges des deux intercommunalités et dans les réunions publiques et les temps d'échanges ;
- par courriel (n31@developpement-durable.gouv.fr) ou par courrier à l'adresse de la DREAL Hauts-de-France.

FORMULAIRE D'AVIS

The screenshot shows a two-page form for commenting on the RN31 project. The left page is titled 'CONCERTATION RN31 – MISE À 2X2 VOIES ENTRE BOIS DE LIHUS, ARSY ET COMPIÈGNE' and 'FAITES PART DE VOTRE AVIS' from September 15 to October 10, 2025. It includes a large text area for general comments and another for preferences between four variants. The right page contains a large area for additional questions or remarks, a section for personal information (name, address, instance represented), and a note about the use of the information.

PREFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Emmanuel
DUHALDIT

CONCERTATION RN31 – MISE À 2X2 VOIES ENTRE
BOIS DE LIHUS, ARSY ET COMPIÈGNE

FAITES PART DE VOTRE AVIS

du 15 septembre au 10 octobre 2025

De manière générale, quel est votre avis sur la situation actuelle sur la RN31 entre Bois de Lihus (commune de Moyviller), Arsy et Compiègne (par exemple usages de la RN, intérêt de cet itinéraire, problématiques, etc.), et sur le projet d'élargissement à 2x2 voies ?

Que pensez-vous des 4 variantes proposées (avantages, inconvénients, etc.) ?
Avez-vous une préférence pour une variante ? Si oui, laquelle et pourquoi ?

Si vous avez d'autres questions ou remarques sur le projet ou sur la concertation

Nous vous remercions pour votre contribution.
Elle sera intégrée dans le bilan de la concertation.

Merci, si vous en êtes d'accord, d'indiquer

Votre nom :
Votre prénom :
L'instance que vous représentez (si c'est le cas) :
Votre localité de résidence :
Ces informations servent uniquement à mieux prendre en compte vos avis et questions dans le cadre de la concertation sur le projet.

3.8. L'adresse de contact de la garante de la concertation

En vertu de son rôle et de sa mission, Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante, pouvait être saisie, bien sûr oralement lors des réunions publiques et des temps d'échanges, mais aussi par écrit, de toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public.

Pour ce faire, ses adresses courriel et courrier ont été systématiquement rappelées au cours des rencontres de la concertation, sur le site n31.fr et dans les supports d'information diffusés.

4. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

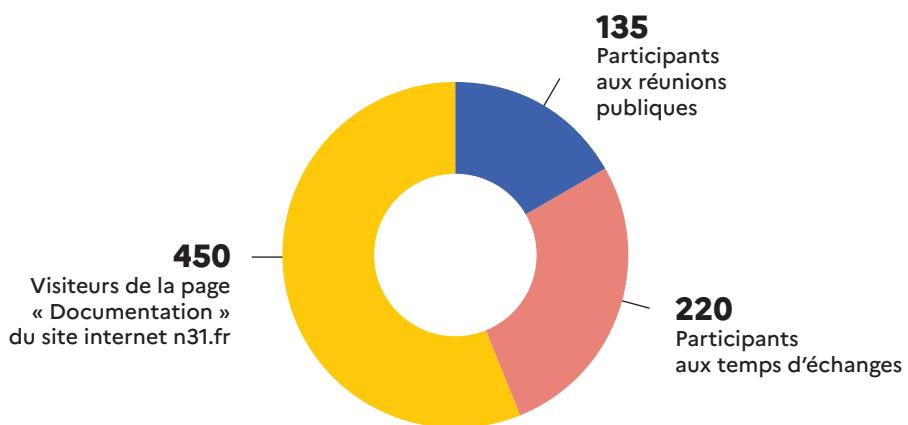
4.1. En synthèse sur la participation

Les **réunions publiques** ont réuni **135 personnes** (60 participants à la réunion publique de Canly, 75 participants à la réunion publique de Jonquières).

Les **temps d'échanges** ont permis de rencontrer plus de **220 personnes** (65 à Arsy, 18 à Moyvillers, 15 à Venette, 20 à Jaux et 25 à Proméo à Venette). En complément, un groupe d'habitants d'Arsy a réuni 78 personnes le 26 septembre 2025 pour proposer une variante d'aménagement, et en a restitué une synthèse lors d'une réunion de travail en mairie d'Arsy, le 8 octobre 2025.

La **participation numérique** a été la suivante : le site n31.fr a été visité plus de 4 800 fois durant la concertation. La page « Documentation » qui proposait notamment le dossier de concertation, la plaquette de synthèse et l'atlas de cartes, a reçu **450 visites**.

RÉPARTITION DE LA PARTICIPATION



4.2. L'analyse quantitative des avis recueillis

Au total, **342 avis** ont été recueillis au cours de la concertation.

4.2.1. La répartition par canaux d'expression

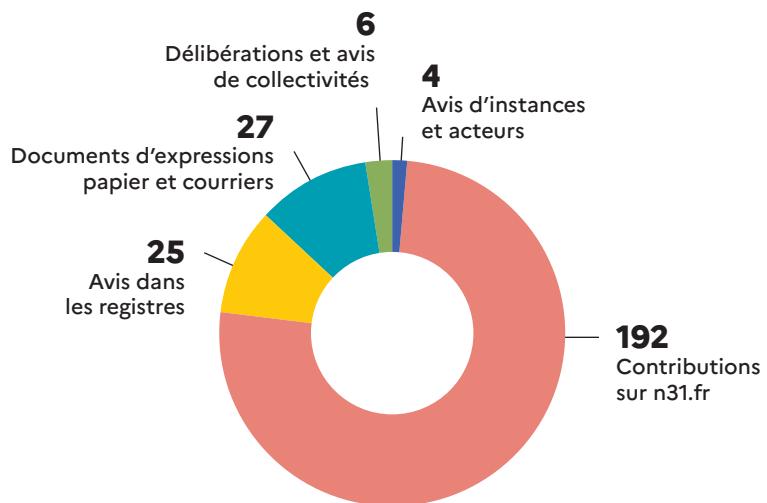
Le public s'est exprimé oralement **au cours de la réunion publique de Canly** (44 prises de parole) et de Jonquières (44 prises de parole) et des **temps d'échanges** (très nombreuses prises de parole, non quantifiées).

Pour faire part de **son avis par écrit** sur le projet, le canal privilégié a été celui du site n31.fr en utilisant la rubrique « Déposer une contribution » (192 avis).

De plus, 25 avis ont été déposés dans les registres physiques proposés dans les communes et les sièges des intercommunalités, et 27 en utilisant le document d'expression papier ou en rédigeant un courrier.

La concertation a également permis de recueillir **6 délibérations et avis des collectivités et 4 avis d'instances et d'acteurs** (voir liste en page suivante).

RÉPARTITION DE LA PARTICIPATION



DÉLIBÉRATIONS & AVIS DE COLLECTIVITÉS, INSTANCES ET ACTEURS

- Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne
- Communauté de communes de la Plaine d'Estrées (maires de Remy, Moyvillers, Canly, Grandfresnoy)
- Commune d'Arsy
- Commune de Jaux
- Commune de Moyvillers
- Commune de Venette
- Chambre d'agriculture de l'Oise
- Entreprises d'Arsy (avis de 13 entreprises)
- SANEF (concessionnaire de l'autoroute A1)
- Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) et JA (Jeunes agriculteurs) de l'Oise

4.2.2. La provenance géographique des avis

Les participants à la concertation ont été très majoritairement des **habitants, des propriétaires et exploitants agricoles, des élus et des représentants des entreprises des communes directement concernées par le projet**, à savoir Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette.

D'autres communes de l'Oise ont également été représentées (de 1 à 3 participants pour chacune de ces communes) :

- des communes de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne (Armancourt, Choisy-au-Bac, Margny-lès-Compiègne, Saint-Vaast de Longmont) ;
- des communes de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées (Blincourt, Chevrières, Estrées-Saint-Denis, Francières) ;
- des communes de la Communauté de communes du Clermontois (Breuil-le-Sec, Cambronne-lès-Clermont, Nointel) ;
- des communes de la Communauté de communes des Deux Vallées (Le Plessis-Brion, Montmacq) ;
- et des communes de l'arrondissement de Beauvais (Beauvais, Berthecourt, Hétomesnil).

5. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR RENCONTRES

5.1. Les réunions publiques

La réunion publique du 16 septembre 2025 à Canly a donné lieu à un mot d'accueil républicain de M. Lionel GUIBON, maire de Canly, à des propos introductifs de Mme DENIS DINTILHAC, garante de la concertation, et de M. Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France, puis à la présentation du projet par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France.

La présentation s'est déroulée en deux parties, suivies chacune d'échanges avec le public. La première partie a porté sur :

- la concertation préalable du 15 septembre au 10 octobre 2025 et les modalités de participation ;
- les enjeux de la RN31 pour le département de l'Oise et le rôle de la route nationale dans la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne ;
- les niveaux de trafic et de congestion ;
- les enjeux et sensibilités du territoire ;
- les objectifs du projet de mise à 2x2 voies de la RN31 ;
- les étapes du projet en 2025, de la concertation préalable à la décision de l'État sur les suites à donner.



La deuxième partie de la présentation a porté sur :

- les 4 variantes d'aménagement étudiées et leur comparaison ;
- les étapes restant à franchir jusqu'à la mise en service à l'horizon 2035 (horizon estimé).

Les participants ont posé des questions et ont reçu des réponses sur les thèmes suivants :

- la vitesse limite autorisée avec la mise à 2x2 voies de la RN31 en route express et la nécessité de réaliser des itinéraires de substitution ;
- le positionnement de ces itinéraires ;
- la charge de l'entretien de ces itinéraires ;
- la desserte des parcelles agricoles ;
- le traitement de l'assainissement routier ;
- la prise en compte des nuisances sonores et de la qualité de l'air ;
- les raisons de l'abandon des variantes en tracé neuf ;
- les raisons du maintien du nœud routier de l'A1 en 2x1 voie et la possibilité d'élargir la RN31 dans cette section ;
- la proposition d'un passage plus au nord au niveau de la commune d'Arsy (proposition de tracé alternatif de M. Nicolas GRIVEL, habitant d'Arsy²) ;
- le positionnement des échangeurs dans les différentes variantes, leur configuration et l'inter-distance nécessaire ;
- la possibilité de mixer plusieurs variantes et/ou de déplacer ou d'ajouter des échangeurs ;
- les effets des variantes sur les temps de parcours ;

² Baptisée dans la suite de la concertation « A 32 » (= variante A suivant le tracé alternatif de la contribution n°32 – de M. Nicolas GRIVEL – sur le registre numérique du site n31.fr).

- les échéances de l'opération par rapport à celles de la section Catenoy-Bois de Lihus ;
- l'association au projet des représentants de la profession agricole et des agriculteurs concernés ;
- les modalités pour prendre connaissance des avis des autres contributeurs, l'influence des avis exprimés sur le choix d'une variante et les modalités du choix d'une variante ;
- le rôle de la garante de la concertation ;
- la constitution du comité technique.



La réunion publique du 18 septembre 2025 à Jonquières a donné lieu à un mot d'accueil républicain de M. Alain DENNEL, adjoint au maire de Jonquières, à des propos introductifs de Mme DENIS DINTILHAC, garante de la concertation, et de M. Nicolas MORBÉ, directeur régional adjoint de la DREAL Hauts-de-France, puis à la présentation du projet par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France, selon le même déroulement que lors de la réunion publique de Canly.

Au cours de cette réunion, les participants ont posé des questions et ont reçu des réponses sur les thèmes suivants :

- l'accidentalité sur la section ;
- l'actualisation des zones d'activités sur les cartes des enjeux ;
- l'actualisation des études de bruit et des études de trafic d'ici à la réalisation de l'opération ;
- les effets des variantes sur les temps de parcours ;
- le devenir de la station-service existante au Bois de Lihus ;
- le devenir et la dépollution des anciennes stations-service le long de la RN31 ;
- les circulations des deux-roues sur les itinéraires de substitution ;
- la possibilité de positionner les itinéraires de substitution le long de la RN31 ;
- les impacts des itinéraires de substitution sur les déplacements agricoles (détours et allongements de trajets) ;
- la charge de l'entretien des itinéraires de substitution ;
- les compensations prévues pour la consommation de foncier agricole ;
- le devenir des accès à la RN31 pour la commune de Jonquières et les hameaux de Bouquy et Montplaisir ;
- les impacts sur les temps de trajet de la réduction des échanges sur la RN31 ;
- le positionnement des échangeurs dans les différentes variantes, leur configuration, l'inter-distance nécessaire et la possibilité de déplacer ou d'ajouter des échangeurs ;
- la priorité à donner à l'aménagement de l'échangeur avec la RD1131 pour résorber la congestion ;
- la prise en compte des déplacements de la faune entre le bois de Pieumelle et la forêt de Compiègne ;
- l'influence des coûts estimés sur le choix d'une variante.

5.2. Les temps d'échanges

Le temps d'échanges à Arsy le 20 septembre 2025 a pris la forme d'une réunion de présentation du projet par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France, suivie d'échanges avec les habitants pour répondre à leurs inquiétudes. Des calques ont permis de dessiner sur les cartes des variantes d'aménagement en grand format.

Les participants ont posé des questions et ont reçu des réponses ou ont exprimé des positions sur les thèmes suivants :

- l'augmentation des nuisances (bruit, trafic, pollution...) avec le projet au niveau d'Arsy ;
- les risques de reports de trafic dans la rue de Picardie à Arsy et l'importance de rétablir les deux entrées dans Arsy ;

- la demande d'éloigner le tracé de la RN31 vers le nord et de prévoir des protections acoustiques (soit la proposition de tracé alternatif « A32 ») ;
- le constat que les actuels carrefours d'Arsy sur la RN31 génèrent des problèmes de sécurité et des difficultés d'accès ;
- les impacts sur le foncier privé (propriétés le long de la RN31) ;
- le rejet de giratoires sur la RN31 au niveau d'Arsy, en raison des nuisances supplémentaires (accélération et décélération des poids lourds) ;
- le dimensionnement des itinéraires de substitution pour permettre le croisement des engins agricoles et la charge de l'entretien de ces itinéraires ;
- les raisons du maintien du noeud routier de l'A1 en 2x1 voie et la possibilité d'élargir la RN31 dans cette section ;
- la dévalorisation des biens avec le projet.

Le temps d'échanges à Moyvillers le 23 septembre 2025 a permis d'apporter des réponses aux visiteurs et de travailler directement sur les calques des cartes des variantes d'aménagement.

Les thèmes suivants ont été abordés :

- les effets du projet sur le bruit (risque d'augmentation des nuisances) ;
- la charge de l'entretien des itinéraires de substitution ;
- le dimensionnement des itinéraires de substitution pour le croisement des engins agricoles et des poids lourds et pour le passage des convois exceptionnels (éoliennes) ;
- le positionnement des itinéraires de substitution (le cheminement proposé depuis Venette apparaît satisfaisant pour les déplacements agricoles) ;
- la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les itinéraires de substitution ;
- les inconvénients de la perte d'accès direct à la RN31 pour la ZAC de Moyvillers et pour le SDIS : demande d'un demi-diffuseur au carrefour RN31/RD155 à Moyvillers ;
- les risques avec la suppression de ces accès de reports de trafics sur la RD201 et la voie communale d'Estrées ;
- le devenir de l'accès à la RD1017 au Bois de Lihus pour les riverains ;
- le devenir de l'aire de repos pour les conducteurs poids lourds sur la RD155 ;
- l'association des propriétaires de foncier agricole au projet ;
- le souhait que les emplacements des stations-service existantes le long de la RN31 soient préservés.

Le temps d'échanges à Venette le 27 septembre 2025 a permis d'apporter des réponses aux visiteurs, notamment des agriculteurs, en présence de M. Romuald SEELS, Maire de Venette.

Les thèmes suivants ont été abordés :

- le souhait que les itinéraires de substitution soient positionnés le long de la RN31 à l'est de l'A1 (tracé des itinéraires prévus dans la variante D à reporter sur la variante A) ;
- la demande de poursuivre l'itinéraire de substitution jusqu'à Clairoix (accès coopérative) ;
- l'intérêt pour la fluidité et la sécurité de reporter les trafics agricoles sur les itinéraires de substitution ;
- l'enjeu de traiter complètement la section Bois de Lihus, Arsy, Compiègne et non à moitié (variantes C et D) – notamment en raison des besoins qui découlent de l'implantation de 12 nouvelles entreprises à Venette (Chanel, Plastic Omnium...) dans les dernières années ;
- le dimensionnement des itinéraires de substitution pour le croisement des engins agricoles ;
- le rétablissement des accès aux parcelles agricoles et les difficultés d'accès aux parcelles côté nord à Canly (échangeur RN31/RD26) ;
- la priorité à donner à l'aménagement de l'échangeur avec la RD1131 pour résorber la congestion ;
- la priorité à donner à un échangeur avec la RD98 (par rapport à la RD36).

Le temps d'échanges à Jaux le 30 septembre 2025 a permis d'échanger directement sur les cartes avec les visiteurs (habitants, agriculteurs, chefs d'entreprises, élus).

Les thèmes suivants ont été abordés :

- les effets des variantes sur les temps de parcours sur la RN31 ;
- le traitement de l'assainissement routier et des écoulements naturels (présence d'une résurgence d'une nappe phréatique sur la bretelle de sortie RN31 vers RD1131) ;
- l'augmentation des besoins de déplacements avec le développement de la ZAC d'Aiguisy (arrivée d'une entreprise de 1 000 salariés) ;
- le rétablissement des accès aux hameaux de Bouquy notamment pour l'entreprise présente sur ce site (besoin d'un échangeur dénivelé plutôt au carrefour RN31/RD36 et d'un itinéraire de substitution longeant la RN31) ;
- le besoin d'un itinéraire de substitution raccordant toutes les voies existantes au sud de la RN31 pour les habitants de Jaux et du hameau de Varaval ;
- le positionnement d'un échangeur au carrefour entre la RN31 et la RD36 ou la RD98 (échanges sur les avantages et inconvénients des deux positionnements) ;
- la priorité à donner à l'aménagement de l'échangeur avec la RD1131 pour résorber la congestion ;
- la préférence des agriculteurs présents pour la variante B qui autorise la circulation des engins agricoles sur l'axe et consomme moins de terres agricoles ;
- l'utilisation maximale de chemins existants pour positionner les itinéraires de substitution ;
- le maintien d'un bon accès au concessionnaire agricole à Arsy.

Le temps d'échanges à PROMEO à Venette le 2 octobre 2025 a pris la forme d'une réunion de présentation du projet par l'équipe de la DREAL Hauts-de-France, suivie d'échanges avec les représentants d'entreprises du territoire, des représentants de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne (ARC) et de M. Romuald SEELS, Maire de Venette.

Les thèmes suivants ont été abordés :

- le soutien de l'ARC à l'aménagement de la RN31 pour répondre à la problématique de congestion et aux besoins pour le développement économique du territoire ;
- les problématiques actuelles de reports de trafics dus aux pratiques d'évitement des encombrements de la RN31 dans la commune de Venette (Maire de Venette) ;
- la priorité à donner à l'aménagement de l'échangeur avec la RD1131 pour résorber la congestion ;
- l'enjeu de traiter complètement la section Bois de Lihus, Arsy, Compiègne ;
- les effets des variantes sur les temps de parcours sur la RN31 ;
- la prise en compte de l'augmentation des trafics ou des reports sur d'autres modes de transport d'ici à la réalisation de l'opération ;
- une préférence des communes de Venette et de Jaux pour l'aménagement d'un échangeur RN31/RD98 ;
- la prise en compte du covoitage ;
- la nature des matériaux employés pour la construction.

5.3. La réunion des habitants et élus d'Arsy

Au cours de leur réunion à Arsy le 26 septembre 2025, les habitants se sont mis d'accord pour soutenir la proposition dite « A32 » de tracé alternatif au nord de la RN31.

Ils ont également abordé ou ré-abordé les thèmes suivants :

- l'augmentation des nuisances (bruit, trafic, pollution...) avec le projet au niveau d'Arsy ;
- les risques de ralentissement dans la section du nœud routier de l'A1 en 2x1 voie ;
- le rejet de giratoires sur la RN31 au niveau d'Arsy ;
- les impacts de la proposition A32, notamment en termes de coût pour la commune et de prise en charge de l'aménagement de la rue d'En-Bas/RD522 ;
- les risques d'augmentation du trafic dans la rue de Picardie à Arsy si la RD60 n'a plus d'accès et la possible dégradation de la chaussée dans cette rue avec une augmentation des circulations.

6. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES : L'ANALYSE PAR THÈMES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les avis écrits et au cours des réunions publiques.

Les thèmes abordés par le public sont illustrés par des exemples d'avis (présentés en italique et entre guillemets). Le lecteur pourra se reporter au site n31.fr pour consulter les avis recueillis, les documents d'expression et les comptes rendus des réunions publiques.

Quand cela est opportun, des éléments de réponse aux questions apportées par le maître d'ouvrage sont proposés dans les encadrés au fil du texte.

6.1. Un constat partagé sur les difficultés actuelles de circulation sur la RN31

Des participants qui se sont exprimés sur ce thème ont d'abord évoqué la configuration actuelle de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La RN 31, il est quasi systématique de devoir partir plus tôt pour aller au travail ou de faire quoi que ce soit sur Compiègne sous peine d'arriver en retard. Les passages simultanés en 2x1 voies ou 1x2 voies sont très dangereux car beaucoup forcent le passage et risquent l'accident. D'autres dangers sont présents sur la route (ronds-points et carrefour à l'indonésienne). »

« [La RN31 est] insatisfaisante, dangereuse, encombrées à certaines heures (de plus en plus). Peu de ronds-points mais dangereux. »

« J'emprunte régulièrement cette route pour mes livraisons, on s'aperçoit que les zones de dépassement à 3 voies ne sont pas assez longues, vu le nombre de camions empruntant cette Nationale. »

La plupart ont souligné la charge de trafic importante et en augmentation, des encombres quotidiens, l'inconfort dû à la présence sur l'axe de poids lourds ou de convois exceptionnels et de l'insécurité.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« J'effectue le trajet Beauvais-Compiègne chaque jour. La portion entre Catenoy et Compiègne est très compliquée à ce jour, dangereuse et accidentogène. Le matin, comme le soir, il y a beaucoup de monde, de bouchons. Beaucoup de convois exceptionnels également ce qui crée dénormes ralentissements et des comportements dangereux pour doubler alors même qu'il y a du monde sur la voie opposée. »

« Route dangereuse, de fréquents ralentissements source d'accidents, temps de parcours en augmentation du fait du trafic. »

« Les bouchons récurrents tous les matins et les risques d'accident importants. »

« Une vraie galère pour aller travailler, bouchon interminable. »

« Habitant l'Aisne et travaillant sur Beauvais, j'emprunte la D1032 / RN31 plus de 4 fois par semaine depuis 15 ans. Cet axe essentiel fait face à une crise de saturation et de sécurité que les chiffres et documents officiels présentés ne reflètent pas entièrement. »

« Engorgement de la 31 tous les jours. Engorgement dès le carrefour de Bouquy. De nombreux poids lourds énormes. De nombreux convois exceptionnels qui encombrent la fluidité du trafic en particulier les éoliennes qui entraînent la fermeture des ronds-points. Le carrefour centre est très dangereux. »

« Encombrement évident pour aller à Compiègne aux heures de travail (aller et retour), nombre de véhicules en augmentation constante et échangeurs absents à certains endroits qui paraissent évidents pour filtrer la circulation. C'est un réel problème que de circuler en sécurité à certaines heures de la journée. »

Des personnes ont rappelé qu'il n'y a pas d'alternative modale pour réaliser le trajet Beauvais-Compiègne ni a fortiori celui entre Bois de Lihus et Compiègne.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le fait qu'il n'y ait aucune ligne directe de train entre Beauvais et Compiègne accentue la présence d'automobilistes sur cette route. »

« C'est la seule liaison directe Beauvais-Compiègne, situation pas prête de changer. »

« Il n'y a pas de voies cyclables pour relier les villages aux zones industrielles /d'activités. »

Des pratiques d'évitement des automobilistes lorsque la RN31 est encombrée, conduisant à des reports de trafics sur des voiries urbaines non adaptées ont également été signalées, particulièrement dans la commune de Venette.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les véhicules, pour éviter les encombres de la RN31, descendant dans le centre-bourg de Venette et circulent en nombre et à grande vitesse. »

« La commune est très encombrée aux heures de pointe par les véhicules voulant éviter les engorgements de la RN31. »

« Suite au rétrécissement de la chaussée au niveau de la sortie de chez PROMEO sur la portion Clairoix/Arsy, un bouchon se forme et nous constatons un détournement d'une partie de ce flux en amont vers le centre de Venette, englant notre ville aux horaires des écoles. Je pense d'ailleurs que ce tronçon devrait être traité en priorité vu les questions importantes de sécurité que cela pose. »

« Il est très difficile aux Venettiens de circuler dans Venette à cause des bouchons que crée actuellement cet entonnoir routier. »

6.2. Des expressions sur l'opportunité du projet

6.2.1. Des avis favorables, toutes variantes d'aménagement confondues

Des participants ont souhaité la mise à 2x2 voies de la RN31 afin de fluidifier et de sécuriser les déplacements.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je trouve que le projet de mise à 2x2 voies de la route nationale (RN) 31 entre Bois de Lihus (commune de Moyvillers), Arsy et Compiègne est une très très bonne idée, au vu de toute la circulation qu'il y a matin et soir, celle-ci pourrait entraîner moins de bouchons et donc une fluidité du trafic et peut être aussi moins d'accidents. »

« Cela permettrait de fluidifier le trafic et de baisser le nombre d'accidents. »

« Cet aménagement semble indispensable, la zone à 70 km/h en fin de contournement crée fréquemment un bouchon alors même que seule la sortie vers la zone commerciale est saturée. »

« C'est une excellente idée de passer cette portion en 2x2 voies. La 2x2 voies permettrait de fluidifier la circulation et serait un plus pour notre réseau routier. »

« La mise à 2x2 voies est idéale car cela évitera le nombre conséquent de chauffards qui coupent la priorité au dernier moment sur les voies de rabattement. »

« Problème de sécurité surtout le matin et le soir : la 2x2 voies est indispensable. »

« La mise à deux fois deux voies de cette route répond à un besoin réel de fluidité du trafic, l'infrastructure actuelle étant saturée face à l'augmentation de la circulation. »

« Je suis favorable au projet de mise à 2x2 voies entre le Bois de Lihus et Venette car la ville est particulièrement encombrée aux heures de prise de poste et d'entrée et sortie des trois écoles. »

Certains ont mis en avant le rôle stratégique de la RN31 et les intérêts de l'aménagement pour renforcer le développement économique du territoire, mais aussi répondre à la croissance du trafic qui en découlera.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La RN31 est un axe vital pour la structuration du territoire, reliant la préfecture de Beauvais aux communes de l'Est et desservant des pôles d'emplois majeurs. L'expansion de la zone industrielle du "Bois de plaisance" à Venette (Stockomani, Plastic Omnim, etc.) a déjà généré un flux de camions accru et cette tendance va s'accentuer. »

« La réalisation de ces 11 km est indispensable non seulement du fait de la charge actuelle mais aussi afin de prendre en compte du prévisionnel à court terme (constructions, créations d'emplois et développement économique). »

« L'essentiel du trafic est déjà constitué par les déplacements domicile-travail et l'activité économique. C'est donc prioritaire avec les projets programmés. »

« Le projet de mise à 2x2 voies de la N31 répond à une véritable problématique d'engorgement aux heures de pointe. L'amélioration de la fluidité sur ce tronçon est une nécessité. En effet, notre entreprise est en pleine croissance et l'agrandissement déjà prévu de nos entrepôts entraînera une augmentation du trafic, aussi bien pour nos collaborateurs que pour les poids lourds. »

« Je suis persuadé que l'amélioration de cet axe contribuera au développement de notre région et contribuera au désengorgement progressif de la région parisienne, le réseau routier français étant encore trop en toile d'araignée avec Paris au centre. Le sud de l'Oise a une carte à jouer. »

Des participants ont considéré que le projet doit s'inscrire dans l'aménagement de l'itinéraire Beauvais-Compiègne, et pour certains encore plus largement, de Beauvais à Noyon ou de Rouen à Reims.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« L'idéal serait 2x2 voies Beauvais-Compiègne. »

« Ces travaux d'agrandissement de la RN31 sont indispensables. Je regrette cependant que ces derniers ne rejoignent pas la 2x2 voies jusqu'à Catenoy. Pourquoi ne pas relier Beauvais à Noyon une bonne fois pour toute ? »

« La RN est l'axe Est-Ouest entre Reims et Rouen. Le petit tronçon dont il s'agit ici doit s'inscrire dans ce grand projet dont j'entends parler depuis 45 ans. »

« La logique voudrait une 2x2 expresse de Beauvais à Compiègne mais bien au-delà jusque Soissons et Reims. »

Sur l'itinéraire entre Beauvais et Compiègne, le maître d'ouvrage répond que la RN31 est aujourd'hui aménagée sur les deux tiers du parcours (58 km). Deux sections restent à aménager : la section Catenoy-Bois de Lihus (8,5 km), deuxième partie de l'opération de mise à 2x2 voies entre Clermont et Bois de Lihus déclarée d'utilité publique le 25 juillet 2005 : des premiers travaux d'ouvrages d'art sont inscrits dans le volet Mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région Hauts-de-France ; la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne (11 km), objet de la concertation.

Des contributeurs ont rappelé que le projet est ancien. Des souhaits de réalisation rapide ont été exprimés.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Dès l'étude d'opportunité en 2021, cette réalisation s'avérait nécessaire. Avec l'évolution des besoins, elle est maintenant indispensable, d'autant qu'avec les délais d'études et de réalisation (mis en service en 2035 si tout va bien), il y a URGENCE. »

« Très bonne idée une 2x2 voies sur cet axe, vivement ! »

« Je suis extrêmement favorable pour la double voie de la RN31 rapidement. Je prends cette route depuis plus de 20 ans pour aller au travail et c'est très chargé en véhicules et dangereux. »

« Je prends cette route tous les jours depuis 10 ans pour faire Beauvais-Compiègne. Il est incompréhensible qu'elle ne soit pas déjà à 2x2 complètement vu le trafic et les bouchons aux entrées de Beauvais et Compiègne, qui me font perdre un temps de fou tous les matins et tous les soirs. »

« Je me réjouis de ce projet sur la section de la RN31. Nous l'attendons particulièrement à Venette depuis de nombreuses années. »

6.2.2. Des avis défavorables d'habitants ou des inquiétudes sur les impacts du projet

Des habitants directement concernés se sont inquiétés des impacts pour leurs habitations, leur cadre de vie et leurs accès : ils ont fait valoir des inquiétudes ou des conditions pour la réalisation de l'opération (voir également 6.6.3).

Parmi eux des habitants d'Arsy ont dans un premier temps indiqué être opposés au projet, parce qu'ils rejetaient le principe d'un élargissement de la RN31 sur place au niveau de leur commune, à la source de reports de trafics au sein de la commune et de nuisances, et de la suppression de l'une des deux entrées sur la RN31 existante aujourd'hui ; dans la suite de la concertation, ils ont proposé collectivement une évolution du tracé (voir 6.4.2.4.).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Ce projet défavorisera fortement le village d'Arsy, c'est la raison pour laquelle je m'y oppose fermement. Prenant cette route tous les jours je ne vois pas grand intérêt à passer la rn31 en 2x2 voies. »

« Je suis entièrement contre ce projet. En effet habitant la rue de Picardie (rue qui traverse tout le village du bas jusqu'en haut), si l'on fait la première entrée en haut du village et que tous les véhicules arrivent par le bas de la rue jusqu'au haut d'Arsy le trafic dans cette rue va devenir impossible. Cela va générer plus de pollution pour les riverains, plus de bruit aux heures de pointe, avec les voitures garées dans cette rue en quinconce plus dangereux car il n'y a déjà pas beaucoup d'espace. Avec la zone industrielle en bas du village il y a beaucoup de poids lourds qui prennent la sortie (ou l'entrée) qui provoquent déjà des files d'attente, imaginez quand tout le monde prendra cette même route tous les matins pour aller travailler. Parlons également de tous ces gens qui ont leurs maisons déjà en bordure de la RN31 pour eux ça va devenir infernal en plus de rogner sur leur terrain.

On ne tient absolument pas compte de l'humain. On a déjà l'autoroute, le TGV, les avions direction Beauvais ou Roissy vous voulez nous achever. Tout ça pour gagner quoi ? Quelques minutes ? Que l'on passe la RN31 en 2x2 voies après l'entrée de l'autoroute pourquoi pas mais laissez-nous tranquilles à Arsy. »

« Aucune de vos propositions me paraît être intéressante pour mon village Arsy. Cela me paraît même dangereux au niveau de la circulation dans le village en lui-même, toutes les personnes habitants dans le haut du village seront obligés de traverser l'entièreté de celui-ci... ce qui fait passer au niveau du passage de sortie de l'école ainsi que tous les arrêts de bus. De même cela peut entraîner des contraintes aux niveaux des stationnements en quinconce... En ce qui concerne la sortie unique... c'est déjà un sacré bazar avec deux sorties aux heures de pointes, je me demande comment cela va se passer avec une seule et unique sortie !!»

« Nous nous opposons aux 4 variantes proposées. Nous trouvons inadmissible que notre village se retrouve coupé du monde en nous fermant nos sorties. Nous sommes déjà un petit village avec peu de moyens. Il ne faut pas toucher à nos accès. De plus, il n'y a aucun intérêt pour les habitants d'Arsy de nous faire une 2x2 voies. Bien au contraire, ça va nous impacter niveau sonore avec la vitesse et le trafic qui va s'intensifier. Habitant à côté de la N31, nous nous opposons fortement au projet. »

« Supprimer les sorties d'Arsy n'aurait que pour effets de nous cloisonner. Arsy est un village en longueur avec une seule rue principale pour le passage des bus, des cars, les stationnements. La circulation serait énormément impactée. L'intersection du haut d'Arsy permet d'aller vers Estrées, Moyvillers, où nous avons le regroupement scolaire et il y a bien plus d'habitants en haut, qu'en bas d'Arsy. »

Sur les impacts du projet pour Arsy, le maître d'ouvrage précise qu'il prend en compte les inquiétudes et les remarques exprimées.

Il a répondu au cours de la concertation qu'aucune des variantes proposées n'enclavera Arsy. Toutes prévoient un carrefour à Arsy, giratoire ou échangeur dénivelé, accompagné d'un itinéraire de substitution permettant de rétablir tous les accès. Également, toutes les variantes comprendront des aménagements qui protégeront les riverains du bruit (protections de type écran anti-bruit ou merlon acoustique, ces équipements pouvant être végétalisés pour assurer leur intégration paysagère, ou encore des isolations de façades financées dans le cadre de l'opération), ce qui devrait améliorer la situation par rapport à l'existant.

Des habitants ont également évoqué la vitesse de circulation sur la RN31 à hauteur d'Arsy, en souhaitant son abaissement à 90 km/h.

« La vitesse sur cette portion de route qui longe Arsy ne doit pas être supérieure à 90 km/h. D'une part parce que le franchissement de l'autoroute restera en 2x1 voies d'où un ralentissement obligatoire de 110 km/h à 90km/h pour les véhicules venant de l'ouest vers Compiègne. Ralentissement = Danger. D'autre part, le bruit de circulation des véhicules roulant à 110 km/h n'est pas négligeable. Dans un contexte environnemental vu la proximité du village le long de la RN31 il est important de préserver les habitants sans défigurer le lieu avec des murs anti-bruit qui ne seront pas efficaces ni esthétiques. Nous sommes à la campagne, ne nous imposez pas des éléments de banlieue. »

« Il faut réduire la vitesse à hauteur des villages comme Arsy (mon grand-père est mort là bousillé par une auto qui roulait trop vite sur la RN). »

Sur la vitesse de circulation sur la RN31 au niveau d'Arsy, le maître d'ouvrage a répondu qu'elle serait à 110 km/h dans la variante A, à 90 km/h dans la variante B, et à 80 km/h dans les C et D. Toutes les variantes comprendront à Arsy des aménagements qui protégeront les riverains du bruit.

La thématique des accès a également conduit des habitants ou des acteurs de Moyvillers et du hameau de Varanval à Jaux à rejeter les variantes proposées, et à s'interroger de ce fait sur l'intérêt du projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous étions plutôt enthousiastes quant aux réflexions sur ce nouveau projet, après présentation beaucoup moins. [...] L'absence d'échangeur à proximité de Moyvillers est une grave erreur. Cela permet aux habitants de Moyvillers, Estrées-Saint-Denis, Grandfresnoy de sortir et aux pompiers de circuler. Nous ne savons plus quelle solution pourrait nous convenir. »

« Peut-on voter, contre ces 4 variantes ? Ne peut-on pas uniquement réaménager le carrefour Arsy-Moyvillers qui est actuellement dangereux ? Et ajouter des pistes cyclables ? [...] Ces variantes vont obliger les gens à se déplacer encore plus loin pour aller travailler donc encore plus de monde sur les routes. »

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

« Nous n'avons en aucun cas besoin de toutes ces transformations de 2x2 voies si l'accès au rond-point de PROMEO et CARREFOUR n'est pas modifié. De plus s'il n'existe plus d'accès direct par la route de Moyvillers à la zone de Compiègne, il est simple que tous les 12 salariés de mon entreprise et moi-même passeront par Remy pour éviter les bouchons plus loin. Puisque je ne vois pas l'intérêt pour nous dans une zone artisanale nouvellement créée de repasser par l'avenue de Flandre pour reprendre l'axe rapide. Nous avons choisi cet emplacement stratégique aussi bien pour l'axe rapide que pour le passage de cette route pour rejoindre le centre-ville. L'option qui consiste à supprimer la sortie direct Moyvillers, entacherait très fortement l'activité de mon entreprise. Je vous rappelle que j'ai dépensé des sommes considérables pour avoir de la visibilité sur cet axe passant. [...] Pour aller plus loin quel est le futur de cette zone [ZAC des Poiriers] si cette sortie Moyvillers est fermée et n'existe plus ? »

« Les diverses options proposées sont très défavorables aux habitants de Varanval puisque le petit croisement de la route permettant un accès direct à la nationale dont les côtés ont pourtant été refaits récemment sera supprimé. Aucune option n'est favorable à l'accès au territoire. Et il y aurait donc un rallongement des temps de trajet au détriment des habitants souhaitant rejoindre cet axe pour accéder rapidement à Compiègne. »

Sur la question des accès à la RN31, le maître d'ouvrage a répondu que les usagers qui voudront rejoindre les giratoires (dans la variante B) ou les échangeurs dénivelés (dans les variantes A, C et D) pourront le faire aisément par les itinéraires de substitution, qui restent à définir mais qui de manière générale longeront la RN31 aménagée et rejoindront ces accès. De la sorte, les entrées et sorties de la route nationale seront toujours possibles, dans de bonnes conditions, que l'on vienne ou que l'on se rende à Moyvillers, à Varanval ou dans l'ensemble des communes et des hameaux du territoire.

