



**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

Réunion publique de restitution
6 octobre 2026

Lionel GUIBON

Maire de Canly
Mot d'accueil

SOMMAIRE

1. Le déroulement de la concertation et la participation
2. Les recommandations de la garante de la concertation
3. La synthèse des expressions recueillies
4. Les enseignements et les engagements pour la suite
5. Questions réponses

Nicolas LENOIR

Chef du service mobilité et infrastructure
DREAL Hauts-de-France

1. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION ET LA PARTICIPATION

UN LARGE DISPOSITIF OUVERT À TOUS

Du 15 sep. au 10 oct. 2025



Mme Sylvie DENIS
DINTILHAC,
garante de la
concertation

POUR INFORMER SUR LA CONCERTATION

- Affiches mairies et sièges des EPCI
- Communiqué de presse
- n31.fr
- Panneaux le long de la RN31
- Plaquette diffusée dans les boîtes aux lettres

POUR INFORMER SUR LE PROJET

- n31.fr
- Dossier de concertation et atlas de cartes
- Plaquette de synthèse
- Panneaux d'exposition

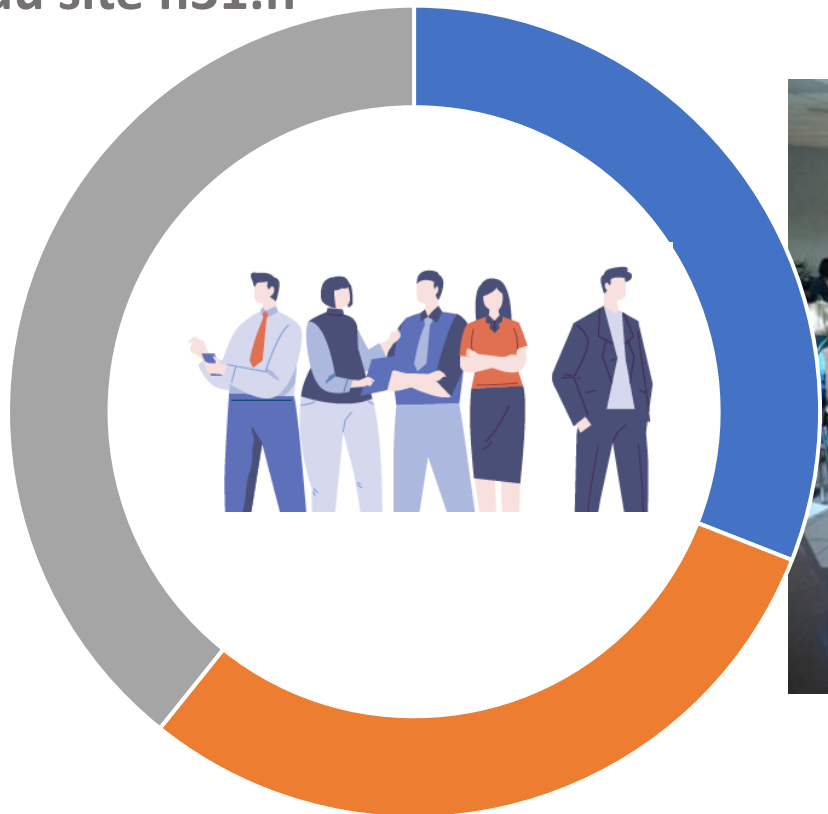
POUR L'EXPRESSION DU PUBLIC

- Réunions publiques à Canly et à Jonquières
- Temps d'échanges à Arsy, Jaux, Moyvillers et Venette
- n31.fr
- Registres mairies et sièges EPCI et document d'expression
- Adresse courriel et adresse postale

LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

450 visiteurs de la page
« Documentation »
du site n31.fr

355 participants aux réunions
publiques et temps d'échanges



342 avis recueillis



Sylvie DENIS DINTILHAC

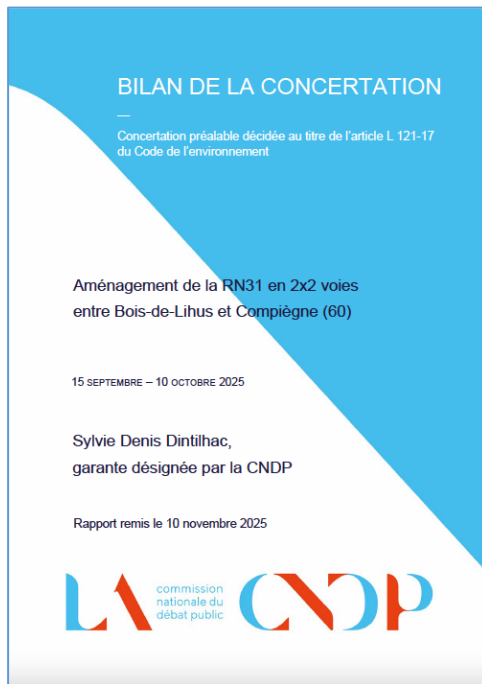
Garante de la concertation



2. LES RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

LES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET/OU RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE

Bilan publié
le 10 novembre 2025



Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse :

1. Projets alternatifs : quelle suite ?

Recommandations :

1. L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes
2. L'association des différents acteurs économiques du territoire
3. La mise en place d'un processus de concertation continue jusqu'à l'enquête publique – la DREAL Hauts-de-France pourrait solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant

3. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

LES PRINCIPALES THÉMATIQUES D'EXPRESSION

Les thèmes suivants ont été abordés par les participants :

- Les difficultés actuelles sur la RN31
- L'opportunité d'un aménagement à 2x2 voies
- Les variantes d'aménagement
- Les impacts du projet sur les déplacements, les activités, le cadre de vie et l'environnement



UN CONSTAT PARTAGÉ SUR LES DIFFICULTÉS ACTUELLES DE CIRCULATION SUR LA RN31

LES PRINCIPAUX AVIS

- Une charge de trafic importante et en augmentation
- Des situations jugées dangereuses (dépassements, rond-points...)
- Des reports de trafic dans le centre-ville de Venette
- Des questions sur l'adaptation du projet aux évolutions du trafic et sur l'accidentalité sur la section

RÉPONSES APPORTÉES

- Les études prennent en compte les trafics futurs
- Aujourd'hui, des traversées de la RN ou une insertion difficiles et une zone d'accumulation d'accidents au carrefour RN31/RD60 : le projet améliore la sécurité (2x2 voies, séparateur central, suppression des accès directs, carrefours aménagés)

DES AVIS MAJORITAIREMENT FAVORABLES À LA MISE À 2X2 VOIES DE LA SECTION

LES PRINCIPAUX AVIS

- Le projet est attendu pour :
 - fluidifier et sécuriser les déplacements
 - accompagner le développement économique du territoire
 - disposer d'un itinéraire homogène entre Beauvais, Clermont et Compiègne
- À l'inverse, des inquiétudes des habitants directement concernés
- Quelques positions opposées au principe même du projet (enjeux climatiques et environnementaux)