6.2.3. Quelques avis divergents sur le constat

Quelques personnes ont indiqué ne pas relever de difficultés de circulation sur la RN31.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La RN31 habituelle me satisfait actuellement, seul gros problème d'entrée et sortie d'Arsy. »
« Après étude du dossier reçu par courrier, je ne vois guère d'intérêt au passage en 2x2 voie de cette zone. Je constate rarement des engorgements sur cette section de route. »
« Cela fait 20 ans que j'emprunte quotidiennement l'axe n31 entre Canly et Compiègne pour aller travailler. Il n'y a jamais eu aucun embouteillage en situation normale ni situation dangereuse. Ce projet est inutile et n'a pas d'intérêt. »
« L'argument de la sécurité n'est pas recevable. Le danger vient des 2x2 voies (quand les automobilistes se rabattent au dernier moment sur les zébras à l'endroit où elles se terminent et aux ronds-points à 2x2 voies quand les automobilistes coupent par la voie interne pour aller tout droit). Ce type de route est plus dangereux que des simples voies. »
« Je ne comprends pas la nécessité de modifier la route au niveau d'Arsy, pour fluidifier le trafic alors que le trafic est déjà fluide à ce niveau. La cause des ralentissements et bouchons qu'il y a parfois vers Arsy, se situe au niveau du rond-point de la sortie Jonquières/Aiguisy. »

6.2.4. Quelques positions opposées au principe du projet

Des participants se sont opposées au principe du projet en faisant valoir des enjeux climatiques et environnementaux (émissions de gaz à effet de serre du mode routier, artificialisation), la consommation de terres agricoles ou d'autres priorités d'investissement public.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Encore une attaque envers la nature, continuez à bitumer de la sorte... le climat actuel ne vous interpelle donc pas ? Les arguments de développement économique ne tiennent pas et la sécurité des riverains non plus ! Vous allez créer des nuisances supplémentaires, bruits, pollutions, destruction de l'écosystème !!! Qu'allons-nous laisser à nos descendants ? Un environnement invivable !!! »
« C'est un projet d'une autre époque, vouloir privilégier le déplacement routier ne devrait même plus être d'actualité. Aujourd'hui, la route ne peut, ne doit plus être une priorité. [...] On nous rabâche les oreilles quasi en continu d'un déficit public faramineux, mais on trouve quelques millions pour le seul plaisir des 4 roues (ou plus pour les camions). Tournons-nous vers l'avenir, pour une fois, en refusant cette fatalité du déplacement annoncé sans contrainte ou facilité, posons-nous, enfin oserais-je dire, les bonnes questions, cessons d'orienter le débat vers de fausses solutions coûteuses et inutiles pour l'avenir de notre territoire. Nous méritons mieux, j'en suis persuadé. Ma conclusion est simple et limpide de bon sens ; non au projet de la RN31 à 4 voies. »
« Dans une période où l'on devrait réduire nos émissions de gaz à effet de serre, je vois difficilement une utilité à ce projet. Transformer cet axe en 2x2 voies ne va apporter que plus de rejet de CO2. [...] Ces 4 variantes sont un non-sens. Il y a un grand risque écologique (potentielle augmentation de la fréquentation de cette route, augmentation des rejets de gaz à effet de serre). »
« Nous nous opposons au coût énorme de chacune de ces propositions, alors que le niveau d'endettement de la Nation est colossal, que l'Etat cherche désespérément à économiser, et qu'il est nécessaire de préparer, face au conflit qui est à nos portes, un système de défense efficace. La situation actuelle nécessite un effort partagé de tous les français, ce que nous acceptons, mais encore faut-il que l'Etat soit exemplaire. »
« Il n'est pas nécessaire d'agrandir les axes routiers entre le bois de Lihus et Compiègne. Ce n'est pas la plus grande urgence et cela me semble amplifier encore plus les flux routiers, la pollution et un énième grignotage des précieuses terres agricoles. »
« Nous nous opposons fermement à toute suppression de terre agricole. Notre pays en s'amputant chaque année de quantités considérables de terres nourricières impacte déjà gravement la question de la faim qui se posera aux générations futures. »
« Pourquoi réduire des surfaces agricoles, alors que certaines villes et communes suppriment du béton et autre pour planter des arbres et créer de nouveaux espaces verts, pour atténuer le réchauffement climatique ? »

Quelques-uns ont souhaité que la priorité soit donnée à l'entretien des routes existantes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Au lieu du projet, investir dans l'entretien de l'axe Compiègne-Soissons est une absolue nécessité. L'Etat sait très bien installer 10 radars sur 30 km, à quoi sert l'argent récupéré ? Que les routes soient entretenuées, agrandies, pour permettre un vrai échange économique Soissons-Compiègne, le calcul serait plus rentable. Arrêtons de voir les choses de façon égocentré sur l'attractivité interne à l'Oise, mais sur nos frontières (Seine-Maritime, Pays de Bray, Aisne vers Soissons...) »
« Il vaudrait mieux rénover ce tronçon de route, en y ajoutant des contrôles de vitesse afin de s'assurer de la sécurité de tous, mais aussi en ajoutant des glissières de sécurité sur les sections 2x1 voies existantes. »

6.3. Des questions générales

Des participants se sont exprimés ou ont interrogé sur la cohérence du projet avec les travaux de la section de la RN31 entre Catenoy et Bois de Lihus.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« À quand une 2 voies Bois de Lihus-avant Catenoy ? »

« Il me semble qu'avant de refaire BOIS de LIHUS-COMPIEGNE, il serait plus utile de réaliser CATENOIS-BOIS de LIHUS à 2 fois 2 voies, qui est un tronçon tortueux, dangereux, où les croisements avec les camions sont risqués, surtout la nuit avec les phares. »

« Pour emprunter cette portion très régulièrement, il serait bien de faire 2x2 voies de Compiègne jusqu'à la 2x2 voies à la hauteur de Catenoy. Pourquoi s'arrêter au bois de Lihus ? »

« Pour faire le bouclage au Bois de Lihus, il faudra bien que, techniquement, la variante soit choisie ? Ou envisagez-vous de faire le tronçon Bois de Lihus-Compiègne avant le tronçon Catenoy-Bois de Lihus ? »

« Entre Catenoy et Bois de Lihus, l'enquête publique a été réalisée au moment de la mise en 2x2 voie de Breuil-le-Sec et Catenoy. Qu'en est-il au vu d'un projet Bois de Lihus-Compiègne ? »

Sur l'articulation entre les deux sections, le maître d'ouvrage a répondu que l'opération Clermont-Bois de Lihus a été déclarée d'utilité publique le 25 juillet 2005, réalisée pour moitié en 2012 avec la mise en service de la déviation de Clermont à Catenoy, l'autre moitié, de Catenoy à Bois de Lihus faisant l'objet d'un premier financement des ouvrages d'art inscrits dans le volet Mobilités 2023-2027 de l'actuel contrat de plan État-Région Hauts-de-France. Les travaux de cette deuxième moitié vont pouvoir débuter dans ce cadre, indépendamment de l'opération Bois de Lihus-Compiègne.

Des questions ont été posées sur les interventions récentes d'entretien de la RN31 entre Arsy et Compiègne.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Une partie de l'axe a été rénové cet été et aujourd'hui vous envisagez de le passer en 2x2. N'aurait-il pas fallu se poser cette question avant d'engager des frais ? »

« Une bonne partie de la route entre Arsy et Compiègne ne vient-elle pas d'être refaite, il y a à peine trois mois ? »

Sur les travaux d'entretien récemment réalisés, le maître d'ouvrage a répondu qu'ils correspondent à un renouvellement des couches de surface qu'il est impératif de réaliser régulièrement sur les routes. Le projet n'est pas du même ordre, il s'agit d'un projet d'investissement pour l'aménagement de la RN31 à 2x2 voies destiné à sécuriser les déplacements et à répondre aux problèmes de congestion, et sa temporalité est différente (horizon de réalisation 2035).

Une question a concerné la survenue et le taux d'accidents sur la section : « La partie concernée est-elle accidentogène ? »

Sur l'accidentalité, le maître d'ouvrage a répondu qu'en s'appuyant sur les informations de la sécurité routière on peut dénombrer des accidents survenus dans les dernières années sur l'axe. Le taux d'accidents n'est pas particulièrement élevé, toutefois la situation des carrefours à niveau avec la RN31, avec une traversée de la nationale ou une insertion difficile, peut être préoccupante. Une zone d'accumulation d'accidents est notamment repérée au niveau d'Arsy (carrefour RN31/RD60). L'aménagement de la section à 2x2 voies, en reportant les échanges sur des carrefours aménagés, favorisera et sécurisera tous les mouvements des véhicules pour franchir la route nationale ou s'y insérer. De plus le séparateur central, qui n'existe pas aujourd'hui, empêchera les collisions frontales.

Des participants ont interrogé sur le financement et le calendrier des travaux.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Qui finance les travaux ? »

« Les travaux de passage à 2x2 voies sur seulement 1,7 kilomètres de D200 vers Villers-Saint-Paul ont pris trois longues années. Combien de temps vont réellement prendre les travaux de la RN31, si le projet voit le jour ? »

Sur le financement et la durée des travaux, le maître d'ouvrage répond que le financement de la réalisation pourra être examiné dans le cadre partenarial du futur contrat de plan État-Région Hauts-de-France à partir de 2027. La participation de l'État au financement des projets d'infrastructures du réseau routier national non concédé (routes nationales) dans les contrats de plan est assurée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). La période de travaux devrait représenter 3 à 4 années.

D'autres ont souhaité savoir si le projet tel qu'il est étudié aujourd'hui restera adapté à la croissance des trafics et au développement du territoire à l'horizon de sa réalisation. Sur ce sujet, un participant a demandé pourquoi les cartes des enjeux « ne présentent pas une situation à jour des extensions des zones d'activités ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Le délai de décision, conception et mise en œuvre de presque 9 ans semble toujours un peu aberrant et loin des réalités modernes. Une fois finalisé, l'ouvrage ne répondra éventuellement plus au nouvel état de développement de la zone concernée. C'est dommage. »

« Est-ce que vous êtes en mesure d'estimer, d'évaluer le nombre de véhicules en 2035 ? 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 ? »

« On a vu que ce sont des projets qui sont longs, puisqu'on parle de dix ans. Est-ce que si on part sur une variante, 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 ? »

« J'avais une question sur les documents d'information, j'ai l'impression qu'ils datent un peu parce que les zones d'activités 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. ? Pourquoi n'est-ce pas à jour dans la présentation ? »

Sur la prise en compte de la situation future, le maître d'ouvrage répond que les variantes d'aménagement sont modélisées en intégrant la perspective d'évolution du trafic routier. L'infrastructure est dimensionnée en conséquence, de façon à pouvoir anticiper ces évolutions. Un aménagement de la RN31 à 2x2 voies permet de supporter largement le niveau de trafic attendu à l'horizon 2035.

Sur l'inventaire des zones d'activités existantes, le maître d'ouvrage a répondu que la présentation faite est un état des lieux réalisé à un instant « t » grâce à un travail mené en concertation avec les collectivités du territoire. Cet inventaire sera bien mis à jour régulièrement à chaque étape des études pour prendre en compte l'ensemble des évolutions dans les analyses de trafic : extensions des zones d'activités, implantations de nouvelles entreprises, etc.



La RN31 à Moyvillers. © GoogleMap.

6.4. De nombreux avis et positions sur les variantes

6.4.1. Les variantes en tracé neuf abandonnées

Plusieurs habitants d'Arsy ont questionné sur l'abandon des variantes en tracé neuf qui passaient au nord et au sud de l'axe actuel de la RN31 en s'écartant d'Arsy.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Où sont passées les autres propositions E et F de déviations ??? »
« Où est le projet E, qui n'impactait absolument pas la vie de mon village ? »
« Pour la variante 5 qui ne passe pas aux terres et maisons du côté du village et de l'école. »
« Tout au début, on nous a proposé des variantes. Nous, Arsy, on avait choisi une variante. Cette variante a été évincée. Pourquoi ? »

Pour une personne au contraire, il est bon de les avoir abandonnées : « Je suis d'accord avec vous d'abandonner les deux variantes "abandonnées" qui ne font que prendre des terres agricoles. »

Sur les variantes en tracé neuf, le maître d'ouvrage a répondu qu'après partages et échanges avec le comité technique qui réunit les partenaires locaux, ces variantes ont été écartées définitivement car leurs impacts sur le foncier agricole, les milieux naturels et les zones bâties ont été jugés rédhibitoires. Le parti privilégié aujourd'hui est celui d'un élargissement de la RN31 sur place (les quatre variantes présentées à la concertation, A, B, C et D correspondent à ce parti).

6.4.2. La variante A (2x2 voies, route express à 110 km/h entre Bois de Lihus et Compiègne)

6.4.2.1. Des avis favorables

Les contributions favorables à la variante A ont été les plus nombreuses parmi les positions exprimées sur les quatre variantes.

La variante A a été préférée car elle a été considérée comme :

- la plus efficace pour fluidifier et sécuriser les circulations ;
- la plus homogène avec le parti d'aménagement déjà mis en œuvre en Beauvais et Catenoy (également route express à 2x2 voies à 110 km/h) ;
- la plus intéressante pour renforcer l'attractivité du territoire et accompagner le développement économique local ;
- la plus intéressante pour développer les modes actifs (via les itinéraires de substitution) ;
- la mieux à même d'améliorer l'image de l'entrée Ouest de l'agglomération de Compiègne ;
- la plus « pérenne », permettant de « traiter définitivement le problème » (en particulier elle intègre l'aménagement de l'échangeur d'extrémité Est avec la RD1131 et la DR36E).

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je trouve que la variante A est la meilleure : c'est un fait elle est la plus chère mais cela permettrait d'avoir moins d'accident et surtout de pouvoir se rendre dans la ville préfecture plus rapidement. »

« La variante A permet de mieux assurer les objectifs portés par le projet à savoir améliorer la fluidité du trafic et sa sécurité en raison du grand nombre de véhicules empruntant cet axe chaque jour. »

« La proposition A, avec les bretelles d'accélération et de décélération permettant une fluidité permanente me paraît la moins accidentogène. Cette variante A est donc mon choix. »

« Je travaille à Venette tous les jours et la variante A est indispensable pour la sécurité routière et pour éviter l'engorgement et les accidents dans Venette. »

« Je suis favorable à la variante A du projet. La RN31 doit devenir un axe encore plus structurant du département de l'Oise et la mise à 2x2 voies totale permettra de mettre Compiègne à seulement 30 minutes environ de Beauvais. Cet aménagement permettra une sécurisation totale de tous les carrefours sur cette section accidentogène. »

« Je suis tellement favorable à cette idée ! Une double voie complète, limitée à 110 km/h, voie express serait vraiment appréciée ! Si enfin on pouvait circuler correctement de Compiègne à Clermont. »

« Je suis en faveur de la variante A qui est cohérente avec l'aménagement de la N31 depuis Beauvais. »

« La variante A est la plus structurante et la plus attractive pour le territoire. »

« La variante A permettra un accès plus facile à l'ARC par l'Ouest et participera à désengorger l'arrivée par la rocade Sud de Compiègne, notamment pour l'accès aux zones d'activité de Lachelle et Venette. »

« Parmi les variantes proposées, la version A nous semble être la plus ambitieuse et la plus pertinente. Elle permettrait de supprimer plusieurs points de congestion majeurs (Venette, Bois de Plaisance, rond-point N31/RD98) sécurisant ces zones. Il est essentiel pour notre entreprise de conserver un accès direct et sécurisé à la N31. Des ouvrages adaptés, tels que des carrefours dénivelés avec échangeurs ou des croisements par ponts, doivent nous garantir une desserte rapide et efficace. [...] La transformation de la N31 en 2x2 voies représente également une opportunité pour développer les mobilités douces jusqu'à Jonquières. Aujourd'hui, notre site n'est desservi ni par des transports en commun, ni par une piste cyclable sécurisée. Cela limite l'accès à l'emploi pour de potentiels futurs collaborateurs, qui pourraient rejoindre notre entreprise par ces modes si les conditions de sécurité étaient garanties. » (entreprise Difforvert).

« La variante A permettra de faire disparaître les friches des stations-service sur ce trajet. »

« Il n'est plus à démontrer que l'entrée ouest de l'agglomération de Compiègne est la plus laide de toutes. Il faut profiter de l'opération d'agrandissement pour relooker cet accès à la ville impériale. Supprimer les anciennes stations-service, verres dans ce paysage, souvent squattées illégalement : ancienne station Oil, ancienne station BP et ancienne station Esso et peut-être prochainement station AS 24. C'est une catastrophe écologique (décharges sauvages) et sanitaire et un désastre visuel. »

« Nous préférons la variante A. Quitte à investir, autant le faire dans le projet le plus complet et le plus structurant pour le territoire permettant sécurité et fluidité sur tout le parcours. »

« La variante A est la seule qui vaut vraiment la peine pour traiter définitivement le problème. »

« Variante A. Certes le coût est élevé, mais autant prévoir une solution pérenne. »

« Concernant l'accès à l'est, c'est évidemment la variante A (ou C) avec la continuité en 2x2 et un carrefour avec échanges sur la RD1131 qui est la solution pour éviter les bouchons importants. Autant faire des travaux qui règlent ce problème. »

6.4.2.2. Des réserves ou conditions

Quelques personnes, également favorables à la variante A, se sont interrogées sur son coût et sur ses impacts. Certaines ont émis des doutes sur la réelle possibilité de la financer.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« La variante A a ma préférence MAIS, en cette période économique si compliquée pour la France, ne faudrait-il pas reporter cet investissement à plus tard et se limiter à rénover ce qui devient urgent pour la sécurité, notamment les réparations des routes abîmées. »

« La variante A risque de ne pas être acceptée par les services de l'État au vu de son coût et de la consommation foncière supplémentaire que cela représente. »

« À la première lecture, plutôt la A : gain de temps pour Beauvais et sécurisation de l'entrée-sortie d'Arsy. Cependant le coût et l'impact environnemental ne me permettent pas d'être complètement satisfaite. »

D'autres ont regretté que le franchissement du nœud routier de l'autoroute A1 soit maintenu en 2x1 voie, avec un risque selon elles de créer un ralentissement à cet endroit.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je choisis la variante A, néanmoins je trouve vraiment dommage que les ponts de l'autoroute A1 et du TGV ne soit pas en mesure d'accueillir le passage en 2x2 voies, je crains à l'avenir un ralentissement important à ce niveau. »

« Quitte à faire un projet de 2x2 voies, je ne comprends pas que le passage au-dessus de l'autoroute et du TGV soit en 1x1 voie. Sûrement pour des raisons budgétaires mais aux heures de pointe il y aura forcément de forts ralentissements voire des bouchons à ces endroits. »

« Si la solution 2x2 voies est maintenue, l'élargissement du pont au-dessus de l'A1 et du TGV (comme parfois avec séparation des 2+1 voies avec un pont uniquement pour la dernière voie) serait appréciable. Est-elle envisageable ? Je ne comprends pas pourquoi vous souhaitez réduire le secteur de 2+1 voies en voies uniques – tout accident rendrait complexe le flux de circulation pour entrer sortir sur l'A1 et pour rejoindre Compiègne. »

Sur le franchissement du nœud routier de l'A1, le maître d'ouvrage a répondu que ce choix a été fait pour limiter l'impact sur ce nœud routier complexe et éviter les coûts significatifs de l'élargissement des ouvrages d'art (ponts routiers). Toutefois, il a été vérifié qu'un profil à 2x1 voie à cet endroit est suffisant pour écouler convenablement les trafics aux heures de pointe, sans générer de congestion.

Une entreprise située à Bouquy a indiqué qu'elle se prononcerait pour les variantes A ou C, à la condition que ses accès soient rétablis et que la question du bruit soit prise en compte :

« S'il fallait se positionner sur une des quatre variantes proposées à ce jour, notre choix se porterait plutôt sur les variantes A et C à partir du moment où les éléments évoqués préalablement sont bien respectés avec des voies de substitutions, de continuités ou des itinéraires alternatifs passants le long de la RN31 ou à l'arrière de nos parcelles. Des mesures anti-bruit seront certainement à envisager afin de limiter les nuisances sonores au niveau du bâti exposé directement à la RN31. » (entreprise HIE Paysage).

6.4.2.3. Des avis opposés

Quelques avis opposés à la variante A ont évoqué le coût, la vitesse de 110 km/h jugée «excessive», la suppression de certains échanges avec les axes perpendiculaires, la consommation foncière et les impacts sur l'activité agricole et l'environnement.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Concernant la variante A, je la trouve trop coûteuse et la vitesse 110 km/h me semble excessif. »
« Très très chère pour quelques minutes de gains et plus de contraintes que de confort. »
« Accès aux engins agricoles, perte de surface. Contre la 2x2 à 110 km/h. »
« La variante A, route express à 110 km/h, consommatrice de 15 ha 40 de terres agricoles doit être impérativement abandonnée. »
« Inutilité de cette voie à 110 km/h, variante trop chère et trop consommatrice de terres agricoles dans cette zone qui veut rester agricole (15,4 ha). Elle complique fortement la vie agricole et rurale de ce tronçon qui en l'état actuel permet la circulation inter-villages (Lachelle, Le Meux via Jonquières). Ces accès Nord-Sud sont indispensables. »
« Je pense pouvoir dire que pour les habitants de Grandfresnoy, Moyvillers, Estrées, la A semble la pire... Cela est sans compter l'impact supplémentaire sur la faune/flore et les surcoûts comparativement aux autres variantes. »

6.4.2.4. La variante A avec des propositions alternatives

• Alternative de tracé à Arsy

La concertation a permis l'émergence d'une solution de tracé alternative dite «A32» (proposée par M. Nicolas GRIVEL, voir 5. L'analyse par rencontres).

Cette proposition alternative intègre :

- une modification du tracé de la 2x2 voies en l'écartant légèrement au nord de la RN31 actuelle, en déblai (en dessous du terrain naturel) d'environ 1 mètre afin de limiter les nuisances sonores, la RN31 actuelle devenant l'itinéraire de substitution afin de rétablir les accès existants de la commune et d'éviter le report de trafics dans la commune ;
- la création d'un échangeur dénivelé pour entrer dans Arsy, de type losange, sur ce nouveau tracé «nord», implanté au niveau de la rue d'En-Bas/RD522 ;
- la mise en place d'une protection antibruit, de type merlon (butte de terre) végétalisé, depuis l'ouest de la commune jusqu'au pont sur l'autoroute A1 ;
- une passerelle piétonne à l'ouest du village ;
- le maintien ou l'aménagement de bonnes conditions d'accès et de croisement dans les rues d'Arsy pour les poids lourds qui desservent les entreprises locales.

PLAN DE LA CONTRIBUTION N° 32 – ALTERNATIVE DE TRACÉ ARSY



Cette proposition a été l'objet de la réunion des habitants à Arsy le 26 septembre 2025, qui se sont mis d'accord pour la soutenir. Des contributions en ce sens, nombreuses, ont également été déposées par les habitants, élus et entreprises d'Arsy.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je suis pour la proposition 32 de M. Nicolas GRIVEL pour que la route passe par le Nord. »

« Nous pensons qu'il faudrait adapter la variante A : il nous semble que le projet soumis par M. Grivel est plus judicieux : l'utilisation en voie de substitution d'une partie de la RN31 actuelle et de l'ancienne route (qui passe par l'ancienne gare et rejoint à l'ouest la route actuelle) permettrait de mieux circuler. Cette route de substitution préserve ainsi les différents accès au village et l'accès à la plaine pour les agriculteurs. Elle est également moins consommatrice de terres agricoles. Par ailleurs le fait de décaler la 2x2 voie au nord de la voie de substitution, éloigne un peu plus la 2x2 voies du village. »

« Lors de la réunion du 20/09/2025 à Arsy, une 5ème proposition/variante (tracé de substitution) a été mise en avant par une personne (Monsieur GRIVEL) qui avait déjà présenté cette proposition alternative à la réunion de Canly. Cette proposition me semble tout à fait cohérente, permettant à la fois d'assurer la sécurité des transports routiers sur la RN31 et de maintenir la tranquillité des villageois ainsi qu'éviter toute expropriation des gens qui ont travaillé toute leur vie pour acheter leur maison. »

« Nos préférences iraient vers les variantes C et D. Toutefois nous ne sommes pas dupes que le projet prévalant est la variante A. En ce sens, faisant deuil de nos préférences, nous nous rangerions à l'aménagement proposé par M. GRIVEL (déplacement légèrement au Nord de la 2x2 voies) qui aurait le mérite de maintenir l'accès ouest de la commune. Cependant il faudrait l'assortir d'une limitation de vitesse à 90 km/h au droit du village, avec pose de radars fixes, ce qui limiterait l'entassement des véhicules au goulet 2x1 voie et les nuisances sonores. »

« Habitant à Arsy, je m'inquiète pour le projet de la 2x2 voies à proximité de chez moi : les nuisances sonores, la pollution et le passage continu de véhicules devant la maison. Je suis favorable à la proposition faite dans le commentaire 32. »

« Je suis favorable à la variante A avec les propositions de la contribution 32 qui permettrait de fluidifier l'entrée dans le village qui pourrait devenir dangereuse avec le plan actuel. »

« Pour faire suite aux réunions de concertation avec vos services et nos administrés ainsi qu'à nos nombreux échanges, je vous informe que le Conseil Municipal d'ARSY se positionne sur la variante A avec nos ajustements proposés par la variante que nous nommerons variante A 32 (en pièce jointe) qui est le résultat d'un travail collectif. Arsy étant la Commune la plus impactée par cette mise à 2 X 2 voies de la RN 31, Il est primordial que nous ayons un échangeur de type losange positionné côté Nord et que nous gardions l'accès côté RD 60 pour les véhicules légers afin d'éviter un flux important de circulation à l'intérieur du village. Il est aussi indispensable que toutes les mesures soient prises afin de limiter au maximum les nuisances sonores. Et enfin, étant un village ne disposant d'aucun transport en commun, nous souhaitons conserver des circulations dites douces pour les piétons et vélos. » (Courrier du Maire d'Arsy).

« Nous soutenons pleinement la proposition d'aménagement de la RN 31 [reprise du contenu de la proposition « A32 »]. Observations complémentaires :

- La route principale du village étant classée Route Départementale, l'aménagement de la rue d'En-Bas devra être coordonné avec le Département pour permettre le croisement des poids lourds sans impact pour la commune.
- La vitesse réglementaire devra rester fixée à 90 km/h depuis le rond-point de la RN17 et RN31.
- Les infrastructures des ponts (A1, RN31, RD26) doivent être maintenues à trois voies et à 90 km/h.

Nous considérons que ce projet représente une amélioration notable pour la sécurité, le confort sonore et la fluidité du trafic, tout en facilitant l'accès à notre entreprise et aux autres activités locales. » (Avis de 13 entreprises d'Arsy).

• Propositions d'évolutions de la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne (ARC)

La Communauté d'agglomération de la région de Compiègne et les communes de Jaux et de Venette ont formalisé des propositions d'évolutions dans leurs délibérations.

Ces propositions concernent la RN31 entre l'échangeur de l'A1 et la commune de Venette et intègrent :

- la nécessité de requalifier en priorité le carrefour RN31/RD1131/RD36E afin de disposer de deux voies de circulation dans chaque sens pour assurer la fluidité et limiter les embouteillages et les reports de trafics dans les communes ;
- l'aménagement ou le réaménagement du demi-carrefour existant entre la RN31 et la RD36 et un échangeur dénivelé entre la RN31 et la RD98 ;
- l'étude fine des itinéraires de substitution pour répondre aux besoins de desserte de parcelles agricoles, d'entreprises et d'habitations, des hameaux de Bouquy, Varanval, Les Tartres et Dizocourt et au-delà des communes d'Armancourt et Le Meux.

DÉLIBÉRATIONS SUR CE THÈME

« Il est proposé un plan, ci-annexé, reprenant la variante A, à savoir la mise à 2*2 voies à 110 km/h du bois de Lihus à Compiègne mais en adaptant certains carrefours et routes de substitutions aux besoins du territoire, sur la partie comprise entre Jonquieres et Venette.

Le choix de cette variante et les adaptations apparaissant nécessaires doivent permettre de répondre aux objectifs suivants :

- améliorer la sécurité,
- fluidifier le trafic,
- conserver une desserte aisée entre la RN 31 d'une part et les communes et les zones d'activités d'autre part,
- ne pas enclaver les hameaux,
- poursuivre le développement économique du secteur,
- disposer d'itinéraire de substitution reprenant le plus possible les routes existantes.

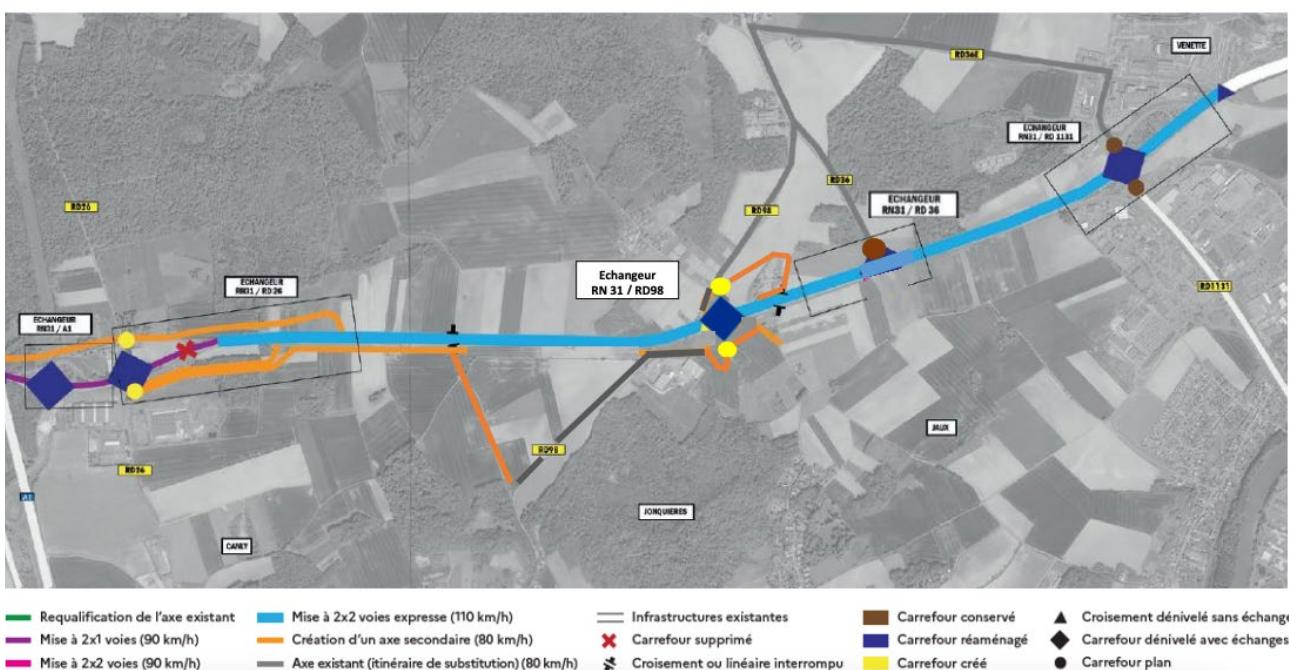
Il est essentiel de noter que la réalisation de ces objectifs devra obligatoirement passer par :

- retravailler le carrefour RN 31/RN 1031/RD 36E à Venette afin de disposer de 2 voies de circulation car il est constaté de trop nombreux engorgements aux heures de pointe présentant des remontées de file pouvant aller jusque la commune de CLAIROIX dans le sens Noyon-Beauvais. Ces engorgements sont particulièrement accidentogènes et provoquent également des comportements civiques inadaptés,
- conserver l'accès à la RD36 / RN31,
- intégrer un carrefour dénivelé avec échanges entre la RN31/ la RD 98 avec une liaison vers la voie communale n°3 dit chemin de Varanval à Jaux,
- créer une voie de substitution permettant la desserte du Hameau de Bouquy.

Cet axe routier national relie Rouen à Reims. Ainsi, la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers induite par ce projet devra être prise en compte dans le cadre des projets d'envergure nationale, donc imputée sur l'enveloppe correspondante.
Il est proposé d'émettre un avis favorable au projet sous réserve de l'intégration de ces propositions. » (Délibération de l'ARC)

PLAN DE LA DÉLIBÉRATION DE L'ARC

PROPOSITION DE L'ARC POUR L'AMENAGEMENT DE LA RN 31 A 2*2 VOIES ENTRE VENETTE ET L'A1



« Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, précise que si la variante A "route express à 110 km/h" est retenue, il est nécessaire :

- de retravailler, en concertation avec l'ARC et les communes de Venette et Jonquières, le carrefour dénivelé soit sur la RD36 soit sur la RD98 ;
- de retravailler les nouveaux axes secondaires afin de ne pas enclaver les hameaux de Bouquy (présence d'entreprises), Varanval, Les Tartres et Dizocourt ainsi que les communes d'Armancourt et de Le Meux dont les administrés empruntent la voie n°2 dit de Bouquy à Jaux pour accéder à la RN31 ;
- de prendre en compte l'aménagement de liaisons douces sur les voies secondaires. » (Délibération de la commune de Jaux).

« [Le Conseil municipal de Venette] approuve le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne sous réserve de tenir compte des aménagements proposés détaillés dans les attendus de la présente délibération ; propose un scénario alternatif à la variante A, ci-annexé [plan de la délibération de l'ARC], permettant de mieux prendre en compte les spécificités et les besoins du territoire. » (Délibération de la commune de Venette).

Plusieurs habitants de Venette ont soutenu ces demandes d'évolutions.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Solution à retenir : variante A amendée des propositions du conseil municipal de Venette. »

« Pour Venette, il serait profitable et sécuritaire de retenir la variante A, avec les modélisations proposées par le conseil municipal de Venette. Le rétrécissement de la 2x2 à une voie pour sortir sur la ZAC de Carrefour entraîne un étouffement de notre commune car les bouchons s'allongent bien avant la sortie desservant notre commune et donc tout le monde "coupe" par la traversée de VENETTE à une vitesse de dingue, entraîne des bouchons aux heures d'écoles et cela devient invivable pour les riverains. La solution : supprimer le rétrécissement sur la 2X2 afin de permettre plus de fluidité pour ceux qui vont sur Beauvais et permettre à ceux qui vont sur la ZAC Promeo/PO/Carrefour... de ne plus éprouver le besoin de gagner du temps en traversant Venette. »

« Pour notre sécurité et l'amélioration de notre qualité de vie sur Venette, je préfère le projet A avec les préconisations du conseil municipal de Venette. »

« C'est insupportable le matin sur Venette et surtout très dangereux pour les enfants au moment de l'école (vitesse, bouchons...), merci de retenir le projet A avec les préconisations du CM de Venette. »

« Pour Venette retenir le projet A avec les préconisations du conseil municipal de Venette est un réel besoin pour notre commune afin de la rendre plus sécurisée en termes de vitesse et affluence (sans parler des incivilités). Au secours !!! »

6.4.3. La variante B (2x2 voies, route non express à 90 km/h entre Bois de Lihus et Compiègne)

6.4.3.1. Des avis favorables

La variante B a été appréciée en raison :

- de la moindre consommation de terres agricoles ;
- de la sécurisation apportée ;
- de la possibilité pour les véhicules lents de circuler sur la RN31 ;
- du plus grand nombre d'échanges maintenus avec le territoire ;
- d'un coût moins élevé.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« J'opte pour la variante B qui a le moins d'impact négatif sur les terres agricoles nourricières et qui est la moins coûteuse (nous coulons suffisamment sous les charges et impôts actuels). Le fait d'avoir à circuler à 90 kms/h au lieu de 110 générera également moins de pollution. »

« Mon choix se porte sur la déclinaison B. Je trouve très bien cet aménagement 2x2 voies à 90 km/h. Cela permet de doubler un véhicule plus lent sans entraîner d'insécurité supplémentaire. Il y en aura toujours qui seront au-dessus des 90 n'importe comment ! Le maintien des accès actuels aux territoires, la consommation plus faible des terres agricoles, le coût moins élevé. »

« La variante B est selon moi la plus adaptée. Plus respectueuse des terres agricoles, maintien des accès au territoire et coût moins élevé que les autres variantes tout en permettant une fluidité du trafic bien au-dessus de la configuration actuelle (possibilité de doubler en permanence sur une route souvent empruntée par des tracteurs). »

« La variante B me semble la plus intéressante : les temps de parcours ne seront que très faiblement allongés (s'ils le sont) car la présence de giratoires sera compensée par l'absence de sections à 1 voie. Par contre l'économie en consommation de terres agricoles est énorme par rapport au projet A ainsi que l'économie financière. »

« La variante B me semble la plus appropriée car elle permet de conserver les accès existants au territoire tout en améliorant la sécurité des croisements actuels. Par ailleurs, ce projet est moins coûteux et détruit moins de surfaces agricoles. »

« Avoir une relative cohérence (deux fois deux voies tout du long, sauf échangeur A1) est préférable. Sinon il y a le risque de devoir reprendre le chantier quelques années plus tard. Rouler à 90 plutôt que 110 ne me paraît pas un inconvénient sérieux. Ma préférence va vers la variante B. »

Des agriculteurs, la Chambre d'agriculture de l'Oise et le syndicat FDSEA/Jeunes Agriculteurs de l'Oise ont fait le choix de la variante B.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les travaux envisagés ont deux impacts principaux sur mon exploitation : une perte de surface cultivée, des déplacements agricoles différents. Il va donc de soi que ma préférence va à la variante la moins consommatrice d'espace agricole. Si tout ou partie était classée en voie express autorisée à 110 km/h, vous avez comme doctrine intangible d'interdire cette partie aux véhicules agricoles. Pour mes déplacements "au long cours", c'est une gêne considérable. Les itinéraires de substitution qui seraient mis en place ne me rassurent pas du tout. Ma préférence va donc logiquement à la variante qui autorise les véhicules agricoles sur la nouvelle N31. »

« La profession agricole estime que la variante B constitue l'option la plus adaptée. Elle présente l'avantage de limiter la consommation de foncier agricole grâce à la limitation de vitesse à 90 km/h, qui autorise le passage des véhicules agricoles. Elle est par ailleurs la moins coûteuse des options proposées et n'entraîne pas de défrichement, ce qui évite des compensations supplémentaires et donc une artificialisation foncière accrue. Ces éléments doivent être pris en compte dans le choix de la variante notamment à la vue du contexte actuel où la consommation de foncier agricole fragilise l'équilibre de l'économie agricole (Chambre d'agriculture de l'Oise).

« Au vu des variantes proposées, nous exigeons celle qui présente le moins de consommation foncière agricole et celle qui garantit la circulation des engins agricoles en tout temps pour accéder au parcellaire. Il s'agit donc de la variante B malgré une consommation foncière estimée de 2,9 ha. À noter que cette variante permettrait plus largement de décongestionner le flux de circulation permettant à tous à chacun de circuler plus librement et de faciliter les accès aux communes voisines. » (FDSEA/ Jeunes Agriculteurs de l'Oise).

6.4.3.2. La variante B avec des propositions d'évolution

• Des compléments à la variante B ou des modifications

Plusieurs personnes ont souhaité retenir la variante B, en y ajoutant des aménagements ou en la modifiant. Les compléments suggérés ont été :

- le réaménagement de certains échangeurs, notamment l'échangeur d'extrémité Est (RN31 / RD1131 / RD36E) dont la reprise n'est pas prévue dans cette variante, et des accès aux échangeurs ;
- l'ajout de liaisons cyclables, de voies vertes ou de franchissements de la RN31 ;
- la possibilité de circuler avec des engins agricoles sur la rocade de Compiègne/RD1131.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je préfère la variante B mais en travaillant de près les thèmes des échangeurs (entrée de Compiègne en particulier) et les itinéraires vélos (en particulier les passages sécurisés du Nord au sud et l'accès à Compiègne en venant de l'ouest). Remarque : avec cette variante, si on a aucun passage vélo sur le parcours de la RN 31 entre l'entrée de Compiègne et l'autoroute A1 sans devoir emprunter un carrefour 2x2 voies, ce serait dommage. »

« Il me semble judicieux que vous envisagiez une variante B "bis" comportant l'échangeur à l'extrémité est du parcours. »

« La variante B à modifier un peu me paraît la meilleure, avec les aménagements du rond-point RN31/RD98 conservé, le réaménagement du carrefour RN31/RD36, la création d'un itinéraire de substitution entre la sortie Varanval par Bouquy vers le nouveau carrefour RN31/RD36 et le ré-aménagement de l'échangeur RN31/RD1131. »

« Je choisis la variante B cependant il s'avère impératif de mettre en œuvre la reprise de l'échangeur avec la RD1131 pour doubler le nombre de voies à proximité des bretelles et faciliter l'accès à la zone d'activités du Bois de Plaisance. »

« Un élément essentiel fait défaut dans la variante B par rapport aux autres variantes : l'échangeur situé à l'extrémité est, à l'entrée de Compiègne. Cet échangeur constitue un maillon structurant du projet puisqu'il assure la fluidité et la bonne insertion de la nouvelle infrastructure dans le réseau routier existant. Sans cet aménagement, les reports de circulation risquent de se concentrer sur des axes secondaires et sur le tissu urbain de Compiègne, entraînant des difficultés de circulation, des nuisances supplémentaires pour les riverains et une dégradation des conditions de sécurité. » (Chambre d'agriculture de l'Oise).