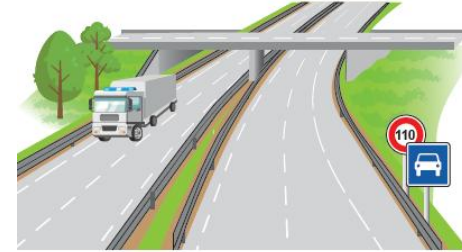


Vue sur Arsy

DE NOMBREUSES POSITIONS SUR LES VARIANTES

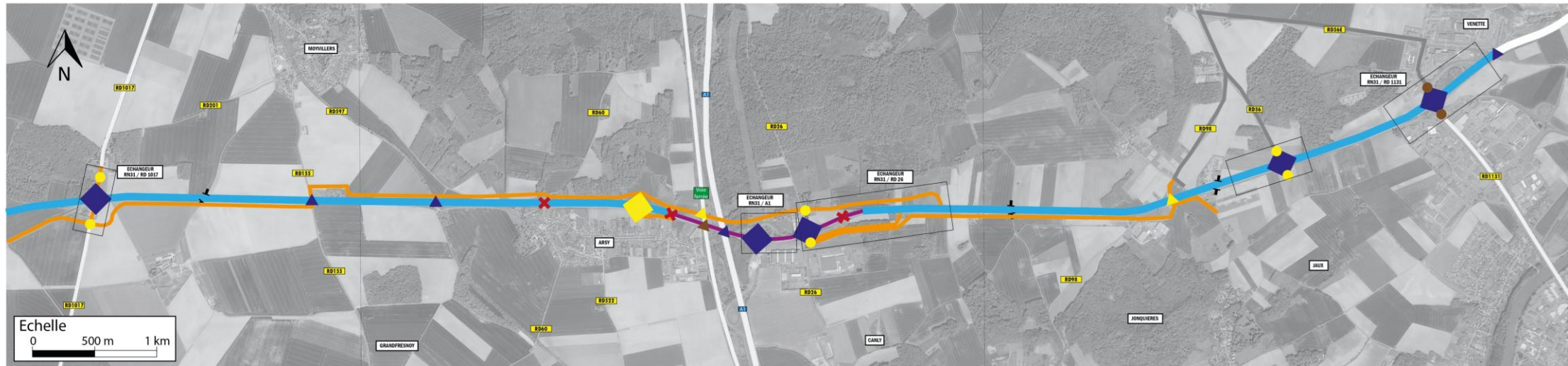
VARIANTE A

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



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

- Un itinéraire de substitution
- 15,4 hectares nécessaires
- Coût estimé : 130 à 140 M€



— Requalification de l'axe existant	— Mise à 2x2 voies Express (110 km/h)	— Infrastructures existantes	■ Carrefour conservé	▲ Croisement dénivelé sans échange
— Mise à 2x1 voies (90 km/h)	— Création d'un axe secondaire (80km/h)	✗ Carrefour supprimé	■ Carrefour réaménagé	◆ Carrefour dénivelé
— Mise à 2x2 voies (90 km/h)	— Axe existant (Itinéraire de substitution) (80km/h)	⚡ Croisement ou linéaire interrompu	■ Carrefour créé	● Carrefour plan

VARIANTE A

EN FAVEUR DE LA VARIANTE A

- La variante majoritairement préférée :
 - homogénéité du trajet Beauvais-Clermont-Compiègne
 - efficacité pour fluidifier et sécuriser, répondre à la croissance du trafic, accompagner le développement économique
 - développement des liaisons douces et sécurisation des trajets agricoles (itinéraires de substitution)
 - efficacité pour « traiter définitivement le problème »

AVEC DES RÉSERVES OU CONTRE

- Les impacts environnementaux
- Le coût et la possibilité de financer
- Le franchissement du nœud routier de l'A1 en 2x1 voie (inquiétudes sur des ralentissements)

RÉPONSE APPORTÉE

- L'aménagement en 2x1 voie évite des coûts significatifs d'élargissement des ouvrages. Ce profil est suffisant pour écouler les trafics