« Un passage surélévé ou dénivelé sans échange pour aller de Difforvert vers Aiguisy-Lachelle serait très appréciable pour les mobilités lentes (tracteurs piétons, vélos, scooters, véhicules sans permis, etc.). Budget de la variante à revoir à la hausse avec les ponts et réaménagements Venette Bois de plaisirne. »

« La variante B a ma préférence à condition qu'une voie de desserte subsiste entre le nouveau rond-point RN31/RD36 pour permettre aux usagers de Montplaisir d'aller à ce lieu sans être obligés de couper la circulation poids-lourds du RD36 depuis la ZA de Bois de Plaisance jusqu'à RN31 au niveau de la zone d'activités du Bois d'Aiguisy, commune de Jonquières. »

« En complément de cet avis [sur la variante B] et bien que cela ne relève pas directement du périmètre de la présente consultation, la FDSEA de l'Oise et les Jeunes Agriculteurs de l'Oise souhaitent attirer l'attention sur un point connexe qui présente une forte pertinence dans le contexte des aménagements envisagés. En effet, l'accessibilité des engins agricoles sur la rocade Nord de Compiègne à hauteur de la RN1031 n'est à ce jour pas permise. Cette limitation d'accès engendre des difficultés importantes pour les exploitants agricoles locaux, contraints à des détours parfois significatifs, voire à emprunter des voies non adaptées à leur gabarit. Situation déjà bien connue pour la traversée des communes de l'ARC. À l'occasion du passage en 2x2 voies de la portion voisine, nous demandons que des aménagements spécifiques soient étudiés pour permettre ou faciliter l'accès des engins agricoles à l'ensemble du linéaire concerné, y compris sur la portion déjà existante. » (FDSEA/Jeunes Agriculteurs de l'Oise).

Sans se prononcer en sa faveur, le Conseil municipal de Jaux a fait part d'une demande, dans le cas où la variante B serait retenue :

« Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, [...] précise que si la variante B "route non express à 2x2 voies à 90 km/h" est retenue, il est nécessaire de retravailler le rond-point de la zone du Bois de Plaisance au niveau de PROMEO. » (Délibération de la commune de Jaux).

- **Demande de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées (CCPE), des maires de Remy, de Moyvillers, de Canly, de Grandfresnoy et la commune et de Moyvillers**

La Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et les communes de Canly, Grandfresnoy, Moyvillers et Remy ont préconisé un aménagement suivant la variante B (2x2 voies non express à 90 km/h) à l'ouest de l'A1 et la variante A, ou C (2x2 voies express à 110 km/h) à l'est.

Les élus ont notamment indiqué :

- qu'une simple requalification-sécurisation (telle qu'elle est prévue dans les variantes C et D) de la section à l'ouest de l'A1 ne répond pas aux attentes des communes ;
- qu'une voie express à 110 km/h à l'ouest de l'A1 (variante A) couperait en deux le territoire de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées ;
- que l'impact des itinéraires de substitution (impératifs dans la variante A) sur « le compte foncier de la Plaine d'Estrées » serait trop important et que les communes concernées ne seraient pas en mesure de supporter la charge de leur entretien.

DÉLIBÉRATION ET COURRIERS SUR CE THÈME

« La variante A permet de conserver la même vitesse sur l'ensemble du tracé de la déviation depuis Beauvais jusqu'à Compiègne. Mais la multitude d'axes secondaires créés pour maintenir les circulations de part et d'autre de la RN31 impacte trop fortement le compte foncier de la Plaine d'Estrées. La variante C est intéressante car elle permet de fluidifier les circulations entre la sortie de l'A1 et l'entrée de l'Agglomération de Compiègne. Cependant, le fait de ne prévoir que la requalification de l'existant à 80 km/h dans la partie Ouest du tronçon ne correspond pas aux attentes des communes traversées. De plus, le carrefour aménagé en entrée d'Arsy, juste avant l'accès à l'A1, au lieu d'un échangeur, génère de nombreuses interrogations sur la sécurité d'un tel aménagement. En effet, de nombreux poids lourds empruntent cet axe, certains d'entre eux se rendent au sein de la ZAE de la Tour à Arsy et ils devront "couper" les flux de trafic de la RN31. [...] Les élus de la Plaine d'Estrées souhaitent que les services de la DREAL étudient la proposition suivante : prendre pour base la variante C en lui apportant les modifications ci-dessous :

- prévoir la partie Ouest du tronçon (entre le Bois de Lihus et l'intersection avec Arsy) en 2x2 voies à 90 km/h ;
- puis après l'A1, en partie Est, mettre en 2x2 voies express à 110 km/h.

Il serait nécessaire de prévoir un échangeur à Arsy (au seul accès conservé) du fait du nombre important de véhicules ayant besoin d'accéder à la ZAE de la Tour. Cet échangeur a des visées essentiellement sécuritaires, quelle que soit la vitesse autorisée sur le tronçon Ouest. » (Courrier de la Présidente de la CCPE, maire de Remy et des maires de Canly, Grandfresnoy et Moyvillers).

« [Le Conseil municipal de Moyvillers] décide d'émettre un avis favorable à l'aménagement suivant :

- du Bois de Lihus jusqu'à l'accès autoroutier : un axe à 2x2 voies limitées à 90 km/h, avec conservation du giratoire RN31/CD155 existant ;
- de la sortie de l'autoroute jusqu'à Compiègne : aménagement en 2x2 voies express à 110 km/h, conformément à la proposition de la DREAL. » (Délibération de la commune de Moyvillers).

« La RN31 est stratégique pour le développement du secteur CCPE. À l'heure actuelle, elle n'est pas clivante puisque le réseau secondaire la rejoint en nombreux points, parfois dangereux pour ceux qui sont sur la portion à 3 voies, mais déjà améliorés. La meilleure solution est peut-être dans le mixage A et B puisque Compiègne est engorgée avec ses zones d'activités développées récemment. En ayant une vision d'avenir, il me semble normal de laisser Bois de Lihus à l'entrée de l'autoroute en 2x1 voie. Seule la variante B qui consomme peu d'espace naturel et agricole me semble raisonnable. D'autre part, il faut savoir qui aura la charge des voies de substitution : communes ou Communauté de communes, c'est une charge énorme pour le contribuable local. Le SDIS vient d'ouvrir une caserne sur la ZAC du Poirier à Moyvillers avec l'argument d'une situation privilégiée pour accéder à la RN31 et l'autoroute. Si la route RN31 devient une voie expresse il faudra trouver une solution pour qu'ils ne soient pas obligés de faire des kilomètres avant d'arriver sur les lieux d'accidents ou autres drames. Et que devient le parking « covoiturage » à côté du CD155 qui fait aussi de l'économie. » (Contribution du Maire de Moyvillers, Vice-Président de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées).

• Proposition d'un agriculteur

La proposition de cette contribution consiste à aménager la RN31 en suivant la variante A (2x2 voies express à 110 km/h) à l'ouest de l'A1 et la variante B (2x2 voies non express à 90 km/h) à l'est :

« Je propose la version ci-dessous. Agrandissement de la N31 à 2x2 voies sur le tracé existant, hors pont de l'A1, aucun rond-point, que des échangeurs et réaffectation de la N1031 existante. Soit au final de Beauvais à Noyon, ou de Beauvais au viaduc Oise-Aisne, aucun arrêt (hormis peut-être un giratoire à Catenoy), le département Oise se traverse ainsi très rapidement.

Pour détailler, d'ouest en est, il y a deux zones :

- partie Ouest : continuité de la N31 à 2x2 voies express (110 km/h) venant de l'ouest depuis Bois de Lihus jusqu'à Arsy. Itinéraire de substitution à prévoir pour les non express. C'est une zone de trafic moins dense. 3 échangeurs en 5 km environ.
- partie Est : passage en voie non express de Arsy au Carandeau (extrémité sud-est de la N1031). C'est une zone de trafic dense, avec échangeurs nombreux (6 échangeurs sur 13 km), demandant de baisser la vitesse à 90 km/h. [...]

Cette version permet :

- un trafic continu, sans obstacles pour traverser tout le département. La sécurité est maximum ;
- des temps de parcours les plus réduits. Il n'y a aucun rond-point sur la N31, la réduction à 90 km/h ne changera rien au temps de parcours sur une si petite distance : suppression des ronds-points réduisant drastiquement les bouchons ;
- une moindre consommation d'espaces agricoles, en évitant les voies de délestage ;
- d'éviter la circulation des tracteurs en centre-ville ;
- de contenter tous les usagers en n'oubliant quasiment personne. Tous ont accès à la N31. Toutes les activités économiques sont préservées. »

6.4.3.3. Des avis opposés

• Des compléments à la variante B ou des modifications

Quelques avis opposés à la variante B ont évoqué le fait que cette variante ne permet pas d'évacuer les véhicules lents de la circulation sur la RN31 et qu'elle n'est pas la « solution des bouchons ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Même si la consommation d'espace agricole est moindre, la variante B est la pire des solutions d'un point de vue de la sécurité car elle ne sépare pas les véhicules lents (notamment agricoles) du reste de la circulation au flux déjà très important. Il sera d'autant plus difficile et accidentogène pour un tracteur de s'insérer sur ce type de 2x2 voies, où les automobilistes les moins respectueux des limitations de vitesse ne manqueront pas de rouler à 110 km/h, voire plus... »

« La variante B est bien au niveau agricole mais pas la solution des bouchons. »

6.4.4. La variante C (2x2 voies, route express à 110 km/h entre l'échangeur de l'A1 et Compiègne)

6.4.4.1. Des avis favorables

La variante C a été appréciée par certains en raison principalement de son coût moins élevé que celui de la variante A et d'une moindre consommation foncière, pour un service qui a été considéré comme proche.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Mon choix se porte sur la variante C : elle est beaucoup moins onéreuse que la A, en étant à peine moins performante à mon sens. »

« Après avoir pris connaissance des différentes options, je choisirais l'option C du projet, celle qui à mon sens a le meilleur rapport coût / amélioration-sécurisation du trafic. »

« Compte tenu des actuelles (et futures) contraintes budgétaires et de la nécessité de limiter la consommation des surfaces agricoles et naturelles, je pense que la variante C est la mieux adaptée à ce projet. »

La variante C a été plusieurs fois préconisée en second choix, dans le cas où la variante A ne pourrait pas être réalisée.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Favorable à la variante A et en second lieu à la variante C. »
« À défaut de la variante A, je suis en faveur de la variante C. »
« Priorité variante A, si pas possible variante C. »

6.4.4.2. La variante C avec des propositions d'évolution

Des personnes ont souhaité retenir la variante C en y ajoutant des échangeurs ou en réaménageant des échangeurs dans l'entrée Ouest de l'agglomération de Compiègne.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Habitant Arsy, je pense que la variante C permettrait une bonne fluidité du trafic et serait la moins préjudiciable pour le village. Cependant, comme je l'avais souligné lors de la réunion à Canly, il serait absolument indispensable que soit installé un carrefour dénivelé avec échanges à la hauteur d'Arsy au lieu d'un carrefour plan. En effet, ceci éviterait un fort ralentissement, engendré par un carrefour plan, et permettrait d'entrer et de sortir d'Arsy en toute sécurité (bus scolaires, nombreux camions de la ZI d'Arsy...) »
« L'idéal serait d'ajouter à la variante C (+ 7 millions d'euros) un échangeur dénivelé à l'intersection RN31-RD98. En effet, la circulation y est en pleine expansion matin et soir, en provenance ou en direction du Meux, Canly. »
« Avec la variante C, il faudra en profiter pour créer une sortie directe de la zone commerciale de Carrefour vers la N1031 (Direction Est) afin d'éviter de surcharger le rond-point d'accès à Compiègne. »

6.4.5. La variante D (2x2 voies, route express à 110 km/h entre l'échangeur de l'A1 et Compiègne, sans reprise des échangeurs d'extrémité)

6.4.5.1. Des avis favorables

La variante D a été appréciée par certains en raison de son coût moins élevé (elle présente selon des avis le meilleur « rapport qualité-prix ») et de ses « effets positifs ».

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je vote pour la variante D. C'est celle qui a le moins d'effets défavorables, et c'est la seconde moins chère. Un bon rapport qualité/prix. »
« La variante D me semble la meilleure, pour que l'abord de Compiègne se fasse le plus tranquille possible sans ralentissements brutaux. »
« Je suis pour la solution qui offrira, comme on dit le meilleur rapport qualité-prix, à partir d'un tableau comparatif chaque solution a du positif ou neutre et des effets négatifs. Donc dans mon tableau, j'ai la D qui offre 14 effets positif ou neutre et 3 effets négatifs, la C est très proche avec 13 effets positif ou neutre et 4 négatifs. [...] J'opte en ce qui me concerne pour la solution D. »
« La solution intitulée Variante D apparaît la moins onéreuse, la plus simple et la plus utile pour les usagers. Elle doit en conséquence être plus que privilégiée. »
« Je pense que la variante D est le meilleur compromis entre les effets positifs et le coût. »
« J'opterais sans hésiter pour la variante D, la plus raisonnable. »
« OPTION D car moindre coût : 60 millions annoncés. »

La variante D a été appréciée par d'autres en raison des échangeurs et des itinéraires de substitution tels qu'ils sont dessinés aujourd'hui dans la variante : sortie de Canly et hameau de Bouquy.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Concernant la sortie de Canly et la voie de substitution à l'est sur la RN 31 : la variante D nous semble plus judicieuse. Pour moins consommer de terres agricoles, la voie de substitution au niveau du carrefour de Canly telle que dessinée dans la variante D avec un seul accès et un carrefour conservé (sans toutes ces bretelles) est, à notre avis, la meilleure proposition. L'accès à la RD36 et RD98 nous semble plus simple dans la variante A ou C mais, si nous avons bien compris, ceci obligerait les gens venant de Jonquieres ou Jaux à faire une boucle RD98 et RD36 pour accéder à la RN 31 en direction de Compiègne ??? Si c'est le cas peut-être alors que la variante D, avec le carrefour avec échanges sur la RD98 éviterait cette boucle. »
« La variante D est la plus appropriée, elle désenclave mieux la portion entre Venette et Arsy, notamment au niveau du hameau de Bouquy avec une route latérale. »

6.4.5.2. Des avis opposés

À l'inverse, des entreprises ont indiqué rejeter la variante D en raison des échangeurs et itinéraires de substitution tels qu'ils sont dessinés aujourd'hui.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous attirons l'attention sur la variante D, dont l'échangeur prévu encerclerait notre entreprise. Une telle configuration impliquerait la création d'un nouvel itinéraire artificialisant des sols aujourd'hui cultivés et un isolement de l'entreprise, avec les nuisances sonores et polluantes associées, générant un "stress auditif" pour nos collaborateurs. Cet échangeur aurait toute sa pertinence s'il était décalé d'environ 200 mètres vers Compiègne sans voie secondaire empiétant sur le massif forestier et champs agricole » (entreprise Difforvert).

« La variante D, même si nous sommes à l'état de projet, représente une voie de substitution qui coupe en deux les terrains de notre entreprise : elle n'est donc pas envisageable tel que représenté sur le plan » (entreprise HIE Paysage).

La variante D, couplée avec la variante B ou la variante C, a plusieurs fois été jugée moins intéressante ou ne correspondant pas aux attentes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Les variantes B et D ne correspondent pas aux attentes du territoire. » (Courrier de la Présidente de la CCPE, maire de Remy et des maires de Canly, Grandfresnoy et Moyvillers).

« Les variantes C et D : pas assez abouties. »

« Les C et D sont peu intéressantes. »

« Le Conseil municipal, après en avoir délibéré [...] précise que les variantes C et D ne sont pas retenues par le Conseil municipal. » (Délibération de la commune de Jaux).

6.5. Des attentes concernant les déplacements, la desserte du territoire et les modes actifs

Les points d'attention, attentes et demandes rassemblés dans cette partie ont été exprimés indépendamment d'une position (favorable, défavorable, sous conditions, etc.) sur les variantes. Ils peuvent recouper et/ou compléter des thèmes déjà évoqués dans la partie précédente.

6.5.1. Les points d'échanges et le fonctionnement des accès et des circulations

Concernant la typologie des échangeurs, des participants ont indiqué leur préférence pour des échangeurs dénivelés plutôt que des giratoires, qui génèrent selon eux des nuisances ou des ralentissements.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Privilégier carrefours avec dénivelé pour éviter engorgement pour ne pas décaler le problème. »
« Le moins de ronds-points possibles : dangereux, rupture de rythme, bruit/ pollution. »
« C'est bien [de prévoir des échangeurs dénivelés], parce que les poids lourds qui freinent et accélèrent dans les ronds-points, ça fait du bruit. »

La réduction du nombre de points d'échanges entre la RN31 et les axes perpendiculaires a fait craindre des détours et des allongements de trajets. Le sujet de la connexion avec la RD155 Moyvillers-Grandfresnoy, remplacée par un croisement dénivelé sans échange dans la variante A, a notamment fait réagir. Des personnes se sont interrogées ou se sont inquiétées des moyens d'accéder à la RN31, notamment pour les services de secours et d'urgence, et de rejoindre la zone artisanale de Moyvillers ou la sucrerie de Chevrières.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous qui habitons à Grandfresnoy, vous me dites qu'on doit sortir à Arsy ou à Bois de Lihus. 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, vous nous dites que ça va être plus rapide. Ce que je vois en fait c'est que mon temps de trajet pour aller travailler, si je veux prendre cette voie, va augmenter. »
« Comment les poids lourds auront accès à la zone artisanale de Moyvillers située le long du RD155 pour les livraisons de marchandises et autres nécessités d'approvisionnement ? De même, comment les poids lourds betteraviers auront accès à la sucrerie de Chevrières sachant que l'accès au RD155 sera dépourvu d'échangeur ? Comment les poids lourds betteraviers venant de Chevrières auront accès à la RN31, sachant par ailleurs que de multiples communes de ce secteur ont établi des restrictions de circulation poids lourds hors desserte locale ? Comment les pompiers du Centre de secours qui sont basés sur la zone artisanale de Moyvillers, et plus généralement les services d'urgence et de service public (gaz, eau, électricité, gendarmerie et même SNI Paprec) qui peuvent utiliser des véhicules de grand gabarit dans le cadre de leurs missions, auront accès dans les meilleurs délais aux communes situées au sud de la RN31 ? »
« Il faut conserver l'accès à Moyvillers, l'accès zone commercial Moyvillers, pompiers. »

Sur la question des accès à la RN31, le maître d'ouvrage a répondu que les itinéraires de substitution, qui restent à définir dans la suite des études, permettront de rejoindre les échangeurs ou giratoires (selon la variante retenue) sans allongement de parcours ni perte de temps par rapport à aujourd'hui. De manière générale, ces itinéraires seront aménagés le plus possible en parallèle de la route express, pourront utiliser d'autres routes ou chemins existants, moyennant des remises en état ou élargissements si nécessaire. Leur configuration permettra la circulation des poids lourds et des engins de grand gabarit.

Le devenir de l'aire de repos et de covoiturage proche de ce carrefour RN31-RD155 a suscité des questions.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je préconise à Moyvillers de conserver le parking/zone covoiturage. »

« Que deviendra l'aire de repos de Moyvillers ? Beaucoup de poids lourds y stationnent que ce soit en semaine ou le week-end. Sur cette aire il y a aussi un arrêt de bus et elle sert également de parking pour le covoiturage. »

Sur l'aire de repos de Moyvillers et le parking de covoiturage, le maître d'ouvrage a répondu que leur maintien ou leur déplacement dépendra de la variante d'aménagement qui sera retenue et du positionnement des points d'échanges avec la RN31. La suite des études permettra de préciser ce sujet.

Une interrogation a porté sur les convois exceptionnels : « Il y a aussi sur cette portion un passage Convoi Exceptionnel, aucune des variantes ne le prend compte. »

Sur le passage des convois exceptionnels, le maître d'ouvrage a répondu qu'il est bien intégré dans la conception du projet.