Tracé au nord

Echangeur dénivelé

Merlon anti-bruit

Passerelle piétonne



VARIANTE A

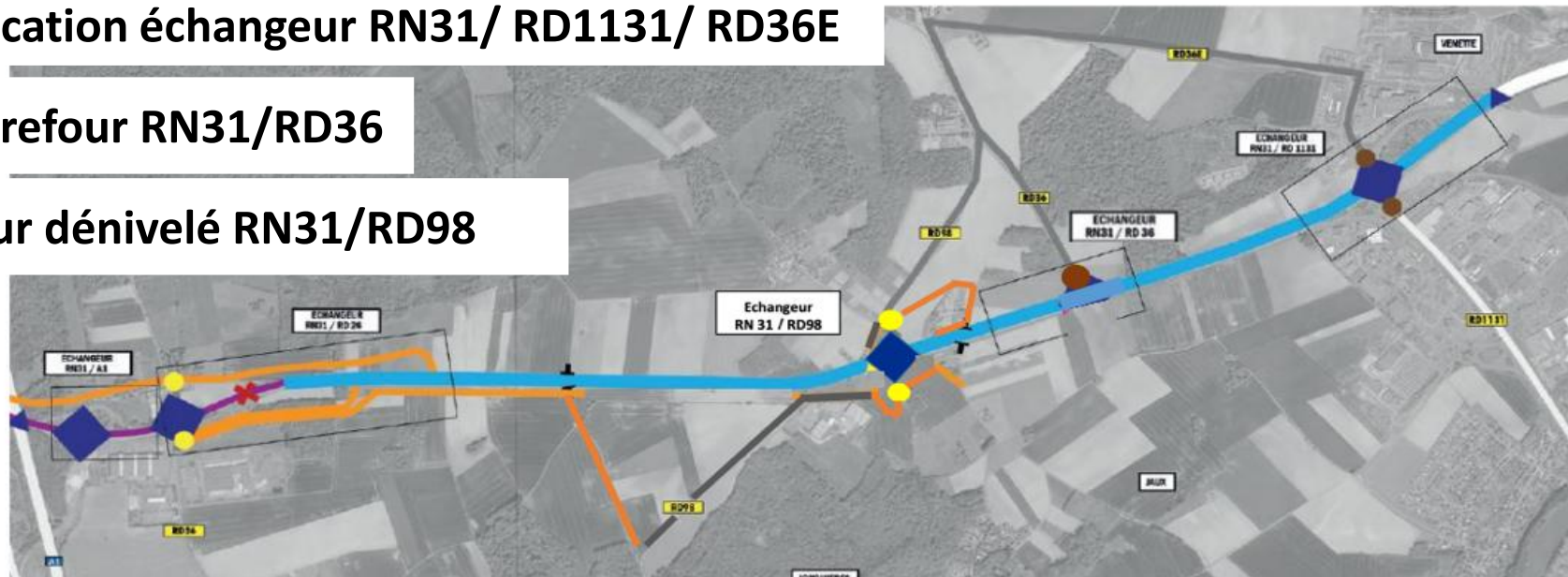
Alternative proposée par l'ARC, Jaux et Venette

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

Requalification échangeur RN31/ RD1131/ RD36E

Demi-carrefour RN31/RD36

Echangeur dénivelé RN31/RD98



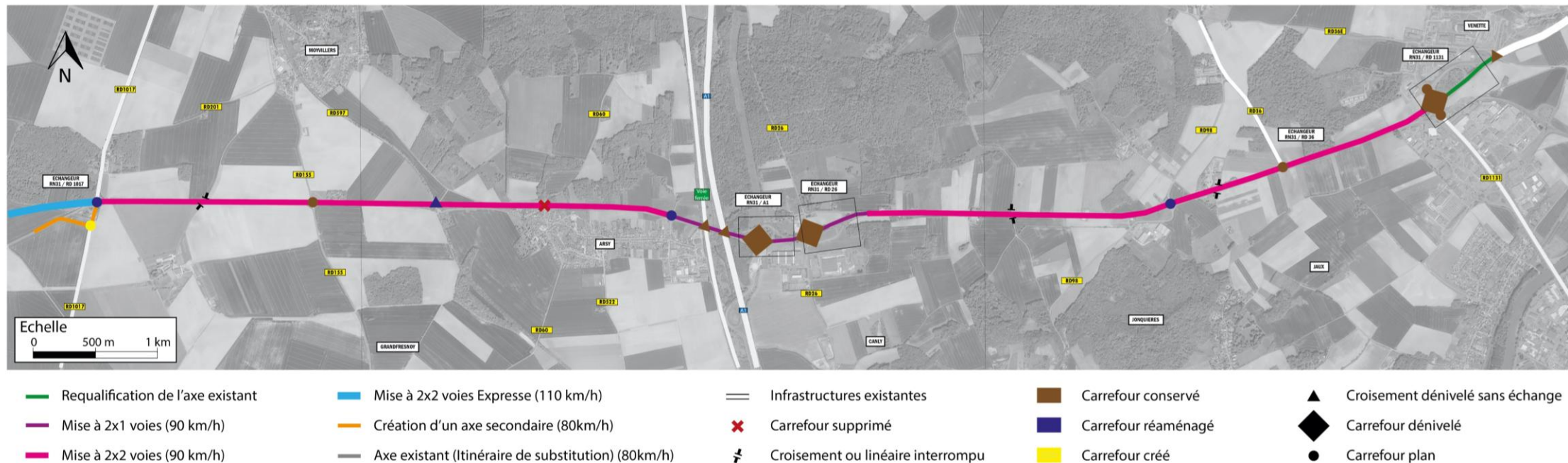
Desserte parcelles, entreprises, habitations, hameaux via les itinéraires de substitution



VARIANTE B

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

- Pas d'itinéraire de substitution
- 2,9 hectares nécessaires
- Coût estimé : 50 à 60 M€



VARIANTE B

EN FAVEUR DE LA VARIANTE B

- Une variante appréciée :
 - moindre consommation de terres agricoles
 - sécurisation
 - possibilité pour les véhicules lents de circuler sur la RN31
 - plus grand nombre d'échanges maintenus
 - coût moins élevé

AVEC DES AJOUTS

- Le réaménagement de l'échangeur d'extrémité Est
- Le réaménagement du rond-point au niveau de PROMEO (sur la RD36E)
- La création de liaisons cyclables, de voies vertes ou de franchissements de la RN31
- La possibilité de circuler avec des engins agricoles sur la RD1131/rocade de Compiègne

VARIANTE B

Alternative proposée par la CCPE, Canly, Grandfresnoy, Moyvillers, Remy

- 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 :
 - À l'ouest de l'A1 :
 - la requalification-sécurisation à l'ouest de l'A1 serait insuffisante
 - une voie express à 110 km/h couperait en deux le territoire de la CCPE
 - Les itinéraires de substitution impacteraient le compte foncier de la CCPE et seraient une charge trop lourde pour les communes





- Itinéraire de substitution à l'est de l'A1
- 7,5 hectares nécessaires
- Coût estimé : 70 à 80 M€



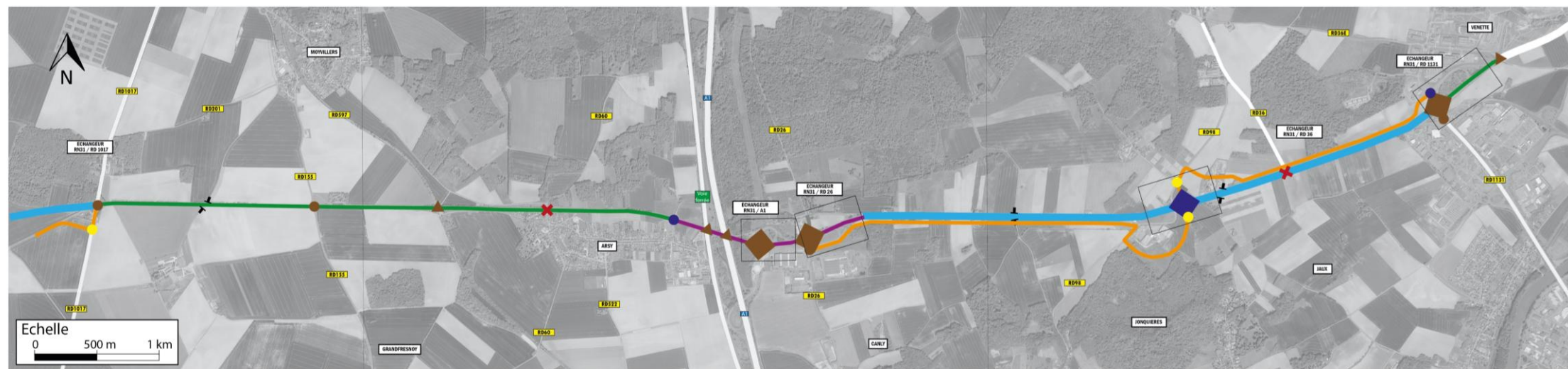
VARIANTE D

IDENTIQUE À LA VARIANTE C,
SANS REPRISE DES
ÉCHANGEURS D'EXTRÉMITÉ



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

- Itinéraire de substitution à l'est de l'A1
- 7,4 hectares nécessaires
- Coût estimé : 55 à 65 M€