Un participant a suggéré que l'échangeur envisagé au nord d'Arsy soit «*repositionné au centre des deux communes de Moyvillers et d'Arsy [...] pour concilier les intérêts des deux communes et éviter une infrastructure trop imposante à l'entrée d'Arsy. Cela offrirait un accès équilibré et faciliterait l'arrivée des services d'urgence, tels que les pompiers installés à Moyvillers, tout en réduisant l'impact visuel pour les riverains.*»

La SANEF, concessionnaire de l'autoroute A1, a demandé au maître d'ouvrage de vérifier le fonctionnement des bretelles et leur fluidité dans l'échangeur RN31/A1 avec le projet :

« Sanef note que le dimensionnement de la RN31 dans le secteur encadrant l'échangeur RN31 / A1 (2x1 voie) a été prévu, pour assurer un écoulement fluide du trafic, y compris aux heures de pointe sans risque de congestion au niveau des bretelles autoroutières. Sur ce dernier point, Sanef recommande une vérification approfondie du bon fonctionnement de l'échangeur RN31/A1 et de la fluidité des bretelles aux heures de forte affluence. »

Plusieurs participants ont exprimé leur préférence entre le croisement RN31/RD36 ou RN31/RD98 pour positionner un échangeur.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Un nouvel échangeur avec la RD36 va être consommateur de foncier agricole et peu utilisé. Il est plus judicieux de supprimer ce carrefour et de faire un nouvel échangeur, plus sécurisé, avec la RD98. »

« Étant habitant à Jonquières, il y a une chose qui me paraît absurde sur la variante A concernant le "carrefour dénivelé avec échanges" qui se trouve au croisement de la RD36 suivant le plan alors que pour ma part, il me semble tellement évident que ce carrefour avec échanges doit se trouver au croisement de la RD98 pour les habitants de Jonquières, Le Meux... Si ce carrefour reste au croisement de la RD36, nous les habitants de Jonquières ou Le Meux, et autres ne profiteront en aucun cas de la 4 voies pour rejoindre Compiègne. Ce qui est quand même dommage ! »

« Le rond-point de la RD98/RN31 existe déjà ça me paraît tellement logique de remplacer par l'échangeur à cet endroit. De plus, les deux "carrefours dénivelés avec échanges" inscrit sur la variante A actuellement (carrefour RD36 et carrefour RD1131) sont très proches, il n'y aucun intérêt pour les automobilistes à les avoir si proche. Je comprends que le carrefour RD36 est là pour développer la zone industrielle mais entre la RD98 et la RD36 pour aller vers Beauvais et l'A1 c'est aussi fluide de positionner l'échangeur sur la RD98. »

« Pour Jonquières, il est primordial de garder l'échangeur sur la RD98 et non la RD36 sur les variantes A et D ».

« Le rond-point RN31/RD98 peut être conservé (accès des camions de la zone "Fortes Terres" possible sur la RN31) et interdiction aux camions de la RD98 au nord de la RN31 (autorisation aux engins agricoles), car elle longe une grande exploitation maraîchère qui ne peut s'accommoder d'un tel trafic qui peut être absorbé par la RD36. »

« Il est indispensable de garder l'échangeur sur la RD36 et non la RD98, quelle que soit la variante A ou D. Je comprends que la zone industrielle de Bois de Plaisance a besoin d'un échangeur mais il faut regrouper cet échangeur sur la RD36, là où existe actuellement le rond-point. Cet échangeur sera profitable pour tout le monde. »

Sur l'échangeur au niveau de la RD98 ou de la RD36, le maître d'ouvrage a répondu que le comité technique a souhaité proposer les deux solutions lors de la concertation, afin de recueillir les avis du public. Quelle que soit la solution qui sera retenue, les itinéraires de substitution seront étudiés pour permettre de rejoindre la RN31.

Un habitant s'est inquiété de la fermeture, dans les quatre variantes, du carrefour entre la RN31 et la rue des Grignons-Chemin de Varanval à Jaux :

« De la rue des Grignons, il ne sera donc plus possible d'accéder à la RN31. Or, la rue des Grignons est très utilisée par les habitants des communes de Jaux, Armancourt, voire même Le Meux pour se rendre à Venette, vers la zone du Bois de Plaisance, vers les zones commerciales (ZAC du Camp du Roy à Jaux et de Jaux-Venette) ou encore à Beauvais, via la RN 31. En outre, et depuis peu, s'est installée, à l'angle de la rue des Grignons et de la RN31, une entreprise de traitement de déchets. Cet établissement, auquel on accède par la rue des Grignons, accueille des poids lourds (20 tonnes ou plus) venant décharger des déchets non actifs. L'interruption du carrefour donnant de la rue des Grignons sur la RN31 va conduire, de facto, les habitants de ces communes et les poids lourds venant décharger leurs déchets à passer par les communes de Jonquieres et/ou Jaux. Or, il me semble que les infrastructures actuelles de ces communes ne permettront pas d'absorber un flux supplémentaire de véhicules et/ou de poids lourds. »

Sur la fermeture du carrefour RN31/rue des Grignons-Chemin de Varanval, le maître d'ouvrage a répondu que l'accès à la RN31 sera rétabli via un itinéraire de substitution (représenté en orange sur les cartes des variantes A, C et D), et un carrefour (giratoire ou échangeur dénivelé) au niveau de la RD98 ou de la RD36. Ainsi, il n'y aura pas de report de trafic dans les communes. À ce stade des études, les itinéraires de substitution tels qu'ils sont dessinés sont des principes d'aménagement : ils pourront être améliorés et complétés en fonction des contributions recueillies sur ce thème lors de la concertation.

Des contributions ont insisté sur l'enjeu de traiter en priorité l'aménagement de l'échangeur d'extrémité RN31/RD1131/RD36E, qui pose le plus de difficultés de circulation aujourd'hui.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Étant donné le nombre de véhicules trop important traversant Venette le matin entre 8h et 9h pour éviter les embouteillages quotidiens sur la sortie au niveau de Plastic Omnium dans le sens Est-Ouest, il est urgent de modifier le carrefour existant en doublant la bretelle de sortie afin de fluidifier le trafic allant vers le centre commercial Jaux-Venette et la ZAC de Mercières. Le rond-point nord de l'échangeur RN31/RD1131 est donc à revoir ! »

« L'échangeur à l'extrême est du parcours est le point crucial à décongestionner. L'intégration de l'échangeur à l'extrême est du parcours offrirait une homogénéité certaine, puisque la vitesse aurait un seul changement en passant de 110 km/h à 90 km/h, et toujours sur 4 voies. »

« Agrandissement indispensable de l'ouvrage d'art de l'échangeur RN31/RD1131 permettant une plus grande fluidité entre A1 et Reims. »

« L'échangeur au croisement de la RD1131 dessert Compiègne Ouest via RD1131, Compiègne Centre via ancienne N31, ZAC Jaux Venette, ZAC Bois de plaisir. Cet échangeur déjà en place doit être complètement refondé. Notamment par un pont permettant d'absorber l'essentiel du trafic qui va de Noyon et Clairoix vers RD1131 et ce dans les deux sens. Avec affectations des voies de part et d'autre. »

« 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. »

6.5.2. Les itinéraires de substitution

Des questions ont été posées sur la discontinuité des itinéraires de substitution dans les cartes des variantes.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je note que, sur les variantes A et C, il y a effectivement un itinéraire de substitution. En revanche, sur les variantes B et D, je ne vois pas d'itinéraire de substitution. Y aura-t-il une voie d'accélération ? »

« Dans la variante A, il n'y a pas d'itinéraire de substitution pour aller du rond-point de Bouquy jusqu'au rond-point en haut de Carrefour. Donc en tracteur, je ne peux pas aller jusqu'à ce rond-point-là ? »

Sur le dessin des itinéraires de substitution, le maître d'ouvrage a répondu que les itinéraires de substitution sont encore incomplets à ce stade des études, tout comme le rétablissement des cheminements agricoles et des accès riverains. Des principes ont été présentés au stade de la concertation ; ces aménagements seront approfondis dans la suite des études, une fois une variante retenue : la phase de conception détaillera tous les aménagements à prévoir, en particulier les itinéraires de substitution. Des compléments seront donc apportés à ce dessin initial pour assurer les dessertes utiles, notamment celle de Bouquy, et pour éviter tout enclavement.

Des agriculteurs ont fait valoir qu'il existe d'autres routes nationales à 110 km/h autorisant les véhicules lents.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Comment se fait-il que certaines routes à 2x2 voies soient autorisées aux véhicules agricoles et pas d'autres ? Je parle bien de 2x2 voies à 110 km/h. »

« 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 ? »

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

« Il convient de souligner un point relatif aux conditions de circulation. Actuellement, certaines routes limitées à 110 km/h restent accessibles aux véhicules agricoles. Or, dans les variantes présentées, des itinéraires de substitution sont systématiquement proposés pour les véhicules dits "lents". »

Sur les routes nationales à 110 km/h restant autorisées aux véhicules lents, le maître d'ouvrage a répondu que ce type d'aménagement est ancien. Les nouvelles normes de conception n'autorisent plus un aménagement neuf de ce type pour des raisons de sécurité routière, le différentiel de vitesses étant trop important entre des tracteurs roulant pour certains à 10 ou 20 km/h et des véhicules arrivant à 110 km/h.

Ils ont évoqué des conséquences de ces itinéraires : allongements de trajets – d'autant plus que d'autres axes proches sont également interdits aux circulations agricoles –, nuisances pour les riverains, risques dus à la cohabitation entre des engins agricoles et des véhicules légers.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Entreprise agricole, je me déplace régulièrement avec ma moissonneuse et des tracteurs avec leur benne de chez moi vers mes clients : Catenoy, Nointel, Bois de Lihus, Arsy, Avrigny. L'interdiction de la N31 aux véhicules agricoles me rendrait ces trajets bien plus compliqués qu'aujourd'hui. Déjà l'interdiction de la rocade nord de Compiègne est une aberration puisque je suis obligé assez souvent de l'emprunter faute d'un autre itinéraire accessible. Et d'ailleurs, pour aller du secteur Choisy-au-Bac/Rethondes vers le secteur Coudun/Clairoix, il est légalement quasi impossible de ne pas braver une interdiction ou une autre : viaduc interdit et pont Uniroyal limité à 7,5 T. Alors que la D200 de Compiègne à Creil est un aussi un itinéraire que j'emprunte souvent et ne pose aucun problème. »

« Pour les exploitants agricoles, l'obligation d'emprunter des routes secondaires, urbaines ou à accès restreint entraîne des conséquences notables : allongement des parcours, augmentation des coûts d'exploitation, nuisances supplémentaires pour les riverains (bruit, circulation d'engins volumineux), mais aussi risques accrus en matière de sécurité routière du fait de la cohabitation avec un trafic de proximité non adapté. »

« L'agrégation des véhicules agricoles avec les cyclomoteurs, trottinettes et voitures sans permis me fait penser au mariage de la carpe et du lapin : d'un côté des véhicules de quelques centaines de kilos de l'autre de quelques dizaines de tonnes, d'un côté des véhicules de moins de 3 m de long et 1,5 m de large, de l'autre de 10 à 15 m de long et de 3 m de large. »

Sur le partage de l'usage des itinéraires de substitution, le maître d'ouvrage répond que la configuration de ces itinéraires, de véritables routes à double sens et au gabarit des poids lourds et des engins agricoles, pouvant intégrer des aménagements pour les modes actifs et supportant le trafic local, permettront la circulation en sécurité des différents types de véhicules.

Un contributeur a insisté au contraire sur la nécessité de réaliser ces itinéraires pour garantir que les agriculteurs puissent circuler sans devoir passer dans les villages :

« 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. »

Des agriculteurs ont fait part de leurs besoins d'accès à la sucrerie de Chevrières et aux coopératives, dont celle de Clairoix.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Il est nécessaire de prendre en compte les flux liés à la sucrerie de Chevrières, de septembre à janvier qui centralise les betteraves de la région des Hauts-de-France nullement mentionnés et envisagés dans ce projet et qu'il est nécessaire d'intégrer. »

« Tout comme bon nombre de mes voisins agriculteurs, j'emprunte souvent cette route nationale avec des engins agricoles pour les besoins de l'exploitation :

- Concessionnaire Agri Santerre à Arsy ;
- Coopérative AGORA à Canly, et Estrées Saint Denis ;
- Sucrerie de Chevrières ;
- Aller-retours hebdomadaires à mes pâturages au hameau de Pieumelle ;
- Coopérative AGORA à Clairoix.

Tous les agriculteurs du canton vont à la coopérative de Clairoix pour transporter leur récolte. C'est un acteur incontournable de notre économie agricole, le silo fluvial de Clairoix permet d'exporter nos grains, tout en ayant un transport à bas coût et écologique (péniche). »

Plusieurs questions ont porté sur le financement des itinéraires de substitution.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« En ce qui concerne les itinéraires de substitution et leur tracé, qui finance ? »

« Qui en aura l'entretien ? Les communes, la Communauté de communes, l'État ou éventuellement le Département ?

Parce que c'est bien, je ne suis pas contre les itinéraires de substitution, mais après, dans les années à venir, qui va entretenir ? Nous, on est concernés sur un grand linéaire. Si c'est pour une commune, il y a de l'argent à mettre de côté pour faire les entretiens, soit grillage, clôture ou autre. »

« Il est essentiel que le Département assure l'entretien des voies de substitution. »

Sur le financement des itinéraires de substitution, le maître d'ouvrage a répondu que l'État n'aura en gestion que la route nationale. Les itinéraires de substitution seront réalisés et financés dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies mais leur gestion reviendra aux collectivités, à savoir Département, communes, voire intercommunalités, en fonction des décisions qui seront prises localement.

6.5.3. Les modes actifs

Des participants ont simplement réagi sur les itinéraires pour les modes actifs (piétons, vélos) ou demandé une information plus complète. Certains ont fait des suggestions de liaisons cyclables et de points de franchissement sécurisés de la RN31.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Tant que les pistes cyclables existantes restent, ou même en rajouter si possible. »

« Dans sa forme actuelle, le dossier se limite à évoquer que la création de voies secondaires "pourrait" faciliter des aménagements cyclables. Cette formulation reste vague et insuffisante. »

« Je ne vois aucune piste cyclable sur vos projets, pouvant relier les villages entre eux et la zone. C'est dommage. »

« Les liaisons douces en sortie de Jonquières et vers la ferme d'Aiguisy-Lachelle ne sont pas signalées sur les cartes page 21 et seraient vraiment à favoriser pour contribuer à l'accès de la zone industrielle du Bois de plaisir par ces routes de campagne depuis Jonquières et Canly. »

« Je recommande de fixer un objectif minimal de trois points de passage sécurisés pour les vélos entre le Bois de Lihus et l'entrée de Compiègne :

- Un à l'ouest d'Arsy (il existe déjà).
- Un dans le secteur du Bois de Lihus.
- Un dans le secteur du carrefour RD36/RN31.

Ces points doivent être évalués selon les variantes proposées et intégrés comme critère dans le projet. »

« Un corridor vert ou un pont dans la zone proche Pieumelle-Jonquières semblerait pertinent (en plus de la voie verte côté Arsy-Moyvillers). »

« Il apparaît indispensable de prévoir, de part et d'autre de la nationale, des pistes cyclables ainsi que des cheminement piétonniers continus. Ceux-ci devraient être protégés du trafic automobile par un dispositif de sécurité adapté (type glissière/rail de sécurité), afin de garantir la sécurité des usagers vulnérables. »

Plus largement, un contributeur a rappelé les problématiques et les enjeux pour les mobilités douces dans le territoire :

« 1. Fragmentation territoriale. Le territoire est déjà fortement cloisonné par des infrastructures majeures telles que l'autoroute A1 et la ligne TGV. Il est impératif que le projet RN31 n'ajoute pas une nouvelle barrière compliquée à franchir pour les cyclistes, en particulier les usagers débutants ou occasionnels. »

2. Accès à Compiègne depuis l'ouest. L'entrée dans Compiègne à vélo depuis l'ouest est actuellement difficile. Les itinéraires traversant les zones industrielles et commerciales de Jaux-Venette sont peu adaptés à une pratique familiale ou touristique. Il est pertinent en liaison avec l'ARC d'identifier un parcours sécurisé et agréable, compatible avec les usages quotidiens et de loisir.

3. Volonté politique des EPCI : Les intercommunalités concernées ont clairement exprimé leur volonté de favoriser le vélo à des fins touristiques. Les investissements réalisés, les services proposés et les schémas directeurs élaborés témoignent d'une stratégie cohérente. Le projet RN31 doit s'inscrire dans cette dynamique, et non la contrarier. »

Sur les itinéraires pour les modes actifs, le maître d'ouvrage a répondu que le projet prévoit bien de rétablir toutes les liaisons douces existantes. La définition des nouveaux itinéraires cyclables dépendra de la variante qui sera choisie et du statut qui sera donné à la future RN31 à 2x2 voies : express ou non express. Dans le cas des variantes au statut de voie express (A, C et D pour la section à l'Est de l'A1), des itinéraires de substitution utilisables par les véhicules lents et les modes actifs sont proposés et esquissés sur les plans des variantes. La variante B, étant non express, ne nécessite pas d'itinéraire de substitution – les véhicules lents peuvent circuler sur la RN31.

Le positionnement précis de ces itinéraires sera approfondi dans la suite des études, une fois la variante choisie.

L'analyse comparative des variantes intègre bien un critère spécifique relatif à «l'apport aux mobilités actives» : sur ce critère, la variante A qui prévoit un itinéraire de substitution sur l'ensemble de la section entre Bois de Lihus et Compiègne est jugée la plus favorable.

Des inquiétudes ont été exprimées sur le franchissement à vélo des échangeurs prévus dans le projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Sécurité aux échangeurs : Le transit cycliste via des ronds-points de voie express est dangereux. Le dossier ne précise pas quels échangeurs seraient accessibles aux vélos (ex. : carrefour RD155/RN31) selon les variantes exposées. Une clarification est attendue. »

« Vous indiquez que dans la variante B les cyclistes allant du nord au sud passeront par les carrefours de la deux fois deux voies (conférez votre illustration). Il paraît difficile de considérer que cela est adapté à des cyclistes moyens ou familiaux. En résultante d'une telle configuration et avec la suppression de nombreux passages de la RN31, l'usage du vélo sera freiné par méfiance justifiée et il ne serait pas étonnant de voir des accidents avec des cyclistes dans de telles intersections. Ce serait très regrettable. »

ILLUSTRATION D'UN CARREFOUR GIRATOIRE (VARIANTE B)

MAJORITY SUR L'ITINÉRAIRE : 2X2 VOIES AVEC CARREFOURS GIRATOIRES AVEC CIRCULATION POSSIBLE DES VÉHICULES LENTS



Sur les aménagements permettant de franchir les giratoires, le maître d'ouvrage a répondu que l'illustration présentée est volontairement schématique (elle illustre le principe d'une route à 2x2 voies non express). Dans cette solution, il pourrait être envisagé une bande dérasée de droite de chaque côté de la route (sur-largeur de chaussée en accotement d'environ 2 mètres structurée et revêtue comme la chaussée) pouvant être empruntée par les piétons et vélos. Les itinéraires cyclables à prévoir et les aménagements permettant le franchissement des giratoires pour les modes actifs seront précisés dans la suite des études.

6.6. Des attentes concernant l'activité agricole, les commerces, le cadre de vie et les milieux naturels

Les points d'attention, attentes et demandes rassemblés dans cette partie ont été exprimés indépendamment des positions sur les variantes présentées dans la partie 6.4. Ils peuvent recouper et/ou compléter des thèmes déjà évoqués dans cette partie.

6.6.1. L'activité agricole

Des agriculteurs ont relevé des incidences du projet pour leur activité. Ils ont demandé le maintien ou le rétablissement des accès à leurs parcelles et sites de vente directe, des franchissements de la RN31 au gabarit des engins agricoles et le rétablissement d'installations d'irrigation.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Dans le cadre d'une voie express à 2x2 voies à 110 km/h, soyez vigilants à ne pas enclaver nos parcelles agricoles entre la RN31 et le bois de Plaisance, à Jaux et à Venette, déjà difficiles d'accès. »

« Agriculteurs à Venette, nous cultivons deux parcelles de chaque côté de la RN31 entre Promeo et Bouquy. Nous posons la question de l'avenir de ces parcelles et aussi, au cas où elles seraient encore en partie en cultures, de la possibilité d'accès. [...] Nous faisons déjà beaucoup de kilomètres de détours pour accéder à pas mal de parcelles car la circulation devient compliquée avec la circulation de voitures et camions qui ne cesse de croître sans compter l'imprudence des conducteurs et parfois leur manque de civisme. »

« Mon exploitation comporte une activité de vente directe de mes productions (fruits et légumes frais) et de cueillette située à 200 m du rond-point de Bouquy de la RN31. Un bâtiment de vente direct au public y est dédié, il n'apparaît pas sur vos plans. L'accès à cette cueillette est primordial, sinon l'activité ne pourra perdurer. »

« Mon exploitation agricole se situe de part et d'autre de la N31. Le franchissement de la route doit rester possible pour engins agricoles (largeur, hauteur et PTAC importants). »

« J'ai besoin d'irriguer le côté sud de la RN31, le forage étant côté nord. Je demande à avoir des conduites d'arrosage passant sous la future 2x2 voies. L'une passant au niveau de l'ancienne station Oil, l'autre au niveau du rond-point de Bouquy. Sachant qu'un tiers de ma surface est au sud de la route, la sécurité hydraulique que permet l'irrigation assure une rentabilité économique à l'exploitation agricole. »

Sur le rétablissement des accès aux parcelles, les franchissements au gabarit agricole et le rétablissement des installations d'irrigation, le maître d'ouvrage répond qu'il prend note et il remercie pour les informations communiquées.

L'ensemble des mesures permettant de maintenir les conditions d'exercice de l'activité seront prises dans la suite des études, une fois une variante retenue, en concertation avec les exploitants concernés. Le principe sera celui du rétablissement systématique des accès aux parcelles et aux exploitations, dont les sites de vente directe, des cheminements agricoles et des installations telles que celles d'irrigation, qui seraient impactés par le projet.

Tous les ouvrages de franchissement de la RN31 ainsi que les itinéraires de substitution et les accès aux parcelles, aux installations agricoles (dépôts, etc.) et aux sièges d'exploitation qui devront être recréés ou réaménagés dans le cadre du projet, seront réalisés avec un gabarit adapté aux engins agricoles.

Des agriculteurs ont exprimé des inquiétudes sur les problématiques de ruissellement le long de la RN31.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Je suis confronté bien souvent au ruissellement et à la stagnation des eaux de pluies sur mes parcelles. Sur la commune de Jaux la parcelle est sous l'eau un tiers de l'année. La mare n'est pas efficace, elle ne reçoit jamais d'eau. En revanche il y a souvent des problèmes d'érosion un peu plus à l'est de la station-service. La parcelle au sud de la station AS24 est trop souvent gorgée d'eau de ruissellement de la N31 et des stations-service en amont. Une étude hydraulique en concertation avec les exploitants agricoles est impérative. »

« Vous avez parlé de la mise en sécurité de l'eau. Pour la collecte, j'aurais voulu avoir des précisions : qu'est-ce que vous avez prévu ? Parce que comme il y a de plus en plus d'eau, pour que les terrains qui sont à proximité ne soient pas noyés, surtout que principalement, ce sont des terres de culture. »

Sur l'écoulement des eaux de la chaussée, le maître d'ouvrage a répondu que le projet intégrera la modernisation de l'infrastructure avec la mise en place de dispositifs d'assainissement (fossés le long de la RN31, bassins de traitement) répondant aux exigences environnementales actuelles. Ces dispositifs permettront de limiter le risque de pollution (chronique, accidentelle, saisonnière) des milieux, liée au ruissellement des eaux de pluie.

Des demandes ont porté sur la mise en œuvre d'un Aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE, ex-remembrement) permettant de redistribuer le parcellaire. Un contributeur a suggéré un remembrement couplé avec celui du projet MAGEO. Un autre a identifié des surfaces qui pourraient être rendues à l'activité agricole.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Un remembrement des terres est plus que nécessaire. Pourquoi ne pas se regrouper avec celui de Venette, Jaux, Armancourt... déjà en cours d'élaboration dans le cadre du projet MAGEO (agrandissement de la rivière Oise). Ce remembrement permettrait aux exploitations agricoles d'être plus performantes (parcelles plus grandes, économie d'échelle, moins de déplacements, moins d'espaces perdus), de réduire les écoulages d'eaux indésirables et d'éviter les chemins de desserte très couteux. »

« Nous espérons, s'il y a des expropriations, que nous puissions obtenir un lot de terres à un autre endroit en compensation. »

« Voici un petit calcul rapide des surfaces non agricoles et agricoles sans réel intérêt pouvant être utilisées, pour la partie que je connais depuis l'autoroute A1 jusqu'à la ZAC de Jaux-Venette. Cette utilisation permettrait d'une part d'économiser des surfaces agricoles (il est impératif de pérenniser notre sécurité alimentaire) et de rétablir un aspect visuel esthétique de la route. Soit près de 6 ha de terres utilisables sans amputer de terrains agricoles ! Il est largement possible aussi après discussions auprès des exploitants agricoles et grâce à un remembrement d'opérer quelques prélevements de terrains agricoles peu rentables (mauvaise terres, parcelles trop étroites...), pour une surface minimale d'environ 5 ha. »

La Chambre d'Agriculture de l'Oise et la FDSEA/Jeunes agriculteurs de l'Oise se sont prononcés sur l'ensemble de ces sujets et ont demandé la conduite d'une étude préalable agricole.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Nous serons très vigilants à propos des emprises foncières qui seront utilisées pour ce projet. En effet, la ferme Oise subit déjà depuis plusieurs années une consommation foncière importante. Si l'on compte uniquement le secteur de Compiègne, nous avons le projet Canal Seine Nord Europe, le projet MAGEO, le développement de l'agglomération du Compiégnois et zones industrielles limitrophes.

Nous serons également très vigilants en ce qui concerne l'accessibilité des parcelles agricoles et la circulation des engins agricoles avec le moins d'allongement de trajet possible.

En autres termes, il est indispensable de réaliser une étude préalable agricole afin d'évaluer et ce peu importe le choix des variantes proposées, les impacts de ce projet sur le milieu agricole : identifier les exploitants concernés, étudier leurs contraintes individuelles et collectives, établir les besoins nécessaires suivant les variantes du projet (l'accessibilité, la circulation des engins, la cohésion entre les parcelles qui bordent l'axe routier). » (FDSEA de l'Oise / Jeunes Agriculteurs de l'Oise)

« Il est indispensable de veiller à ce que l'ensemble des accès nécessaires aux exploitants agricoles soient maintenus afin de garantir une exploitation du parcellaire dans de bonnes conditions.

[...] Il est impératif que l'impact sur le foncier agricole soit pris en compte de manière prioritaire et que les remarques formulées par les exploitants soient intégrées aux décisions futures. Le dossier de concertation reconnaît que le projet impactera l'activité agricole, notamment par la consommation de foncier liée à l'élargissement de la voie, aux difficultés de desserte et aux contraintes liées aux réseaux. La Chambre d'agriculture souligne également que le secteur concerné est situé à proximité de la zone d'aménagement foncier liée au projet MAGEO. Une coordination entre ces deux opérations apparaît nécessaire afin de limiter la fragmentation parcellaire et d'optimiser les aménagements, sous réserve que les calendriers puissent être harmonisés.

Quatre variantes sont soumises à enquête afin d'identifier celle qui sera privilégiée par les différents acteurs. Chacune d'elles impacte différemment l'activité agricole. Le choix de la variante doit donc s'appuyer sur une analyse prenant en compte la consommation directe de foncier agricole résultant de l'élargissement de la route ou de la création de voies de substitution, mais également la consommation indirecte liée aux mesures de compensation écologique ou forestière (défrichements) potentielles. Le département de l'Oise est déjà fortement concerné par de nombreux projets consommateurs de foncier agricole, ce qui accentue la pression sur les exploitations et réduit leur capacité d'adaptation. Dans ce contexte, la Chambre d'agriculture considère comme indispensable la réalisation d'une étude préalable agricole. Celle-ci permettrait d'identifier précisément les exploitations concernées, leurs contraintes, leurs besoins (franchissements, continuité parcellaire, allongements de parcours) ainsi que les mesures d'accompagnement nécessaires. Elle constituerait la base d'un dialogue constructif et d'une meilleure prise en compte des réalités du terrain. » (Chambre d'agriculture de l'Oise)

Sur le foncier nécessaire au projet, le maître d'ouvrage répond que le besoin sera précisé dans la prochaine étape d'étude, en fonction de la variante qui sera retenue.

Un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFE) pourra être réalisé si cet aménagement est choisi par le territoire. Dans son principe, un AFAFE se déroule sous l'autorité du président du Conseil départemental et est conduit par les commissions communales d'aménagement foncier (CCAF). Il démarre lorsque le projet est déclaré d'utilité publique, soit dans trois à quatre ans pour l'opération de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus et Compiègne.

La possibilité de mutualiser les études d'aménagement foncier entre le projet RN31 et les autres projets en cours sera étudiée en fonction des calendriers de réalisation de chacun d'eux.

De manière générale sur la prise en compte de l'activité agricole à ce stade des études, le maître d'ouvrage répond que la concertation intervient très en amont dans la conduite du projet. Les phases suivantes comprendront de nombreux approfondissements concernant les besoins de foncier, les itinéraires de substitution et les rétablissements d'accès, ainsi qu'une étude spécifique sur l'économie agricole (dite « étude préalable agricole ») – cette dernière permettra de réaliser un état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire et de caractériser l'impact économique sur projet sur l'activité.



Terres agricoles autour de Remy.
© Communauté de communes de la Plaine d'Estrées.

6.6.2. Les stations-service en activité

Des questions ont été posées sur les stations-service en activité le long de la RN31.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« J'ai bien compris que le giratoire de Bois de Lihus était concerné, comment cela va 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 ? »

« 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 variantes, 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 ? »

Sur la station-service au Bois de Lihus (carrefour RN31/RD1017), le maître d'ouvrage a répondu que le réaménagement du carrefour existant dépendra de la variante choisie et du statut de la route (express ou non express). L'aménagement détaillé du carrefour reste à étudier mais des solutions seront proposées : on sait déjà qu'il sera possible de maintenir cette station.

Sur les stations-service de part et d'autre de la RN31, le maître d'ouvrage a répondu qu'il sera possible de les maintenir si elles existent encore au moment de l'aménagement, puisqu'elles fonctionnent uniquement par sens de circulation. Elles pourront être reliées par des bretelles d'entrée et de sortie à niveau.

NB : les questions des accès aux autres entreprises du territoire et aux zones d'activités ont été abordées dans les avis et positions sur les variantes (voir 6.4.).

6.6.3. Le cadre de vie

Des riverains se sont inquiétés des impacts du projet (bruit, pollution de l'air, accès, dévalorisation de leurs biens) et ont demandé de quelle manière ils seront pris en compte.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Qu'en est-il pour le traitement du bruit ? »

« Nous aimerais exprimer notre grande inquiétude concernant notre habitation. Il est très difficile de rentrer chez nous car les voitures nous collent et klaxonnent lorsque nous freinons et mettons le clignotant pour rentrer chez nous. Le passage des camions est incessant même le samedi après-midi, le dimanche soir (double vitrage récent). Comment cela sera si vous envisagez un axe secondaire devant chez nous à 80 ? Comment ferons-nous pour sortir de chez nous ? Nous habitons à la campagne et c'est pour profiter des extérieurs lorsque le temps le permet. Il est parfois difficile de discuter dehors tellement le passage est incessant. La maison sera invivable à l'avenir ! »

« Je suis habitant d'Arsy. L'interrogation concerne le bruit engendré par ces modifications, principalement pour les habitants côté N31, ce qui n'est pas mon cas mais d'autres habitants pourraient être inquiets à ce sujet. »

« Protection contre les nuisances sonores : des mesures efficaces doivent être intégrées dès la conception du projet pour limiter les nuisances sonores subies par les riverains. À cette fin, deux options sont envisageables : la mise en place de murs antibruit de chaque côté de l'ouvrage ou bien un encasement de la section à quatre voies. Ces mesures constituent des conditions essentielles à l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement, à la préservation de la qualité de vie des habitants et à la sécurité de l'ensemble des usagers. »

« Je suis propriétaire d'une des maisons qui est juste à côté du rond-point Le Bouquy. Je suis inquiet avec la 2x2 voies car avec le bruit, les nuisances sonores, la vitesse de 110 km/h pour les voitures et 90 km/h pour les poids lourds, la pollution que cela va créer et les vibrations que cela va engendrer sur notre maison et les fissures. En plus de la création d'un carrefour dénivelé avec échanges cela va nous causer des problèmes en plus de la perte de la valeur de notre maison. Je reste sceptique sur ce que vous allez nous proposer. »

« Le passage à 2x2 voies, donc plus de véhicules, plus de vitesse, va engendrer beaucoup de nuisances sonores supplémentaires. Il est nécessaire pour la tranquillité des riverains (Bouquy et Montplaisir) et des clients de la cueillette d'avoir une protection anti-bruits et esthétiquement jolie. »

« Un écran acoustique à prévoir pour le lieu-dit Arsy La Montagne Pieumelle et le centre équestre le clos Minard favoriserait le bien-être humain et animal. »

« Vous avez parlé de la qualité de l'air : qu'est-il envisagé ? Par exemple, comme la commune d'Arsy qui est vraiment impactée puisqu'elle se trouve en ligne directe. Qu'est-ce que vous avez prévu pour les nuisances sonores concernant les habitations qui sont à proximité ? Je vais aller jusqu'au bout de ma question : est-ce que vous avez prévu un revêtement phonique pour limiter les dégâts ? Comme mur de protection, quelque chose de végétal pour ne pas impacter nos communes rurales, pas des murs en béton ? »

Sur le bruit et la qualité de l'air, le maître d'ouvrage a répondu que de premières études et mesures sur site ont été réalisées et seront approfondies au fur et à mesure que le projet sera précisé. Ces mesures seront reprises et des modélisations réalisées dans les prochaines étapes d'études. L'évaluation environnementale définira les mesures à prendre pour réduire et compenser les impacts du projet.

Sur les protections phoniques (protections de façades, écrans acoustiques – mur anti-bruit ou merlon [butte de terre]), le maître d'ouvrage a répondu qu'elles seront mises en œuvre là où les seuils réglementaires de bruit seront dépassés. Il a bien noté les demandes des riverains, dont celles des habitants d'Arsy pour un merlon (proposition « A32 »).

Concernant les enrobés phoniques (revêtement de la chaussée), le maître d'ouvrage a répondu qu'ils ne sont pas des solutions pérennes : l'expérience a montré qu'ils se colmatent au bout de quelques années, ce qui annihile leur effet.

Sur les accès aux habitations riveraines, le maître d'ouvrage répond que des solutions seront définies pour rétablir la desserte de toutes les habitations, aucune ne devant se trouver enclavée.

Des interrogations ont été émises sur la dépollution des stations-service abandonnées le long de la RN31. Un agriculteur a indiqué la présence de forages agricoles à proximité de l'une d'elles.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« On sait que sur cette RN31, vous avez plusieurs stations-service qui ne sont plus 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 ? »

« 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. »

Sur la dépollution des stations-service, le maître d'ouvrage a répondu que les stations abandonnées ont normalement fait l'objet d'une dépollution par les industriels. Dans la perspective du projet, l'État rachète ces sites au fur et à mesure qu'ils se libèrent et demande la dépollution préalable par l'industriel. Dans le cas où une station n'aurait pas été dépolluée et que l'industriel n'était pas retrouvé, cette opération reviendrait à l'État. Il remercie pour l'information communiquée sur la station à Jaux.

6.6.4. Les corridors de déplacements de la faune

Des participants se sont exprimés sur la préservation des corridors de déplacement de la faune.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Juste après la station Total, au niveau du rétrécissement en une voie avant Pieumelle, beaucoup d'animaux écrasés dont régulièrement des blaireaux, des hérissons, des sangliers et des renards. [...] Je suis forcément favorable aux aménagements genre corridor vert permettant de même le passage de la faune de part et d'autre de la RN31. »

« 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. »

« Des passages à faune sont également à prévoir notamment en fonction de la présence de populations de chevreuils réparties de part et d'autre de la RN 31, la section entre l'A1 et Compiègne n'étant pas à négliger non plus (combien de renards, blaireaux, lièvres, voire sangliers écrasés sur cette section !). »

Sur les corridors écologiques, le maître d'ouvrage a répondu qu'un premier inventaire a été réalisé, permettant d'identifier les points sensibles, et qu'il sera encore affiné dans la suite des études. Le projet prévoira le rétablissement des corridors écologiques avec des passages aménagés à intervalles réguliers qui permettront à la faune de traverser la RN31 en toute sécurité : passages inférieurs (sous la route nationale) pour la petite faune, passages supérieurs (au-dessus de la nationale) pour la grande faune.

6.7. Quelques remarques sur la concertation

Des participants à la concertation ont demandé que leur expression soit prise en compte ou ont remercié pour la possibilité de faire part de leur avis. Des avis ont salué les documents de présentation du projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Merci pour la prise en compte de mes arguments. »
« Merci de prendre en compte mon observation. »
« En espérant avoir su exposer nos idées clairement et que cette participation puisse être reprise dans l'ébauche du projet. »
« Merci d'écouter d'autres options à l'initiative des habitants des territoires, qui le connaissent et qui le vivent. »
« Je vous remercie pour la qualité et la rapidité de nos échanges. Pour un non-initié aux projets routiers comme moi, ces discussions sont particulièrement instructives. Je ne pensais pas, en entrant dans la concertation, que le dialogue pourrait être aussi direct et enrichissant. »
« Merci de votre retour et surtout de votre intérêt sur le sujet. »
« Je vous remercie d'avoir pris le temps de lire ma contribution. »
« Bravo pour la qualité des documents fournis. Clairs et précis, ils ont facilité la réflexion. »
« Merci à tous ceux qui nous permettent de donner notre avis à travers des documentations complètes et précises. »
« Belle étude, merci pour la présentation. »

Des attentes ont été émises sur la poursuite de l'information. Des agriculteurs et les représentants de la profession agricole ont demandé à être associés dans la suite du projet.

EXEMPLES D'AVIS ILLUSTRANT CE THÈME

« Sera-t-il possible d'avoir les résultats de la concertation préalable, de savoir quand l'enquête publique sera réalisée ? »
« Nous espérons qu'il y aura une concertation avec le monde agricole pour que le projet ne soit pas imposé sans que nous soyons consultés. »
« Je suis exploitant agricole. Est-ce qu'il y aura des rendez-vous qui seront pris assez rapidement entre la Chambre d'agriculture, les propriétaires terriens et les exploitants ? »
« Nous émettons une réserve concernant la méthode de concertation proposée. [...] Il est absolument nécessaire de consulter en priorité dans le cadre d'une consultation restreinte, les exploitants et propriétaires riverains, étant les principaux concernés afin de garantir une clairvoyance des propositions à soumettre au public. » (FDSEA/Jeunes Agriculteurs de l'Oise).
« La Chambre d'Agriculture souligne le fait que la profession agricole doit désormais être pleinement associée au suivi et à la mise en œuvre de ce projet. [Elle] restera particulièrement attentive à l'évolution de ce dossier et se tient à la disposition des services de l'État pour travailler en concertation. Elle réaffirme sa volonté d'être associée de manière effective aux prochaines étapes, afin que les enjeux agricoles soient pleinement intégrés dans la conception et la réalisation du projet. » (Chambre d'agriculture de l'Oise).

7. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION, LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE À LA GARANTE ET LA DÉCISION SUR LES SUITES DU PROJET

En s'appuyant sur les éléments précédemment décrits et sur le bilan établi par Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public, l'État, maître d'ouvrage, retire les enseignements suivants de la concertation, qui permettent d'orienter la suite de l'opération.

7.1. Les enseignements de la concertation

7.1.1. Une participation active à la concertation

La concertation sur l'opération de mise à 2x2 voies de la route nationale RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne a largement mobilisé, notamment les habitants du territoire, les représentants de la profession agricole et des autres entreprises locales et les élus et collectivités directement concernés par le projet.

De nombreuses personnes ont manifesté leur intérêt pour l'opération en s'informant ou en participant activement à la concertation. 342 avis ont été recueillis.

L'État remercie toutes les personnes qui à cette occasion ont pris le temps de formuler leur avis par les différents moyens d'expression proposés ou de participer aux réunions publiques et aux temps d'échanges ouverts à tous. En complément des modalités de participation proposées, les habitants et élus d'Arsy ont pris l'initiative de travailler entre eux pour proposer un tracé alternatif au niveau de leur commune.

La concertation apporte au maître d'ouvrage des éléments de connaissance du territoire, des positions sur les variantes, des points d'attention sur les impacts du projet ou des propositions de mesures pour l'améliorer ou l'accompagner. Les participants ont pris la peine de développer leurs arguments, et pour certains ont joint des documents ou des cartes pour appuyer leurs propositions ou demandes de prise en compte.

Les contributions recueillies permettent de disposer d'arguments, avis et positions qui éclairent le maître d'ouvrage sur les suites à donner à l'opération.