— Requalification de l'axe existant	— Mise à 2x2 voies Express (110 km/h)	— Infrastructures existantes	■ Carrefour conservé	▲ Croisement dénivelé sans échange
— Mise à 2x1 voies (90 km/h)	— Création d'un axe secondaire (80km/h)	✗ Carrefour supprimé	■ Carrefour réaménagé	◆ Carrefour dénivelé
— Mise à 2x2 voies (90 km/h)	— Axe existant (Itinéraire de substitution) (80km/h)	⚡ Croisement ou linéaire interrompu	■ Carrefour créé	● Carrefour plan

VARIANTE C

VARIANTE D

EN FAVEUR DE CES VARIANTES

- Des avis en moins grand nombre (les participants se sont plutôt exprimés pour un aménagement de l'ensemble de la section)
- Des avantages soulignés :
 - traitement prioritaire de la partie à l'est de l'A1, la plus chargée en trafics
 - moindre consommation de terres agricoles
 - coût moins élevé



Terres agricoles autour de Remy

LES IMPACTS DU PROJET : LES DÉPLACEMENTS

LES PRINCIPAUX AVIS & POINTS D'ATTENTION

- Les accès à la RN31 (inquiétudes sur des allongements de parcours, sur les accès des services de secours et d'urgence...)
- Le devenir du parking/aire de covoiturage de Moyvillers
- Des points particuliers concernant les échangeurs : bon fonctionnement des circulations dans les bretelles de l'échangeur A1 (point de vigilance Sanef), échanges avec les RD98 et/ou RD36, priorité à donner à l'échangeur d'extrémité Est (RN31/RD1131/RD36E)
- Les itinéraires de substitution (configuration, type de trafics...)
- La prise en compte des modes actifs : continuité des itinéraires, franchissements de la RN31

RÉPONSES APPORTÉES

- Tous les trajets seront rétablis : on pourra rejoindre les carrefours aménagés via les itinéraires de substitution, sans allongement de parcours ni perte de temps (ces itinéraires seront approfondis en concertation dans la suite des études)
- Le parking/aire de covoiturage de Moyvillers sera maintenu ou déplacé, selon la variante
- La configuration des itinéraires de substitution (véritables routes à double sens, au gabarit agricole, avec des aménagements cyclables) permettra les différents usages en toute sécurité
- Toutes les liaisons douces existantes seront rétablies

LES IMPACTS DU PROJET : LES ACTIVITÉS, LE CADRE DE VIE, L'ENVIRONNEMENT

LES PRINCIPAUX AVIS & POINTS D'ATTENTION

- Le maintien des accès aux parcelles, sièges d'exploitation...
- L'impact précis sur le foncier agricole et les exploitations concernées
- La mise en œuvre d'un AFAFE (ex-remembrement)
- Le maintien des stations-service existantes
- La prise en compte des impacts sur le bruit et la qualité de l'air et le rétablissement des accès riverains
- Les conditions d'écoulement des eaux pluviales
- Les corridors écologiques (franchissements de la RN31 par les animaux)
- La prise en compte du Zéro artificialisation nette

RÉPONSES APPORTÉES

- Tous les accès agricoles seront rétablis, en concertation avec les exploitants
- Les impacts sur l'activité agricole et les mesures seront étudiés dans la suite des études
- Un AFAFE pourra être mis en œuvre si c'est le choix du territoire. Il se déroulera sous l'autorité du Président du Département et sera conduit par les Commissions communales d'aménagement foncier
- Les stations-service existantes pourront être maintenues avec le projet
- Les études bruit et qualité de l'air seront approfondies dans la prochaine étape
- Tous les accès aux habitations riveraines (et aux entreprises) seront rétablis
- Le projet intègre la modernisation de l'assainissement routier, permettant de limiter le risque de pollution
- Le projet prévoit des passages pour la faune

QUE RETENIR DE LA CONCERTATION ?

Une participation active : habitants, agriculteurs et représentants de la profession agricole, entreprises, élus, collectivités...



Un consensus sur la nécessité d'aménager la RN31 : l'opportunité du projet est confirmée

Une majorité d'expressions en faveur de la variante A et du traitement de l'échangeur d'extrémité Est

Des attentes à prendre en compte dans plusieurs domaines : accès au territoire, aux habitations et aux activités, échangeurs, foncier agricole, itinéraires de substitution, cadre de vie, modes actifs, environnement...

4. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS POUR LA SUITE

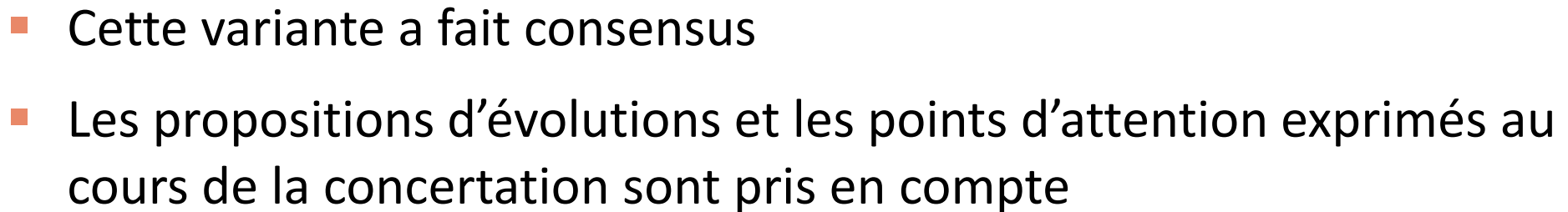
L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La concertation confirme
largement l'opportunité
du projet



Le maître d'ouvrage décide
de poursuivre les études
sur le projet





UN PHASAGE À ÉTUDIER

VARIANTE A

- **Phase 1** : reprise de l'échangeur RN31/RD1131/RD36E et études de trafic pour confirmer les phases suivantes
- **Phase 2** : aménagement de la RN31 à 2x2 voies en route express à 110 km/h à l'est de l'autoroute A1
- **Phase 3** : aménagement de la RN31 à 2x2 voies en route express à 110 km/h à l'ouest de l'autoroute A1
- **À long terme** (à l'échéance de renouvellement des ouvrages d'art) : élargissement de la section franchissant l'A1

LES RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION



1. Suites à donner aux projets alternatifs

- Ils seront étudiés dans la prochaine étape d'études

2. Une réunion publique de reddition des comptes

- Elle sera programmée dans le second semestre 2026

3. L'association des acteurs économiques et la mise en place d'une concertation continue jusqu'à l'enquête publique

- Une concertation continue sera mise en place avec recours à un garant de la CNDP ; elle associera toutes les parties prenantes

COMPLÉTER ET AFFINER LES ÉTUDES



- La vérification de la faisabilité des **projets alternatifs** issus de la **concertation**
- La définition du **tracé optimum** pour la variante A, des **échangeurs** et des **itinéraires de substitution**
- La définition des **aménagements hydrauliques**
- La définition des **aménagements pour les modes actifs**
- Une **étude préalable agricole**
- **L'impact foncier du projet** dans le cadre du « Zéro Artificialisation Nette »
- La poursuite de la **démarche Éviter-Réduire-Compenser** et la définition des **mesures environnementales** (bruit, qualité de l'air, corridors de déplacements des animaux...)

INFORMER ET DIALOGUER

- Le principe de la concertation continue : **associer** toutes les parties prenantes à l'avancement des études et **informer** régulièrement
- L'accompagnement du **garant de la concertation**
- Une **concertation avec la profession agricole**
- La poursuite des échanges avec les partenaires au sein du **comité technique**



- Des échanges spécifiques avec le Département de l'Oise et les collectivités locales sur la **domanialité des itinéraires de substitution**
- Des temps d'échanges avec **entreprises et riverains** directement concernés en fonction de l'avancement des études

LE CALENDRIER

Entre 2026
et 2035*



Environ 3 ans
Études et consultations nécessaires
à la déclaration d'utilité publique
(dont étude d'impact sur
l'environnement, étude préalable
agricole et évaluation socio-
économique du projet)



Environ 3 ans
Études de conception
détaillées,
demande d'autorisation
environnementale



3 à 4 ans
Travaux et mise
en service

** Horizon estimé de mise en service, en fonction de la disponibilité du financement des prochaines phases d'études et des travaux (dans le cadre du ou des futurs contrats de plan État-Région).*

5. QUESTIONS / REPONSES

Merci pour votre attention

LE TABLEAU D'ANALYSE MULTICRITÈRES

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

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