7.1.2. L'opportunité du projet est confirmée

La concertation a mis en lumière un constat partagé sur les contraintes et difficultés actuelles de circulation sur la RN31, dans les accès à Compiègne aux heures de pointe ou plus largement dans la section Catenoy-Compiègne, partie non encore aménagée de l'itinéraire Beauvais-Compiègne.

Les participants qui se sont exprimés sur ce thème ont souligné la charge de trafic importante et en augmentation, des encombrements quotidiens, l'inconfort dû à la présence de poids lourds ou de véhicules lents sur l'axe et de l'insécurité lors des dépassements. Des pratiques d'évitement des automobilistes lorsque la RN31 est encombrée, conduisant à des reports de trafics sur des voiries urbaines non adaptées ont également été signalées, particulièrement dans la commune de Venette.

L'aménagement de la RN31, toutes variantes confondues, est soutenu par une majorité des participants, plusieurs personnes rappelant que le projet est ancien et demandant une réalisation rapide. Certains contributeurs évoquent même une « urgence ».

Le projet est attendu pour **fluidifier les déplacements, les sécuriser, améliorer la desserte des zones d'activités, homogénéiser l'itinéraire** entre Beauvais et Compiègne, contribuer à l'attractivité de l'agglomération de Compiègne et améliorer l'image de l'entrée Ouest de la ville.

Des habitants directement concernés se sont inquiétés des impacts pour leurs habitations, leur cadre de vie et leurs accès : ils ont fait valoir des inquiétudes ou des conditions pour la réalisation de l'opération (voir 6.1.4). Des habitants d'Arsy ont dans un premier temps indiqué être opposés au projet, parce qu'ils rejetaient le principe d'un élargissement de la RN31 sur place au niveau de leur commune; ils ont ensuite proposé collectivement une évolution du tracé (voir 6.1.3).

Peu de positions opposées au principe même du projet, argumentant sur les enjeux climatiques et environnementaux (émissions de gaz à effet de serre du mode routier, consommation de terres agricoles, artificialisation) ou de priorité de l'investissement public, ont été exprimées (quelques contributions).

La concertation confirme l'opportunité du projet. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur le projet dans la perspective de préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

7.1.3. Une majorité d'avis en faveur de la variante A et des propositions d'évolution

Une majorité des participants à la concertation s'est exprimée, parmi les quatre variantes proposées, **en faveur de la variante A** prévoyant la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section Bois de Lihus, Arsy, Compiègne, en route express à 110 km/h, avec des itinéraires de substitution pour les véhicules lents.

La variante A a été préférée car elle est la seule parmi toutes les variantes proposées à prévoir d'homogénéiser le trajet entre Compiègne, Clermont et Beauvais. **Elle a été jugée la plus efficace** pour fluidifier et sécuriser les circulations, et pour répondre aux enjeux d'augmentation du trafic et aux perspectives de développement économique rapide du secteur. Des participants ont relevé son intérêt pour le développement des liaisons douces et la sécurisation de la circulation des convois agricoles, via les itinéraires de substitution. Certains ont également considéré cette variante comme « la plus pérenne » des quatre, permettant de « traiter définitivement le problème ».

Ce choix s'est accompagné de deux principales propositions d'évolutions :

- à l'est de l'autoroute A1 (entre l'échangeur avec l'A1 et la commune de Venette), une demande formalisée dans les délibérations de la Communauté d'Agglomération de la région de Compiègne (ARC), de la commune de Venette et de la commune de Jaux, et dans des avis d'usagers du réseau routier, d'habitants et de riverains. Elle intègre :
 - la nécessité de requalifier en priorité le carrefour RN31/RD1131/RD36E afin de disposer de deux voies de circulation dans chaque sens pour assurer la fluidité et limiter les encombres et les reports de trafics dans les communes ;
 - l'aménagement ou le réaménagement du demi-carrefour existant entre la RN31 et la RD36 et un échangeur dénivelé entre la RN31 et la RD98 ;
 - l'étude fine des itinéraires de substitution pour répondre aux besoins de desserte de parcelles agricoles, d'entreprises et d'habitations, des hameaux de Bouquy, Varaval, Les Tartres et Dizocourt et au-delà des communes d'Armancourt et Le Meux.

- à l'ouest de l'autoroute A1 (entre Bois de Lihus à Moyvillers et l'échangeur avec l'A1), la demande des habitants, des entreprises et du Conseil municipal d'Arsy, intégrant :
 - une modification du tracé de la 2x2 voies en l'écartant légèrement au nord de la RN31 actuelle, en déblai (en dessous du terrain naturel) d'environ 1 mètre afin de limiter les nuisances sonores, la RN31 actuelle devenant l'itinéraire de substitution afin de rétablir les accès existants de la commune et d'éviter le report de trafics dans la commune ;
 - la création d'un échangeur dénivelé pour entrer dans Arsy, de type losange, sur ce nouveau tracé « nord », implanté au niveau de la rue d'En-Bas/RD522 ;
 - la mise en place d'une protection antibruit, de type merlon (butte de terre) végétalisé, depuis l'ouest de la commune jusqu'au pont sur l'autoroute A1 ;
 - une passerelle piétonne à l'ouest du village ;
 - le maintien ou l'aménagement de bonnes conditions d'accès et de croisement dans les rues d'Arsy pour les poids lourds qui desservent les entreprises locales.

La variante B (route non express à 90 km/h) a été appréciée, mais dans une moindre mesure, pour son besoin de foncier réduit, un plus grand nombre d'échanges maintenus avec le territoire, la possibilité pour les véhicules lents de circuler sur la RN31 (pas d'itinéraires de substitution) et un coût moins élevé. Les représentants de la profession agricole (Chambre d'agriculture de l'Oise, syndicat FDSEA/JA) ont défendu ces arguments et considéré la variante B comme l'option d'aménagement la plus adaptée.

Spécifiquement, la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et les maires de Remy, Moyvillers, Canly et Grandfresnoy, et la commune de Moyvillers, ont préconisé **un aménagement suivant la variante B (2x2 voies non express à 90 km/h) à l'ouest de l'A1 et la variante A (2x2 voies express à 110 km/h) à l'est**. Les élus ont notamment indiqué :

- qu'une simple requalification-sécurisation (telle qu'elle est prévue dans les variantes C et D) de la section à l'ouest de l'A1 ne répond pas aux attentes des communes ;
- qu'une voie express à 110 km/h à l'ouest de l'A1 (variante A) couperait en deux le territoire de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées ;
- que l'impact des itinéraires de substitution (impératifs dans la variante A) sur « le compte foncier de la Plaine d'Estrées » serait trop important et que les communes concernées ne seraient pas en mesure de supporter la charge de leur entretien.

Les variantes C et D ont fait l'objet d'avis en moins grand nombre. Elles ont été appréciées par certains car elles traitent en priorité la partie Est de la RN31 la plus chargée en trafics, consomment moins de terres agricoles que la variante A et sont moins coûteuses. La variante C a plusieurs fois été préconisée en second choix, dans le cas où la variante A ne pourrait pas être réalisée. Quelques avis ont au contraire considéré les variantes C et D comme « moins adaptées » ou « peu intéressantes ».

7.1.4. Des attentes concernant les aménagements et les conditions d'insertion du projet

La concertation a également fait ressortir des questions, inquiétudes et demandes de prise en compte concernant, d'une part les effets du projet sur les conditions de déplacements, la desserte des territoires et les modes actifs, d'autre part ses effets et impacts sur l'activité agricole, le cadre de vie des habitants et les milieux naturels.

Concernant les effets sur les déplacements, la desserte du territoire et les modes actifs, les questions ou sujets suivants ont été abordés par les participants :

- les accès à la RN31, le projet supprimant les accès directs à la RN31 et regroupant les échanges sur des carrefours aménagés. Des inquiétudes ont été exprimées pour les trajets des habitants et des poids lourds qui desservent les entreprises et les zones d'activités, et pour les accès à la route nationale pour les services de secours et d'urgence ;
- la typologie des échangeurs, leur nombre, leur positionnement précis et la possibilité de déplacer des points d'échanges prévus dans les différentes variantes ou d'en ajouter ;

- la nécessité de traiter en priorité l'aménagement de l'échangeur d'extrémité RN31/ RD1131/RD36E, qui pose le plus de difficultés de circulation aujourd'hui ;
- les raisons conduisant à maintenir à 2x1 voie la section de la RN31 qui franchit le nœud routier de l'A1 ;
- la vérification du bon fonctionnement de l'échangeur RN31/A1 et de la fluidité dans les bretelles avec le projet (demande de la SANEF, concessionnaire de l'autoroute) ;
- les types de trafics appelés à circuler sur les itinéraires de substitution (par exemple la question de la cohabitation entre des convois agricoles et des véhicules légers), le positionnement de ces itinéraires, l'enjeu de trajets les plus directs possibles pour les agriculteurs, et d'un dimensionnement permettant le passage de grands engins agricoles ;
- la prise en compte des modes actifs (vélo, marche à pied) avec des demandes portant sur les points de franchissement de la RN31, la préservation des pistes cyclables existantes ou l'assurance d'une continuité cyclable via les itinéraires de substitution.

Concernant les effets et impacts sur les activités économiques, dont l'activité agricole, le cadre de vie et les milieux naturels, les expressions ont porté sur :

- l'actualisation des informations sur les zones d'activités économiques du territoire et sur leurs extensions en cours ou programmées ;
- le maintien des accès nécessaires aux agriculteurs (accès aux parcelles, aux sièges d'exploitation, aux équipements...) ;
- la précision de l'impact des différentes variantes sur la consommation de terres agricoles, en intégrant l'élargissement de la RN31, les itinéraires de substitution et les éventuelles mesures compensatoires environnementales, ainsi que l'identification des exploitants concernés et de leurs besoins et contraintes, au moyen d'une étude préalable agricole ;
- la mise en œuvre d'un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE, ex-remembrement) permettant de redistribuer le parcellaire ;
- l'association de la profession agricole au suivi et à l'avancement du projet ;
- la préservation des habitations riveraines et la prise en compte des impacts sur le bruit et la qualité de l'air ;
- les conditions d'écoulement des eaux pluviales avec la nouvelle infrastructure ;
- la prise en compte des corridors de déplacement de la faune ;
- la dépollution des anciennes stations-service implantées le long de la RN31.

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur le projet en retenant la variante A qui a remporté le plus d'adhésion au cours de la concertation.

Le maître d'ouvrage approfondira dans la suite des études les propositions d'évolutions de la variante A exprimées au cours de la concertation et un phasage pour la réalisation de l'aménagement. Plus largement, il prendra en compte l'ensemble des points d'attention et sujets abordés par les participants afin d'optimiser le service rendu par l'infrastructure et son insertion dans le territoire. Il travaillera spécifiquement, en concertation avec les collectivités partenaires, sur la domanialité des itinéraires de substitution (et donc la prise en charge de leur entretien). Il intégrera à la réflexion la question de l'impact foncier du projet, d'une part pour la profession agricole, d'autre part pour les collectivités dont la capacité de développement ne devra pas être obérée par cette consommation foncière dans le cadre du « Zéro Artificialisation Nette ».

7.2. Les réponses apportées à la garante de la concertation

Le maître d'ouvrage prend en compte la demande de précision et les recommandations (reprises en bleu ci-dessous) formulées par Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation, dans son bilan publié le 10 novembre 2025.

Demande de précision sur la suite à donner aux projets alternatifs présentés.

Réponse apportée : le maître d'ouvrage s'engage à étudier précisément dans la prochaine étape des études la faisabilité des propositions alternatives issues de la concertation, à savoir :

- l'aménagement de l'échangeur d'extrémité RN31/RD1131/RD36E ;
- un échangeur entre la RN31 et la RD36 et/ou entre la RN31 et la RD98 ;
- les itinéraires de substitution assurant la desserte des parcelles agricoles, entreprises et habitations des hameaux de Bouquy, Varaval, Les Tartres et Dizocourt et au-delà des communes d'Armancourt et Le Meux ;
- la proposition de tracé alternatif au niveau de la commune d'Arsy, accompagné de la création d'un échangeur dénivelé et d'une protection antibruit le long des zones bâties de la commune.

Recommandation n° 1 : l'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes qui permettra à la DREAL Hauts-de-France d'expliquer clairement les choix retenus et notamment la prise en compte des alternatives proposées.

Réponse apportée : le maître d'ouvrage s'engage à organiser une réunion publique de présentation des enseignements de la concertation, du choix de la variante retenue par l'État et du programme de la prochaine phase d'études (comprenant notamment l'étude de faisabilité des propositions alternatives issues de la concertation, voir également 6.3.), durant le second semestre 2026.

Recommandation n° 2 : l'association des différents acteurs économiques du territoire qui se sont manifestés au cours de la procédure de concertation et ont exprimé le souhait d'être associés de manière plus étroite à l'élaboration du projet.

Recommandation n° 3 : la mise en place d'un processus de concertation continue jusqu'à l'enquête publique de manière à s'assurer une certaine coordination entre le projet d'aménagement routier et les projets de développement définis par les collectivités territoriales concernées. Sur le fondement de l'article L121-16 du Code de l'environnement, la DREAL Hauts-de-France pourrait solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant.

Réponse apportée à ces deux recommandations : le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation continue jusqu'à l'enquête publique. Il s'engage à :

- mettre en place une concertation continue avec recours à un garant de la Commission nationale du débat public ;
- organiser des temps d'échanges ou réunions spécifiques, en fonction de l'avancement des études techniques (tracé, échangeurs...), avec les entreprises et les riverains directement concernés ;
- ouvrir une concertation avec la profession agricole, en associant le Département de l'Oise (compétent pour la mise en œuvre d'un AFAFE), la Chambre d'agriculture de l'Oise, les syndicats agricoles et les propriétaires et exploitants directement concernés, pour traiter l'ensemble des sujets et impacts du projet sur l'activité agricole ;
- maintenir les échanges avec les partenaires locaux réunis au sein du comité technique, dont le Département de l'Oise, l'Agglomération de la région de Compiègne, la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et les 10 communes directement concernées, qui portent les projets de développement sur le territoire ;
- ouvrir des échanges spécifiques avec le Département de l'Oise et les collectivités locales sur la domanialité des itinéraires de substitution et intégrer à la réflexion la question de l'impact foncier du projet dans le cadre du Zéro Artificialisation Nette.

7.3. La décision de l'État sur les suites de l'opération

7.3.1. Le choix de la variante A et les prochaines étapes d'études

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études sur la variante A, soit un aménagement à 2x2 voies au statut de route express entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne, avec un terre-plein central et des carrefours dénivelés, et une vitesse limite autorisée de 110 km/h.

Ce choix permet l'aménagement complet de la section Bois de Lihus-Compiègne (hors franchissement du nœud routier de l'A1), dans la continuité du parti en route express à 2x2 voies à 110 km/h de l'itinéraire Beauvais-Bois de Lihus.

Afin de prendre en compte les coûts d'investissement et les attentes sur un traitement prioritaire de l'échangeur d'extrémité Est RN31/RD1131/RD36E, le maître d'ouvrage prévoit d'approfondir dans la prochaine étape d'étude la possibilité d'un phasage du projet, c'est-à-dire d'une réalisation par étapes. Il est destiné à faciliter la mobilisation progressive des financements dans le cadre des contrats de plan État-Région.

La faisabilité et les conditions du phasage suivant seront analysées :

- **une première phase** consistant en la reprise de l'échangeur RN31/ RD1131/RD36E, qui dans sa configuration actuelle n'écoule pas suffisamment de trafic et contribue à la congestion aux heures de pointe du matin et du soir ; une fois cette première phase réalisée, de nouvelles études de trafic permettront d'évaluer le fonctionnement des trafics sur la RN31 et les voiries proches, et de confirmer les phases suivantes ;
- **une deuxième phase** consistant en l'aménagement de la RN31 en route express à 2x2 voies à 110 km/h dans la partie la plus chargée en trafics, soit entre l'échangeur avec l'autoroute A1 et l'entrée Ouest de Compiègne (commune de Venette) ;
- **une troisième phase** consistant en l'aménagement de la RN31 en route express à 2x2 voies à 110 km/h entre le Bois de Lihus et l'échangeur avec l'autoroute A1.

La réflexion pourrait se poursuivre avec l'élargissement des ouvrages d'art (ponts routiers) de la partie de la RN31 encadrant l'échangeur avec l'autoroute A1, à plus long terme (plusieurs décennies), lorsqu'il sera nécessaire de les renouveler. Cette partie est aujourd'hui prévue en 2x1 voie afin de limiter l'impact sur ce nœud routier complexe et d'éviter des coûts significatifs. L'élargissement des ouvrages permettrait alors de terminer l'aménagement de la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne. Les deuxième et troisième phases de réalisation doivent être compatibles avec cette perspective.

La prochaine étape d'études comprendra également des **études techniques** et une **évaluation environnementale** : elles permettront d'apporter au public les précisions sur les sujets abordés lors de la concertation.

Ces études permettront notamment :

- de vérifier la faisabilité des propositions alternatives issues de la concertation, dans la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne et au niveau de la commune d'Arsy (voir 6.4.2.4.) et de définir les aménagements qui en découlent ;
- de définir le tracé optimum pour la variante A ;
- de configurer les échangeurs ;
- de définir le positionnement des itinéraires de substitution, qui devront permettre de rejoindre les échangeurs de la RN31, de circuler avec des engins agricoles, de rétablir des chemins agricoles, d'accéder à des parcelles agricoles, à des habitations et à des entreprises proches de la RN31 – le sujet des itinéraires de substitution sera traité en concertation avec la profession agricole ;
- de définir les aménagements pour les modes actifs (vélo, marche à pied), qui emprunteront ces itinéraires de substitution, les rétablissements systématiques des liaisons douces existantes et la définition de points de franchissement de la RN31 ;

- de définir les aménagements hydrauliques (assainissement routier et rétablissement des écoulements naturels) et les passages pour la faune ;
- de poursuivre la démarche Éviter, Réduire ou Compenser (ERC) : l'évaluation environnementale étudiera finement l'impact de l'infrastructure sur l'ensemble des thématiques environnementales et proposera des mesures, notamment de protection anti-bruit si les seuils réglementaires de bruit sont atteints et de préservation des espèces présentes, des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques.

En parallèle, le maître d'ouvrage engagera une **étude préalable agricole** : elle analysera précisément l'état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire, étudiera les effets et impacts du projet sur elle et identifiera les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs ainsi que les mesures de compensation collectives envisagées pour la soutenir.

Il réalisera de plus **l'évaluation socio-économique du projet** : elle permettra de préciser le coût du projet et d'étudier ses effets socio-économiques (effets pour la collectivité dans son ensemble, effets pour les utilisateurs de la RN31, les habitants, l'économie locale, etc.) et elle intégrera l'analyse du phasage exposé ci-dessus.

Ces études permettront de **préparer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique puis celle nécessaire à l'obtention de l'autorisation environnementale**.

Dans l'esprit de la concertation continue, qui se poursuivra sous le regard d'un garant de la CNDP, les parties prenantes du territoire seront associées à l'avancement des études et de la définition précise du tracé et des aménagements : profession agricole (Chambre d'agriculture, syndicats, exploitants et propriétaires directement concernés...), autres entreprises et acteurs économiques, habitants et riverains, acteurs de l'environnement, collectivités partenaires, SANEF...

Le calendrier de principe des prochaines étapes est le suivant :

2026-2029 :

- concertation continue et approfondissement des études (techniques, environnementales, agricole, socio-économique), préparatoires aux enquêtes publiques, dont :
 - réunion publique de présentation des enseignements de la concertation, du choix de la variante retenue par l'Etat et du programme de la prochaine étape d'études (2e semestre 2026) ;
 - poursuite des échanges au sein du comité technique ;
 - concertation avec la profession agricole ;
 - concertation avec les collectivités locales ;
 - temps d'information et d'échanges avec les entreprises et les riverains lorsque les études techniques (tracé, échangeurs...) auront suffisamment avancé ;
- enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention de l'autorisation environnementale (les enquêtes publiques représenteront un nouveau temps d'information et d'expression des citoyens sur le projet précisé) ;

2030 et au-delà :

- études de conception détaillée, acquisitions foncières puis travaux.

7.3.2. La poursuite de l'information sur le projet

Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études sur le site internet n31.fr.

Il se tient à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet. L'adresse n31@developpement-durable.gouv.fr reste active pour cela.



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



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Le bilan de la concertation préalable sur le projet de mise à 2x2 de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne est réalisé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens.