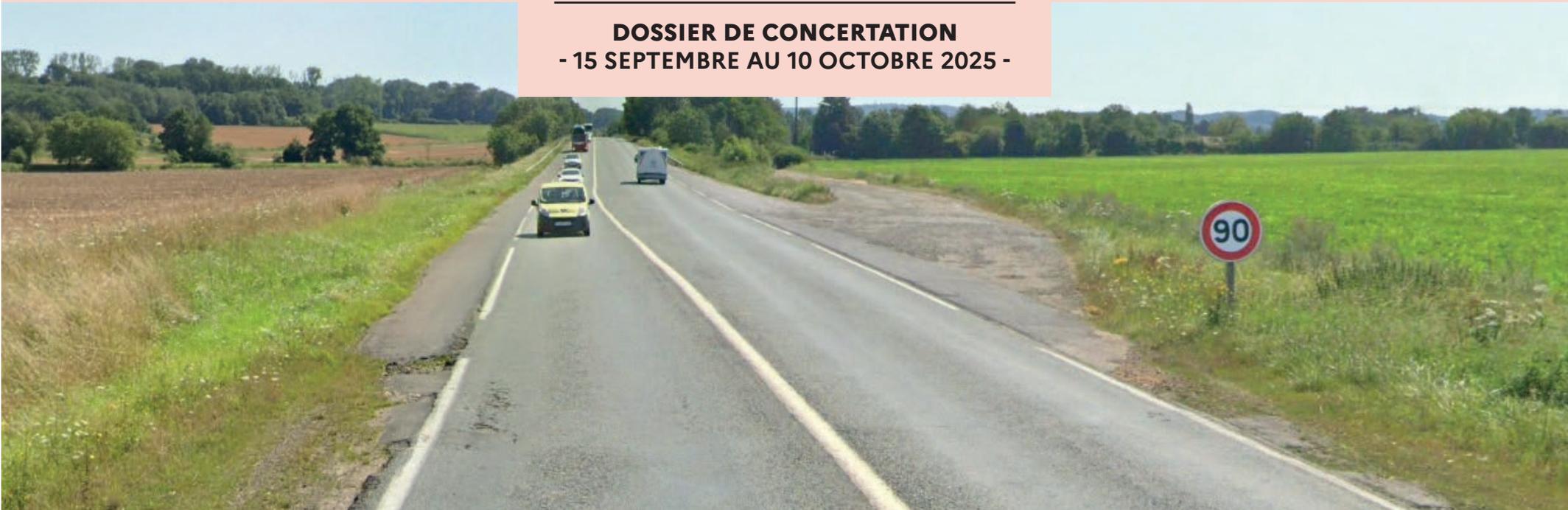


“RN31

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

**DOSSIER DE CONCERTATION
- 15 SEPTEMBRE AU 10 OCTOBRE 2025 -**



SOMMAIRE

Éditorial de M. le Préfet de l’Oise	4
Le mot de la garante.....	5
Qu’est-ce que la concertation préalable ?.....	6
Participez à la concertation	8
Les acteurs du projet : qui fait quoi ?	9
1. LA SITUATION ACTUELLE SUR LA RN31	11
1.1. - L’itinéraire de la route nationale.....	11
1.2. - La section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne.....	14
1.3. - Les étapes clés du projet.....	19
2. LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU PROJET.....	20
2.1. - Les enjeux et les sensibilités prises en compte dans l’opération	20
2.2. - Les objectifs du projet : améliorer la sécurité, faciliter les déplacements et moderniser l’infrastructure	33
2.3. - Et si le projet n’était pas mis en œuvre ?	34
3. LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LEUR COMPARAISON.....	35
3.1. - Le choix d’aménager la RN31 « sur place ».....	35
3.2. - Les quatre variantes présentées à la concertation.....	37
3.3. - Les coûts estimés et les principes de financement du projet	52
3.4. - La comparaison des variantes.....	53
4. ET APRÈS LA CONCERTATION ?.....	59
4.1. - Le bilan de la concertation préalable et la décision de l’État sur la poursuite du projet.....	59
4.2. - La suite des études techniques, environnementales et économiques	59
4.3. - De nouvelles procédures de participation du public	60

ÉDITORIAL DE M. LE PRÉFET DE L'OISE



Jean-Marie CAILLAUD,
préfet de l'Oise.

La RN31, axe Est-Ouest majeur du département de l'Oise, constitue un véritable trait d'union entre Beauvais et Compiègne. Elle a été progressivement aménagée à 2x2 voies par l'État, maître d'ouvrage. Dans le cadre du volet Mobilités du contrat de plan État-Région (CPER) 2023-2027, cet aménagement va se poursuivre avec les premiers travaux de la section Catenoy-Bois de Lihus (9 millions d'euros financés à parité par l'État et

le Département de l'Oise). Pour la section entre Lihus et Compiègne, des études et procédures restent à mener pour préparer le CPER suivant.

La section de RN31 soumise aujourd'hui à concertation se situe entre le Bois de Lihus (carrefour RN31/RD1017) à Moyvillers et l'entrée de l'agglomération de Compiègne. Elle dessert directement la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et de nombreuses entreprises et zones d'activités implantées sur ses rives ou à proximité. Elle fait aussi le lien avec l'autoroute A1, qui irrigue la région du Sud au Nord et relie l'Île-de-France au Nord de l'Europe.

Son aménagement reste très attendu par le territoire. Il permettra de fluidifier et de sécuriser les déplacements, dans un secteur où les trafics déjà importants restent en croissance, tout en contribuant au développement économique du territoire. Son intégration devra être particulièrement soignée : il s'agira de prendre en compte l'ensemble

des enjeux, liés à l'activité agricole, à l'économie locale, au cadre de vie des habitants et aux milieux naturels.

Cette concertation est placée sous le regard de Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP) chargée de veiller aux conditions de participation du public à l'élaboration du projet.

La concertation jouera un rôle majeur dans la définition du projet. Elle est conduite suffisamment en amont, à un stade où les solutions techniques peuvent encore évoluer. C'est donc une étape importante pour l'État, que je représente, puisque votre expression peut contribuer directement à mettre au point ce projet, attendu par le territoire pour son cadre de vie et son développement.

C'est pourquoi j'invite chacun à participer, à s'informer et surtout à s'exprimer largement, pour construire collectivement le meilleur projet.

Jean-Marie CAILLAUD, préfet de l'Oise

DÉFINITION

CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION

Document par lequel l'État et les Régions s'engagent, en partenariat avec les collectivités locales, sur la programmation et le financement de projets structurants pour chaque territoire régional (concernant notamment la mobilité, les filières d'avenir, la transition écologique et énergétique, le développement du numérique). Les contrats de plan sont signés pour des durées de 5 ans, parfois prolongées.

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission nationale du débat public (CNDP), créée par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », est une autorité administrative indépendante depuis la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDP garantit le respect des droits d'information et de participation du public pour les projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Après saisine du porteur du projet, elle désigne un ou des garants de la concertation préalable.

POUR EN SAVOIR PLUS :

www.debatpublic.fr

LE MOT DE LA GARANTE



Sylvie DENIS DINTILHAC,
garante de la concertation.

Dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre le Bois de Lihus et Compiègne, l'État a décidé d'organiser une concertation préalable volontaire avec garant selon les modalités prévues aux articles L121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement et a souhaité placer cette procédure sous la garantie de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le Préfet de la Région Hauts-de-France a ainsi saisi la CNDP le 17 décembre 2024. Lors de la séance plénière du 5 février 2025, la CNDP m'a désignée garante de cette concertation préalable, en application de l'article L121-17 du Code de l'environnement.

Par une lettre de mission, en date du 27 mai 2025, le Vice-président de la CNDP précise les attentes de la CNDP et attire l'attention sur « la clarification des échéances du projet à prévoir; les opérations connexes au dédoublement de la RN31, plus particulièrement les itinéraires de substitution pour les véhicules lents et non motorisés (statut, financement, tracé, notamment) et les aménagements, suppressions et création des carrefours ».

À travers la mission confiée, la CNDP souhaite assurer la garantie du droit individuel selon lequel toute personne a le droit d'être informée et de participer à l'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement.

Comme garante, soumise à une obligation de neutralité et d'impartialité vis-à-vis du projet, mon rôle consistera essentiellement à veiller à la qualité, la pertinence, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public ainsi qu'au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions et de donner son avis.

Je suis joignable à l'adresse courriel suivante : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr et serai présente tant aux réunions publiques qu'aux temps d'échanges organisés par le maître d'ouvrage.

Dans le délai d'un mois à compter de la clôture de la procédure de concertation préalable, la garante rédigera un bilan rendant compte du déroulement de la concertation, de la manière dont le maître d'ouvrage a pris en compte ses recommandations et les arguments présentés par le public.

QU'EST-CE QUE LA CONCERTATION PRÉALABLE ?

Une procédure de participation du public sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

La concertation préalable est un dispositif participatif, dont l'objectif est de permettre au public et à l'ensemble des parties prenantes de s'informer sur le projet, de le questionner et d'exprimer un avis.

La concertation préalable sur l'opération de mise à 2x2 voies de la route nationale RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne est 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. 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.

La DREAL Hauts-de-France assure 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 L.121-15-1), « *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 tient lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme*.

Sur ces bases, les objectifs de la concertation sont :

- **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**.

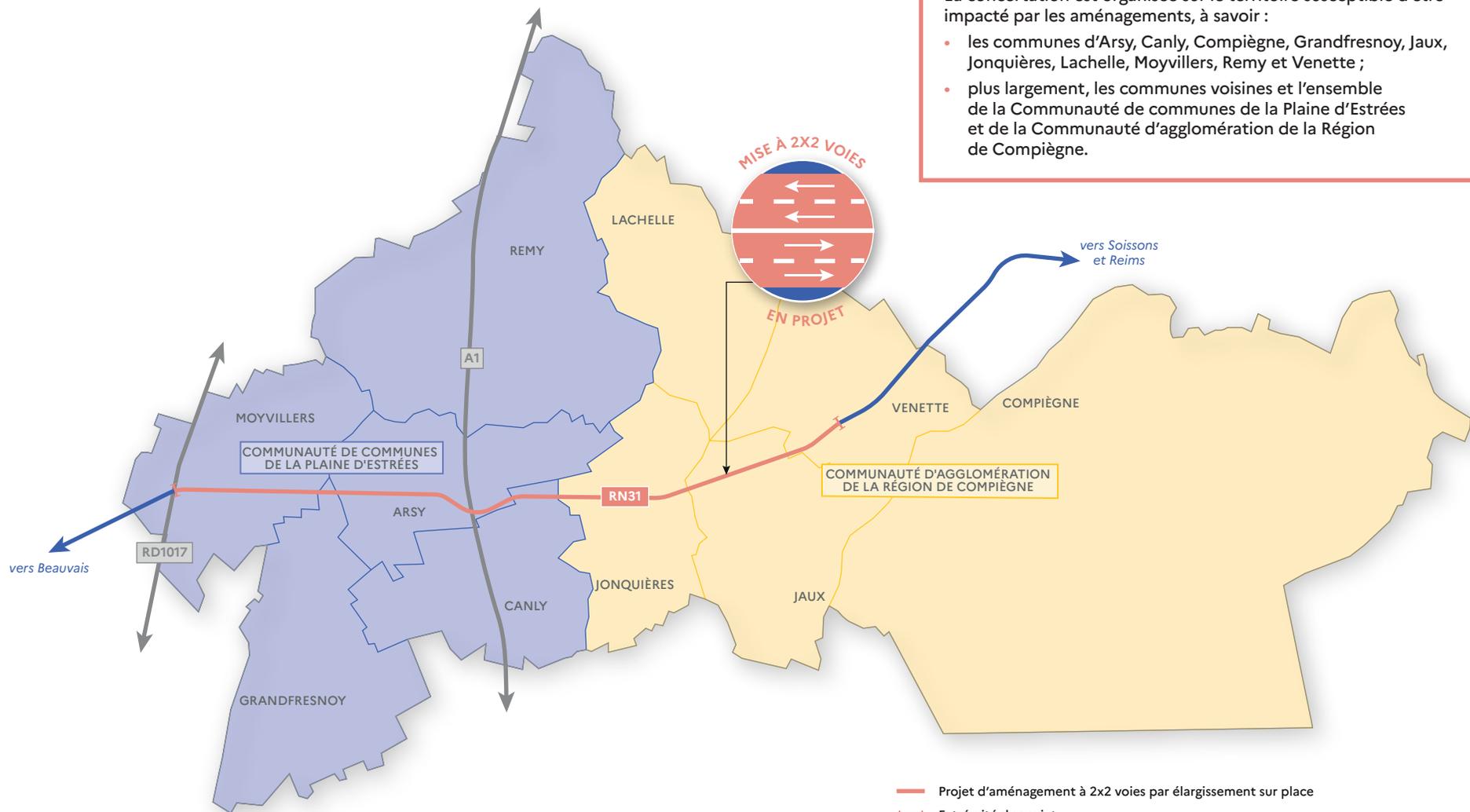
SUR QUOI PORTE LA CONCERTATION ?

La concertation porte, notamment, sur l'opportunité du projet et sur l'ensemble de ses caractéristiques. La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France souhaite être éclairée sur tous les sujets et enjeux en lien avec le projet et pouvoir faire émerger une variante d'aménagement préférentielle parmi les quatre variantes proposées.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation préalable, la garante établit dans le délai d'un mois, un bilan de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Le bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, mentionne, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable et les recommandations formulées à l'intention du maître d'ouvrage pour la suite du projet (voir 4.1.).

*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. »



LE TERRITOIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est 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.

- Projet d'aménagement à 2x2 voies par élargissement sur place
 - Extrémité du projet
 - Autres sections de la RN31 pour partie aménagées
- © Menscom - studio Kali.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 15 septembre au 10 octobre 2025

Pour vous informer

Les moyens d'information à votre disposition sont les suivants :

- la page internet dédiée au projet : n31.fr;
- le présent dossier de concertation et la plaquette de synthèse, consultables et téléchargeables :
 - dans les mairies d'Artsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette – la plaquette de synthèse sera également diffusée dans les boîtes aux lettres des habitants de ces communes;
 - au siège de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées à Estrées-Saint-Denis, et au siège de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne à Compiègne;
 - sur n31.fr;
- l'atlas de cartes consultable sur n31.fr;
- l'exposition présentée lors des réunions publiques et des temps d'échanges (*voir ci-dessous*).

Pour échanger avec nous sur le projet

- **la réunion publique à Canly**, le mardi 16 septembre 2025 à 19 h (salle René Becuwe, 23 rue des Écoles);
- **la réunion publique à Jonquières**, le jeudi 18 septembre 2025 à 18 h (salle des fêtes Le Grand Pré, 7 route du Grand Pré);
- **Les temps d'échanges avec la DREAL Hauts-de-France :**
 - à Artsy, le samedi 20 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle polyvalente, place de l'Église);
 - à Moyvillers, le mardi 23 septembre 2025 de 16 h à 18 h (mairie);
 - à Venette, le samedi 27 septembre 2025 de 10 h à 12 h (salle des associations, 32 rue de Corbeaulieu);
 - à Jaux, le mardi 30 septembre 2025 de 16 h à 18 h (mairie);
 - à Venette, le jeudi 2 octobre 2025 de 17 h à 19 h (PROMEO, ZAC du Bois de Plaisance, 87 avenue de la Mare Gessart).

→ Voir tous les temps d'échanges sur le site n31.fr

Faites part de vos questions et avis

- le document d'expression en ligne sur n31.fr, ou disponible au format papier lors des réunions publiques et temps d'échanges;
- les registres dans les mairies, au siège de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées à Estrées-Saint-Denis et au siège de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne à Compiègne ;
- par courriel : n31@developpement-durable.gouv.fr;
- par courrier : DREAL Hauts-de-France – « Concertation RN31 » – Cité Administrative – 53 rue de la Vallée – 80000 Amiens.



n31.fr
La page pour s'informer
et pour participer



POUR CONTACTER LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Sylvie DENIS DINTILHAC, garante, est disponible pour répondre à toute question concernant l'organisation de la concertation et les conditions de participation du public à la concertation :

- par courriel (préférentiellement) : sylvie.denis-dintilhac@garant-cndp.fr
- par courrier : Commission nationale du débat public – Garante CNDP RN31 – 244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris

LES ACTEURS DU PROJET : QUI FAIT QUOI ?



LE GRAND PUBLIC, AU CŒUR DE LA CONCERTATION

La procédure de concertation préalable, définie au code de l'environnement, organise la participation du public et permet d'informer sur l'avancement du projet, sur ses objectifs et sur le contenu des études. Il s'agit de recueillir l'ensemble des questions, avis, attentes ou points d'attention.

Le grand public est associé au projet à toutes les étapes d'avancement. La concertation permet également d'associer les entreprises, le monde agricole et les associations.

Le maître d'ouvrage : l'État – ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

L'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne. Le ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des transports, a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

Les partenaires locaux, réunis au sein du comité technique

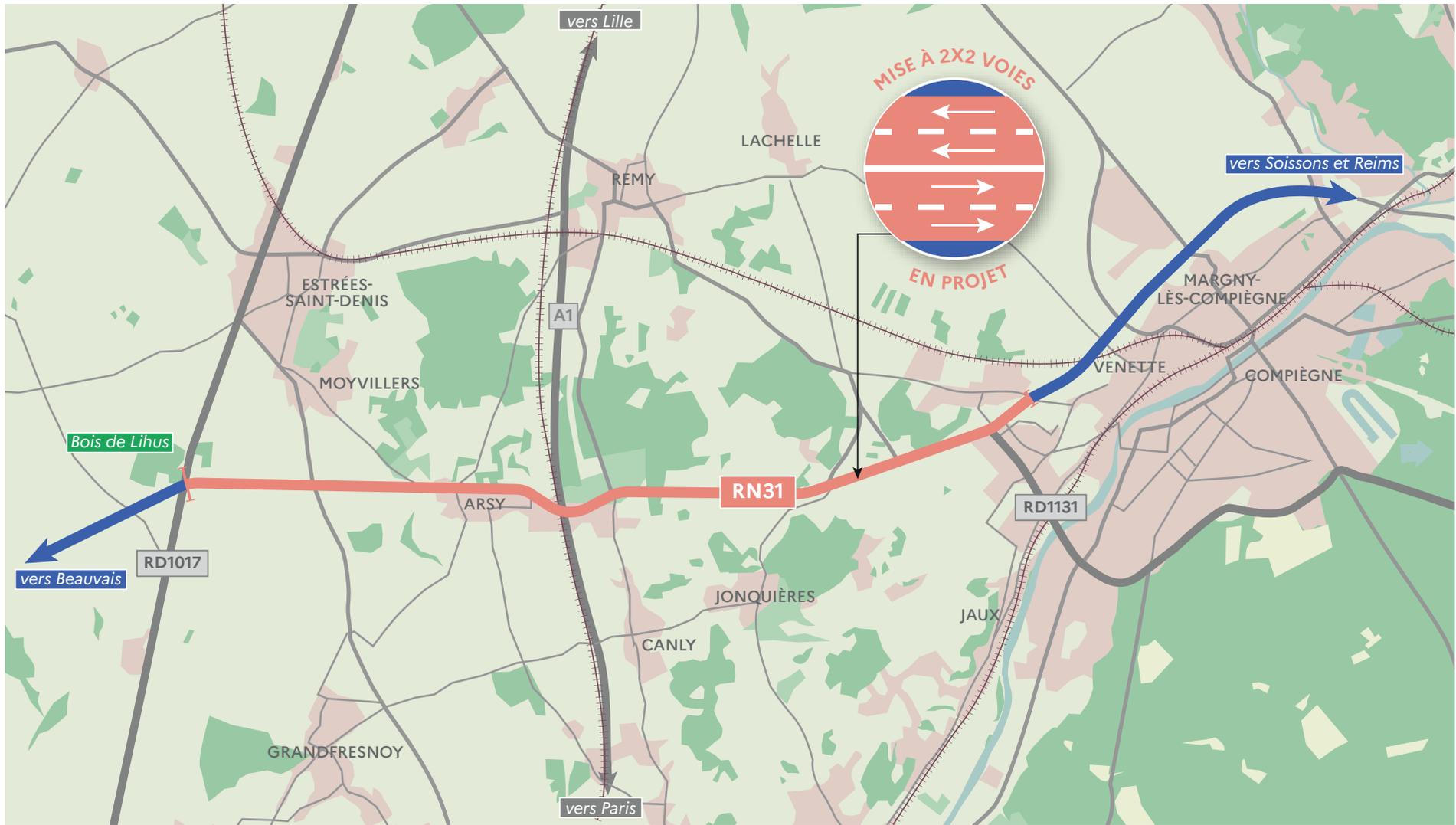
Le comité technique représente les intérêts qui doivent être pris en compte dans le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne.

Il est constitué des acteurs suivants :

- la Sous-Préfète de Clermont et le Sous-Préfet de Compiègne ;
- le Conseil départemental de l'Oise ;
- l'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.

Dans une démarche de concertation continue, le comité technique suit l'avancement des études et réagit sur les résultats et les propositions du maître d'ouvrage.

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

© Menscom - studio Kali.

1.

LA SITUATION ACTUELLE SUR LA RN31

1.1. - L'itinéraire de la route nationale

La route nationale RN31, longue de 220 km, relie Rouen à Reims. Cet itinéraire permet des liaisons transversales évitant la région parisienne. En complément des grandes liaisons Sud-Nord assurées par l'autoroute A16 (Paris-Amiens-Boulogne), l'autoroute A1 (Paris-Lille) et la route nationale RN2 (Paris-Soissons-Laon-Maubeuge), la RN31 constitue pour la région Hauts-de-France et les secteurs économiques traversés une ossature structurante (voir carte page suivante).

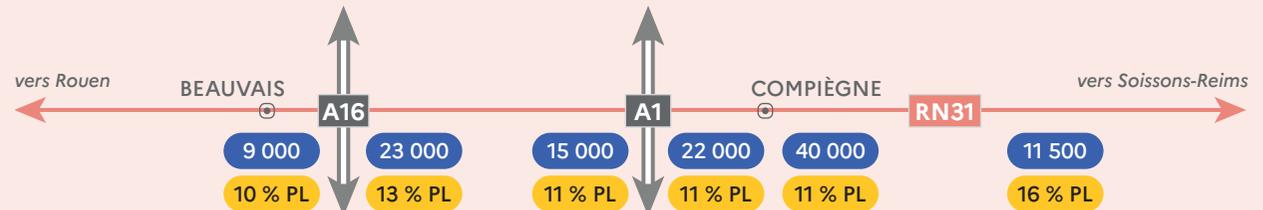
À partir des années 1970 et 1980, la RN31 a fait l'objet d'études et de travaux consistant notamment en des déviations de communes. En 1994, une décision ministérielle prévoyait la mise à 2x2 voies en route express systématique et progressive entre Rouen et Reims.

Toutefois, l'ouverture de l'A29 entre Amiens et Saint-Quentin en 2001 et entre Neufchâtel-en-Bray et Amiens en 2005 a modifié fortement la distribution des trafics dans les régions de Rouen et Reims et entre les pôles régionaux tels que Beauvais, Compiègne et Soissons.

De ce fait, les enjeux ont changé d'échelle : aujourd'hui pour l'État, la RN31 correspond à une liaison interrégionale complémentaire aux grandes liaisons transversales autoroutières et les efforts d'aménagement sont concentrés sur la section entre Beauvais et Compiègne.

En effet, cette section 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. Elle présente les niveaux de trafic les plus élevés entre Rouen et Reims.

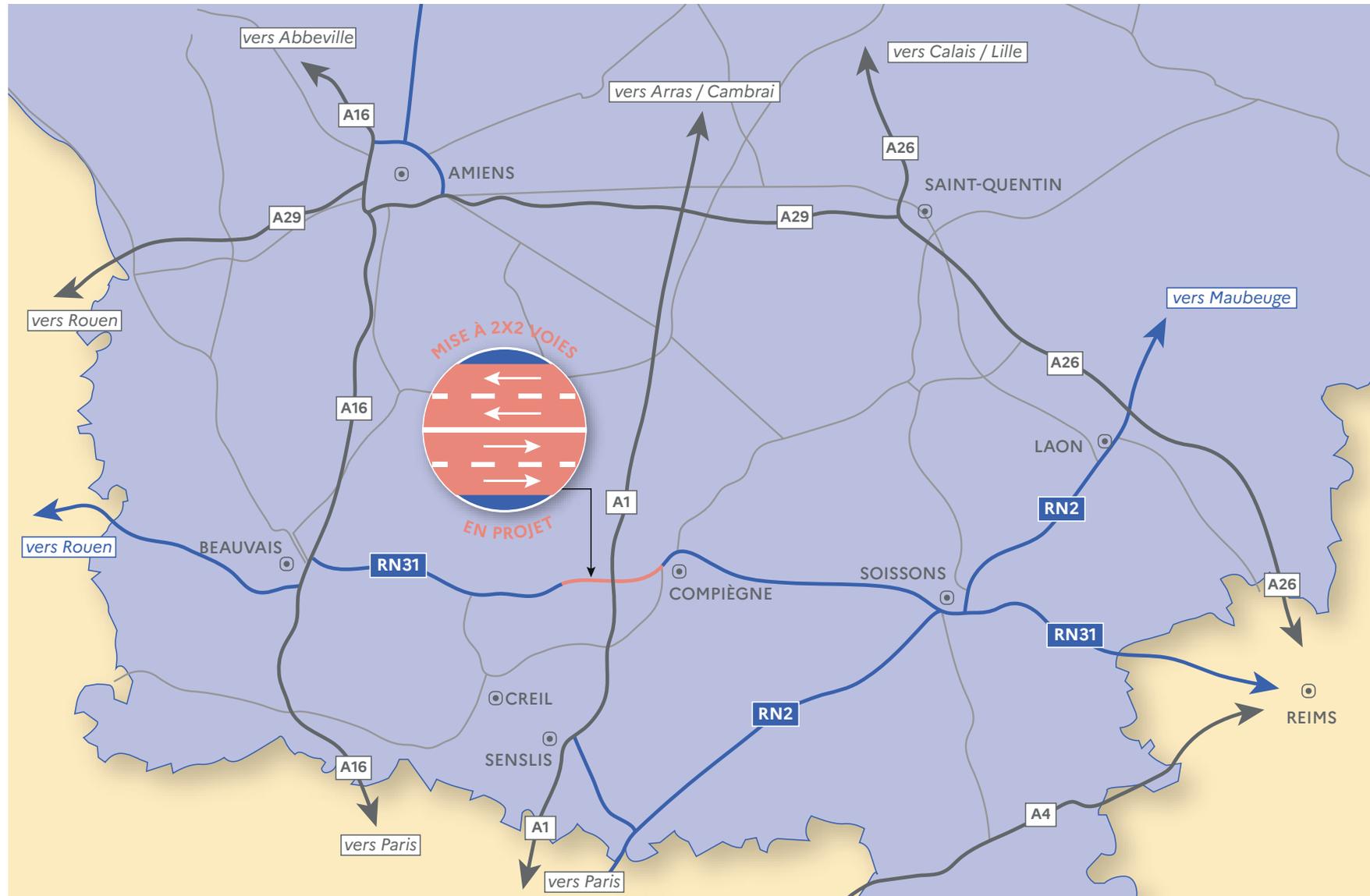
LES NIVEAUX DE TRAFIC SUR L'AXE



En véh./jour 2 sens confondus (chiffres 2022 et 2024)

11 500 Tous véhicules 16 % PL Part des poids lourds (PL)

SITUATION DE LA RN31



- Projet d'aménagement à 2x2 voies par élargissement sur place
- Route nationale
- Autoroute
- Réseau routier d'intérêt régional
- ⊙ Grand pôle régional

© Menscom - studio Kali.

Où en est-on des aménagements entre Beauvais et Compiègne ?

La RN31 entre Beauvais et Compiègne (58 km) est aujourd'hui aménagée 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 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 des études d'opportunité 2021-2024 et de la présente concertation préalable.**



— 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

© Menscom - studio Kali.

1.2. - La section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne

La section de la RN31 concernée par le projet, longue d'environ 11 kilomètres, se situe entre le giratoire de Bois de Lihus et l'entrée ouest de Compiègne.

Cette section est majoritairement à **chaussée unique bidirectionnelle**, c'est-à-dire comprenant une seule voie par sens de circulation, sans séparateur (terre-plein) central, avec des **créneaux de dépassement**.

Elle apporte un niveau de service moindre que le reste de l'itinéraire entre Beauvais et Catenoy qui est aménagé à 2x2 voies, dans un secteur où les trafics sont élevés, où des accidents sont constatés dans les dernières années et où l'urbanisation et les activités sont en développement. De plus, l'infrastructure nécessite une mise aux normes environnementales.

Un niveau de service qui n'est plus adapté au trafic

Le trafic supporté par la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne oscille entre 10 000 et 40 000 véhicules par jour, deux sens confondus. L'échangeur avec l'autoroute A1 marque un point de bascule, à partir duquel le trafic augmente davantage (voir carte ci-contre). En effet :

- à l'ouest de l'autoroute A1, le trafic est compris entre 10 000 et 15 000 véhicules par jour ;
- à l'est de l'A1, le trafic oscille entre 10 000 et 25 000 véhicules par jour, puis 40 000 véhicules par jour à l'est de l'échangeur avec la rocade sud (route départementale RD1131) de Compiègne*.

Ce trafic est pour 80 à 90 % le fait des véhicules légers (la part des poids lourds sur la section est de 11 % en moyenne). Les jours de semaine, la RN31 est utilisée majoritairement pour les trajets domicile-travail vers les pôles d'emplois du territoire – entreprises, services et grands équipements de Compiègne et de son agglomération, zones d'activités des communes traversées, etc. – ainsi que, via l'autoroute A1, ceux de la région parisienne.

Des saturations sont constatées aux heures de pointe du matin et du soir particulièrement sur la section qui donne accès à l'agglomération de Compiègne, à l'est de la RD98. La densité de trafic conduit à des ralentissements et à des gênes quotidiennes pour les utilisateurs de la route nationale.

Le seuil de saturation d'une infrastructure bidirectionnelle s'établit à environ 15 000 véhicules par jour. **La RN31 dans sa conception actuelle ne permet plus d'écouler correctement le trafic dans certains secteurs. Un élargissement à 2x2 voies est nécessaire pour apporter la fluidité attendue.**

**Mesures de trafics réalisées en 2021, confirmées par une campagne de comptage « post-Covid » en 2022.*



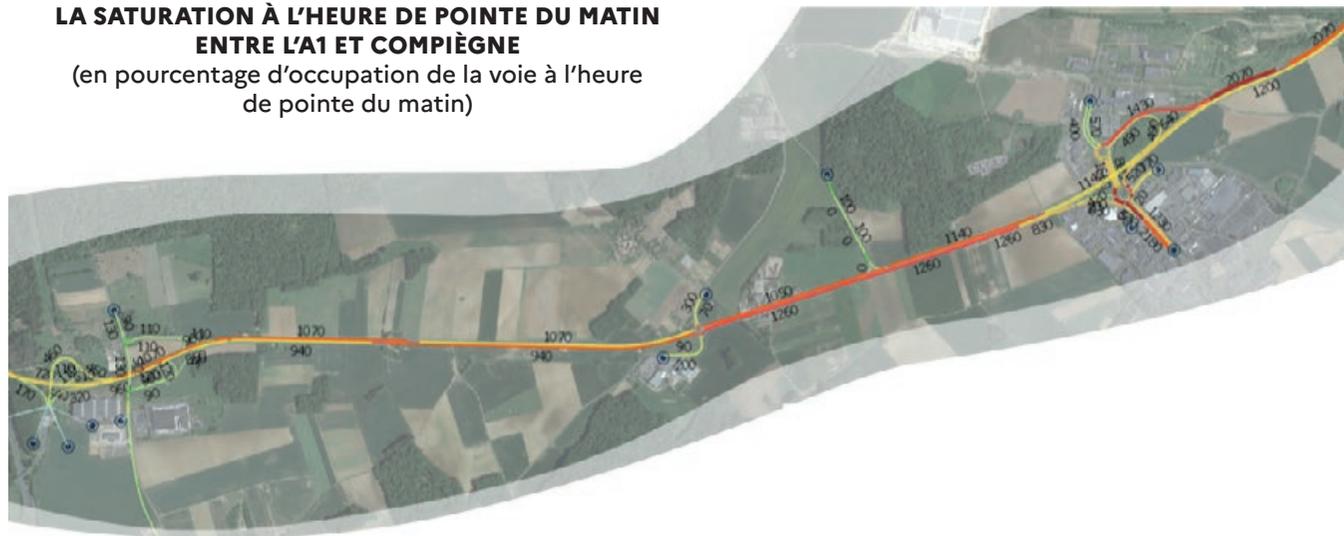
La RN31 à Jaux. © GoogleMap.

LES TRAFICS SUR LA SECTION
(en trafics journaliers moyens – TMJ, comptages réalisés du 26 mai au 1^{er} juin 2021)



6 500 Trafic tous véhicules en moyenne journalière
 Source : études d'opportunité, IRIS Conseil.

LA SATURATION À L'HEURE DE POINTE DU MATIN
ENTRE L'A1 ET COMPIÈGNE
(en pourcentage d'occupation de la voie à l'heure de pointe du matin)



Volume affecté
(Taux d'occupation de la section - couleur)

- 0 jusqu'à 20
- 20 jusqu'à 40
- 40 jusqu'à 60
- 60 jusqu'à 80
- 80 jusqu'à 100
- >100

Source : études d'opportunité, IRIS Conseil.

Des accidents dans les dernières années

Des accidents sont constatés sur la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne, sans que l'infrastructure soit en cause :

- dix accidents entre 2015 et 2019 ;
- neuf accidents entre 2020 et 2024, dont deux mortels – trois de ces accidents ont eu lieu au carrefour entre la RN31 et la RD60 à Arsy.

Un diagnostic de la sécurité de l'infrastructure a été réalisé : il ne relève pas de problème de visibilité dans les carrefours. Toutefois plusieurs carrefours à niveau avec traversée de la route nationale (carrefours simples, carrefours avec tourne-à-gauche) ainsi que des connexions avec des chemins agricoles et des accès directs de riverains sont présents sur l'itinéraire. Les alignements droits de la RN31 et la monotonie du paysage peuvent conduire à de mauvaises interprétations des distances pour les utilisateurs, ou à une mauvaise perception de la présence d'une intersection.

Le projet contribuera à la sécurité des déplacements grâce aux chaussées séparées par un terre-plein central, qui empêchera les collisions frontales. La suppression des accès directs à la RN31, la suppression de certains carrefours et l'aménagement systématique des carrefours conservés par des giratoires ou des ouvrages dénivelés (par-dessus ou par-dessous la RN31) faciliteront et sécuriseront tous les mouvements des véhicules pour franchir la route nationale ou pour s'y insérer.



La RN31 à Moyvillers. © GoogleMap.

Un territoire en développement

Les deux intercommunalités sont en croissance démographique entre 2015 et 2021 :

- la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées compte 18 000 habitants en 2021 et a gagné plus de 600 habitants dans la période ;
- la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne compte 83 000 habitants en 2021 et a gagné près de 1 200 habitants.

Cette évolution positive correspond à la dynamique du département de l'Oise qui gagne 1 200 habitants par an en moyenne entre 2015 et 2021*.

Le nombre d'emplois a également augmenté dans la période :

- + 130 emplois dans la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées, qui en compte 6 000 au total;
- + 2 000 emplois dans la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne qui en compte plus de 40 000.

Plusieurs grands équipements ou aménagements sont à l'étude ou en travaux dans la zone élargie du projet comme, entre autres, le Canal Seine-Nord Europe, la valorisation de l'entrée sud de Compiègne (réhabilitation du quartier Royallieu-Pompidou) ou la requalification du quartier de la gare à Compiègne et Margny-lès-Compiègne.

Le territoire compte aujourd'hui dix zones d'activités, dont six sont implantées à proximité de la RN31. Trois zones d'activités économiques supplémentaires sont en cours d'aménagement (*voir les cartes de synthèse des enjeux, p. 28, 29 et 30*).

Le trafic croît chaque année sur la RN31, de l'ordre de 1 % par an en moyenne sur les dix dernières années.

Le territoire est en développement démographique et économique. Cela se traduira par des besoins de déplacements et des trafics supplémentaires dans l'avenir. Le rôle structurant de la RN31 pour la desserte des pôles et des zones d'activités et pour les déplacements des habitants, des salariés, des clients et des sous-traitants des entreprises locales, en sera renforcé.

*Chiffres Insee parus en décembre 2024 et janvier 2025.

Une infrastructure à moderniser

L'infrastructure actuelle, ancienne dans sa conception et antérieure aux grandes lois relatives à la prise en compte de l'environnement (notamment la loi du 3 janvier 1992 sur l'eau et la loi « bruit » du 31 décembre 1992), ne correspond plus aux normes environnementales en vigueur.

L'amélioration de l'assainissement routier de la RN31 est aujourd'hui nécessaire afin de limiter le risque de pollution (chronique, accidentelle, saisonnière) des milieux naturels liés au ruissellement des eaux de pluie. Le projet prévoit ainsi **la mise en place de dispositifs d'assainissement (réseau de collecte, bassins de traitement) répondant aux exigences actuelles.**

Le projet prendra également **en compte les nuisances sonores pour les habitations riveraines et intégrera les protections adaptées** (protections de façade, écrans acoustiques) dans le cas où les seuils réglementaires de bruit seront dépassés.

Enfin, la RN31 constitue une coupure dans le territoire qui impacte la faune. **L'amélioration des aménagements permettant le passage de la faune de part et d'autre de la RN31 est un objectif affiché du maître d'ouvrage.**



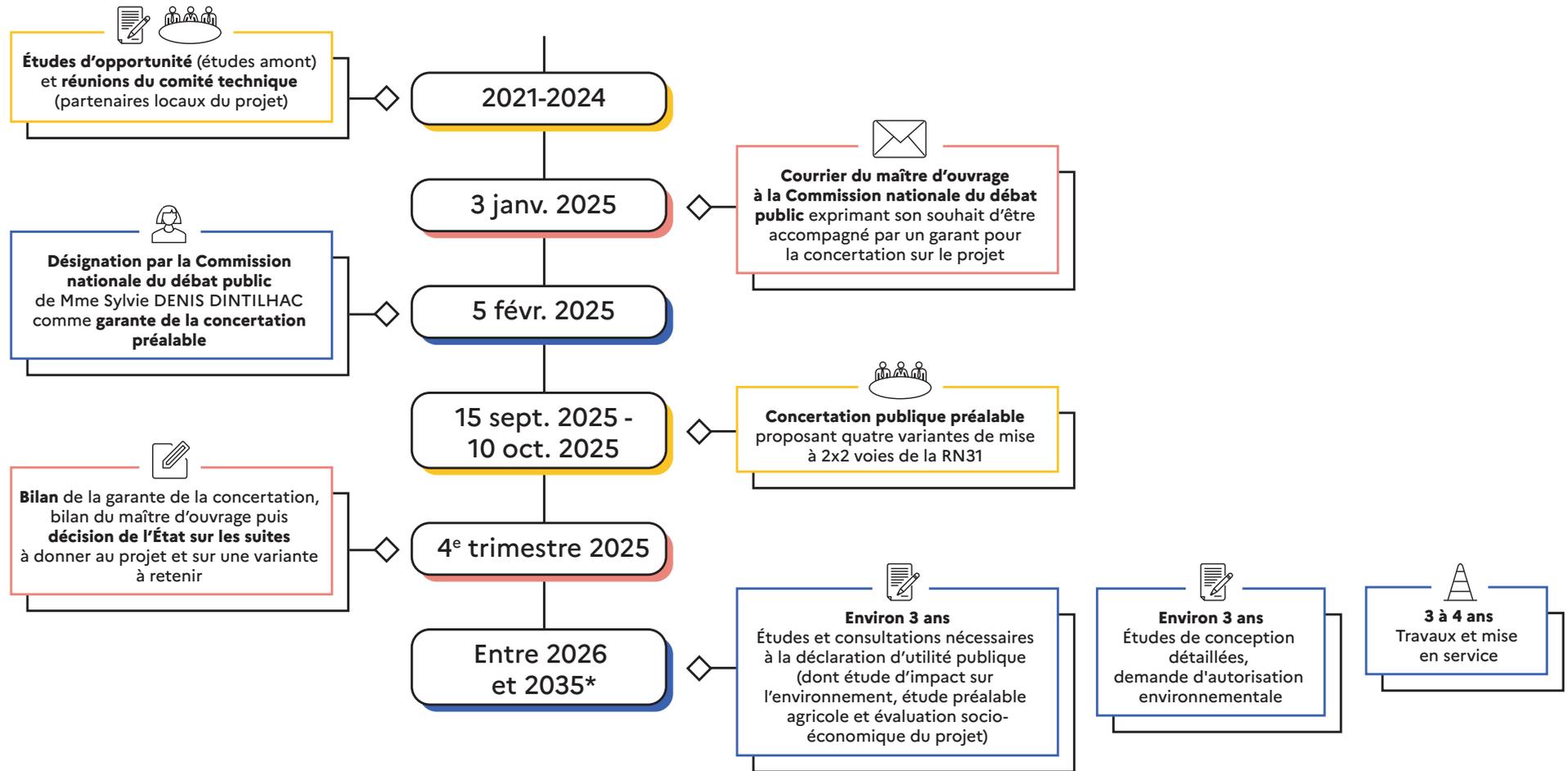
Fossé de collecte des eaux de ruissellement de la chaussée. © G. de Clermont 60/ Commons.



EN CONCLUSION

L'État souhaite aménager la RN31 de façon à la rendre plus fluide et plus sûre, à la moderniser et à contribuer à la cohérence globale de l'itinéraire entre Beauvais et Compiègne, en prenant en compte l'ensemble des enjeux du territoire traversé : déplacements, activité économique, dont l'activité agricole, cadre de vie des habitants et environnement naturel.

1.3. - Les étapes clés du projet



* 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).

LE TERRITOIRE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

Un diagnostic du territoire a été réalisé au cours des études d'opportunité, dans la zone d'étude comprenant les communes d'Arsy, Canly, Compiègne, Grandfresnoy, Jaux, Jonquières, Lachelle, Moyvillers, Remy et Venette. Les principaux enjeux relevés dans ce diagnostic sont présentés dans les pages qui suivent et dans les cartes des pages 28 et suivantes.

2.1. - Les enjeux et les sensibilités prises en compte dans l'opération

Les principaux enjeux pour le milieu humain

- **Le rôle essentiel de la RN31 pour les déplacements**

La RN31 constitue un lien routier structurant pour les déplacements dans l'Oise. Elle relie les agglomérations de Beauvais et de Compiègne et fait le lien entre les autoroutes A16 et A1.

Comme cela a été précisé (voir 1.2. La section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne), l'essentiel du trafic sur la section (80 à 90 %) est constitué de véhicules légers réalisant des **déplacements liés au travail** et aux **besoins économiques** (desserte des entreprises et des zones d'activités).

La RN31 joue aussi un rôle important pour l'accès 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.

Elle **dessert les communes** de la zone d'étude et au-delà le Nord-Est du département de l'Oise, grâce aux connexions avec sept routes départementales.

Des accidents sont constatés sur la RN31 dans les dernières années : la **sécurité routière**, bien que ne constituant pas un problème majeur dans la configuration actuelle de la RN31, est un enjeu.

La route nationale croise la voie verte de la Plaine d'Estrées, construite sur l'ancienne voie ferrée entre Estrées-Saint-Denis et Rivecourt, et **plusieurs liaisons douces** reliant les communes entre elles. **Les liaisons douces concernées par le projet seront rétablies.**

2.



Bus scolaire du réseau Oise.
© Michael LACHANT/Région Hauts-de-France.

DÉFINITION

LIAISONS DOUCES

Itinéraires spécialement aménagés pour les déplacements non motorisés (à pied, à vélo, à trottinette, à cheval...).

Deux aires de covoiturage sont présentes le long de la RN31, dans la commune de Moyvillers :

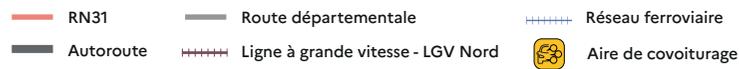
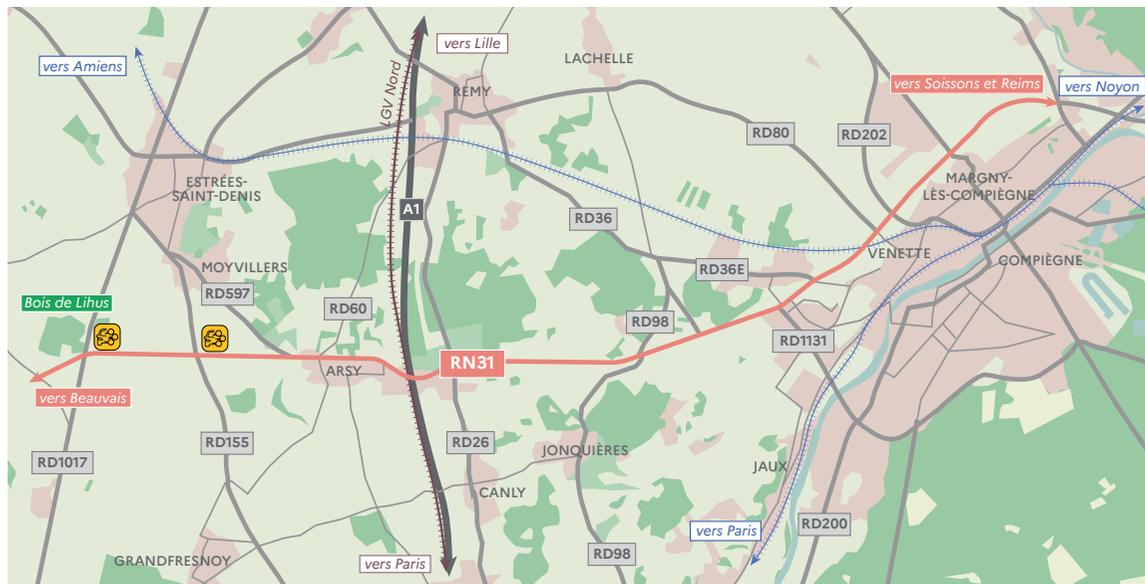
- l'une à la station-service au carrefour avec la RD1017 ;
- l'autre sur l'aire de repos située à proximité de la RD155.

La RN31 est empruntée par **trois lignes de cars interurbains du réseau « Oise Mobilité »**, dont la ligne 33E qui relie Beauvais et Compiègne. Aucun arrêt de car n'est présent directement sur la route nationale (le plus proche de la RN31 se trouve dans le centre-ville d'Arsy, sur la ligne reliant Compiègne à Arsy).

Compiègne est reliée à Amiens, Saint-Quentin et Paris par des lignes ferroviaires; elles sont orientées Nord-Sud et ne longent pas la RN31. Le territoire est par ailleurs traversé par la Ligne à Grande Vitesse Nord (sans arrêt), qui longe l'autoroute A1 dans les communes d'Arsy et de Remy.

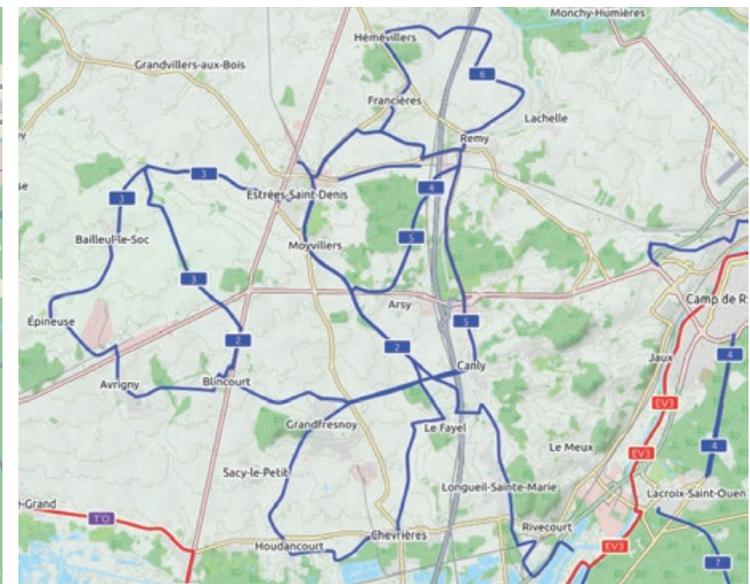
La RN31 est le seul axe de transport permettant une liaison directe entre Beauvais et Compiègne. Il n'existe pas d'offre par d'autres modes de déplacements (train, voie d'eau) pour relier ces deux villes.

LES RÉSEAUX ROUTIER ET FERROVIAIRE DE LA ZONE D'ÉTUDE



© Menscom - studio Kali.

LES LIAISONS DOUCES DANS LA ZONE D'ÉTUDE



• La place importante de l'activité agricole

L'agriculture est très présente sur le territoire. En dehors des surfaces boisées et des zones urbanisées, la zone d'étude est majoritairement agricole : l'activité occupe **plus de 60 % des sols**.

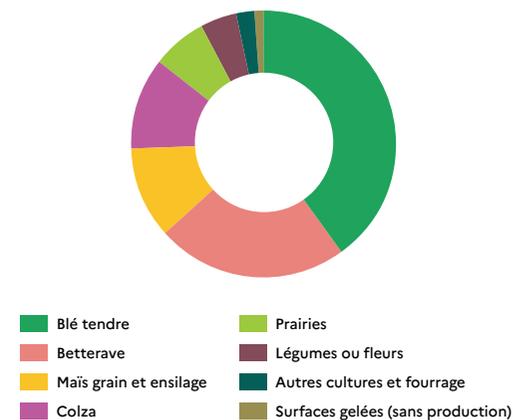
Les principales cultures recensées sont le blé et la betterave (plus de la moitié de la surface agricole utile), avec une place significative accordée également au maïs et au colza (20 % de la surface agricole utile).

Le projet devra intégrer les enjeux liés à l'activité agricole, concernant notamment :

- les emprises foncières nécessaires à l'élargissement de la RN31 à 2x2 voies et potentiellement à des compensations environnementales. Il sera possible de mettre en œuvre des aménagements fonciers, agricoles et forestier (remembrements), si ce type d'aménagement est choisi par le territoire ;
- des compensations agricoles en cas de fort impact ;
- le rétablissement de l'ensemble des accès aux exploitations agricoles et aux parcelles qui seraient concernés par le projet. De plus, certaines variantes d'aménagement intègrent des itinéraires de substitution pour les véhicules lents, dont les engins agricoles (*voir 3.2. Les quatre variantes présentées à la concertation*). Les itinéraires de substitution et les rétablissements d'accès pourront conduire à des allongements de certains trajets pour les agriculteurs ;
- le rétablissement des installations nécessaires au fonctionnement des exploitations, par exemple d'irrigation.

Une étude préalable agricole sera réalisée dans la suite du projet. Elle aura pour objectif d'analyser précisément l'état initial de l'économie agricole à l'échelle du territoire, d'étudier les effets et impacts du projet sur elle et d'identifier les mesures pour éviter et réduire les effets négatifs ainsi que les mesures de compensation collectives envisagées pour la soutenir.

**CATÉGORIES DE CULTURES
DANS LA ZONE D'ÉTUDE**



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

- **Des zones d'activités en développement**

La zone d'étude se caractérise par la présence de dix zones d'activités, donc six sont directement desservies par la RN31 : zones d'activités économiques d'Arsy, de Canly, « Fortes Terres » à Jonquières et du Bois de Plaisance à Venette et zones commerciales du Camp du Roy à Jaux et de Jaux-Venette à Venette (voir les cartes de synthèse des enjeux, p. 28, 29 et 30).

Également, trois zones proches de l'axe de la route nationale sont en développement :

- la zone d'activités de Remy est en cours d'extension ;
- le parc d'activités du Poirier à Moyvillers est en cours d'aménagement ;
- une zone d'aménagement concerté est en développement à Lachelle (ZAC d'Aiguisy), dans le prolongement du parc du Bois de Plaisance de Venette.

Les zones d'activités regroupent de nombreuses PME et enseignes commerciales, des activités de transport et de logistique et spécifiquement pour la ZAE du Bois de Plaisance à Venette de grands groupes (Chanel, Nutrition Nature, Plastic Omnium...) et des centres de recherche et développement.



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

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne **améliorera l'accès aux emplois et la desserte des entreprises présentes dans les zones d'activités, renforcera leur attractivité et participera au développement économique de l'Ouest de Compiègne.**

Des bénéfices pourront être retirés également par les commerces, entreprises artisanales et services implantés dans les communes traversées et le long de la RN31. Spécifiquement les stations-services (une au niveau du giratoire de Bois de Lihus et deux situées à Jonquières) pourront être maintenues, avec réaménagement, dans le cadre du projet.

- **Le cadre de vie des habitants : l'attention portée au bruit et à la qualité de l'air**

Dans la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne, la RN31 traverse des espaces situés en dehors des zones urbanisées. Toutefois quelques habitations isolées ainsi que des zones bâties au nord de la commune d'Arsy sont proches de la route nationale.

Une campagne de mesure de bruit a été réalisée du 31 mai au 2 juin 2021. Elle s'est appuyée sur dix points de mesure localisés au niveau de l'échangeur avec l'autoroute A1, de carrefours entre la RN31 et des routes départementales et d'habitations (dont trois points de mesure sur les franges Nord et Sud d'Arsy).

Un seul site sensible a été recensé dans la zone d'étude : il s'agit de l'école primaire d'Arsy. Elle **fera l'objet d'une modélisation acoustique dans la suite des études.**

La majorité des niveaux sonores, pour les points de mesure effectués dans une bande de cent mètres de part et d'autre de la RN31, sont en zone d'ambiance modérée, comprise entre 50 décibels (ou dB(A)) et 55 dB(A) de jour (période de 6h à 22h) et entre 45 et 50 dB(A) de nuit (période de 22 h à 6 h) (voir *carte ci-contre*).

Trois points de mesures sont en zone d'ambiance non modérée, les niveaux sonores enregistrés étant supérieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. Il s'agit des points situés :

- au carrefour entre la RN31 et la RD60 au nord-ouest d'Arsy ;
- à proximité du giratoire entre la RN31 et la RD98 à Jonquières ;
- dans la traversée du lieu-dit Boucquy à Jaux.

Le projet sera réalisé suivant la réglementation applicable sur le bruit. Ces premières mesures de bruit seront actualisées dans la future étude d'impact, une fois qu'une variante d'aménagement de la RN31 sera retenue. Dans le cas où l'évolution des niveaux de bruit liés au projet, par rapport au scénario « fil de l'eau », c'est-à-dire sans aménagement, dépasse les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage mettra en œuvre des mesures de protection acoustique, de type protections de façades ou écrans anti-bruit.



Vue sur Arsy.
© Communauté de communes de la Plaine d'Estrées.

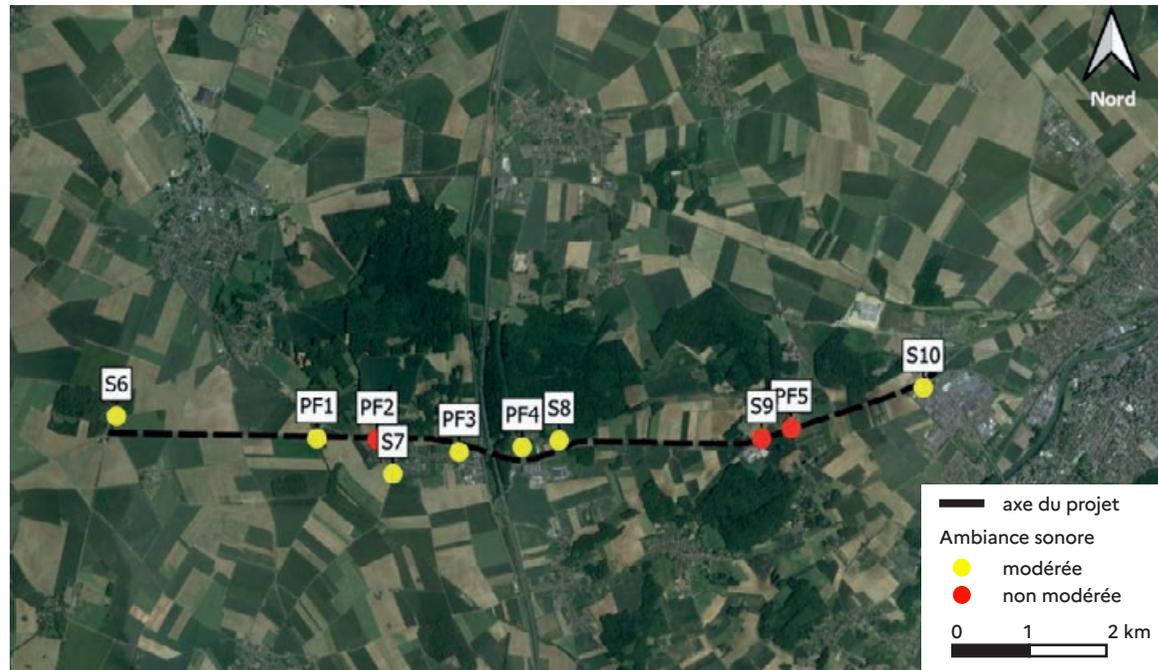
LE CADRE RÉGLEMENTAIRE SUR LE BRUIT

La contribution sonore de projets d'infrastructure routière est réglementée par les articles L.571-1 à L.571-17 et R571-32 et suivants du code de l'environnement, l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et la circulaire du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

DÉFINITION

SITE SENSIBLE

Lieu accueillant des populations fragiles (établissements de soins), des personnes âgées (EHPAD) ou des enfants (établissements scolaires). Les sites sensibles sont pris en compte dans les études sur le bruit et la qualité de l'air.



Source : études d'opportunité, IRIS Conseil. © Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

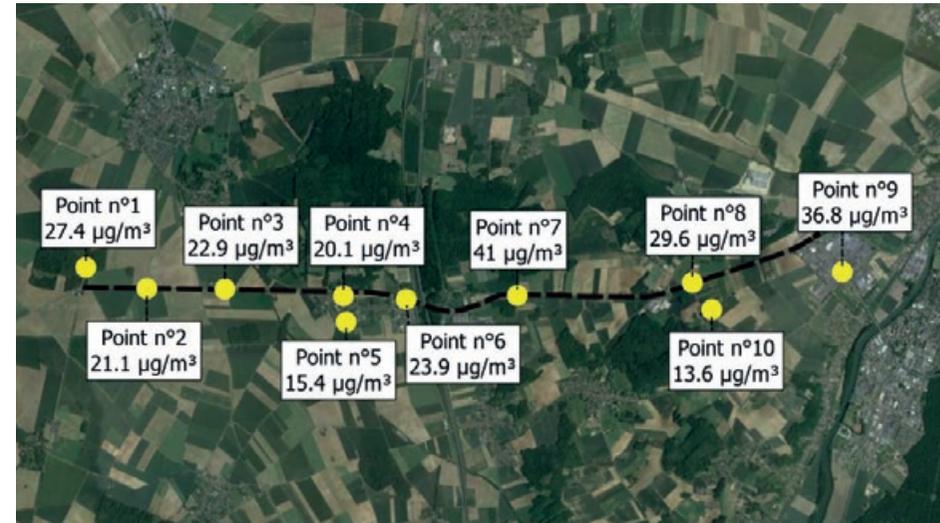
La qualité de l'air est globalement satisfaisante sur le territoire.

Des mesures sur le terrain (mesure de la concentration en dioxyde d'azote ou NO₂) ont été réalisées en période estivale (du 31 mai au 29 juin 2021) et en période hivernale, plus propice aux émissions atmosphériques (25 octobre au 22 novembre 2021) sur plusieurs points le long de la RN31 et à Arsy (voir cartes en page suivante).

Elles ont montré des concentrations en dioxyde d'azote globalement inférieures à la valeur limite et à l'objectif de qualité : l'objectif de qualité est fixé à 40 µg/m³ (microgramme par mètre cube) et les valeurs relevées sur les points de mesures ne dépassent pas 27 µg/m³ en période estivale et 40 µg/m³, sauf en un point de mesure le long de la RN31, à Canly, à 41 µg/m³ en période hivernale.

Ces premières mesures de qualité de l'air seront actualisées dans la future étude d'impact, une fois qu'une variante d'aménagement de la RN31 sera retenue.

RÉSULTATS DES MESURES DE QUALITÉ DE L'AIR
dioxyde d'azote, mesures en été (à gauche) et mesures en hiver (à droite)



● point de mesure avec concentration mesurée en NO2
 — projet
 0 1 2 km

Source : études d'opportunité, IRIS Conseil. © Iris Conseil / DREAL Hauts-de-France.

DÉFINITIONS

DIOXYDE D'AZOTE

Polluant atmosphérique d'origine naturelle ou lié (principalement) aux activités humaines. Il provient des processus de combustion, en particulier des moteurs thermiques des véhicules et de procédés industriels.

OBJECTIF DE QUALITÉ

Niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

VALEUR LIMITE

Niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base de connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble.

DÉFINITIONS

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Document définissant les orientations et les règles d'urbanisme dans une commune. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) a la même fonction à l'échelle d'une intercommunalité.

PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES`

Le périmètre de protection immédiate correspond au terrain d'implantation du captage et à ses abords.

Le périmètre de protection rapprochée doit protéger efficacement le captage des migrations de substances polluantes.

Le périmètre de protection éloignée correspond à la zone d'alimentation du captage, voire à l'ensemble du bassin versant.

SERVITUDE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Limitation administrative au droit de propriété et d'usage du sol, instituée par l'autorité publique pour des ressources ou des équipements d'utilité publique. Les servitudes d'utilité publique concernent notamment les captages, les canalisations de gaz, les réseaux de télécommunication, les lignes électriques, les monuments historiques, les cimetières...

ZONE DE PRÉSUMPTION DE PRESCRIPTION ARCHÉOLOGIQUE

Créées par la loi du 1^{er} août 2003 relative à l'archéologie préventive, les zones de présomption de prescription archéologique permettent d'alerter les aménageurs sur les zones archéologiques sensibles du territoire, et qui sont présumées faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive en cas de travaux d'aménagement.

• L'urbanisme et les servitudes d'utilité publique

Le périmètre du projet est soumis aux **documents d'urbanisme des collectivités traversées** : plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Arsy, Canly, Grandfresnoy et Moyvillers et plan local d'urbanisme intercommunal, valant programme local de l'habitat (PLUiH), de l'Agglomération de la Région de Compiègne. Le fuseau de prise en considération des études en cours sur la RN31 est intégré au PLUiH de l'Agglomération de la Région de Compiègne et en cours d'intégration dans les PLU des autres communes : de ce fait, la RN31 est inscrite dans les perspectives d'aménagement du territoire.

Le projet prendra en compte les prescriptions des documents d'urbanisme relatives aux emplacements réservés. Une attention particulière devra notamment être portée aux espaces boisés classés (l'évitement sera recherché) et aux impacts sur l'agriculture, qui devront être compensés (réorganisation du parcellaire, reconstitution de cheminements agricoles). L'assainissement à prévoir pour l'infrastructure routière (gestion des eaux pluviales de la chaussée) devra également être conforme aux règlements des PLU.

La conception du projet intégrera la présence de plusieurs servitudes d'utilité publique dans la zone d'étude. Elles concernent (*voir cartes page ci-contre et suivantes*) :

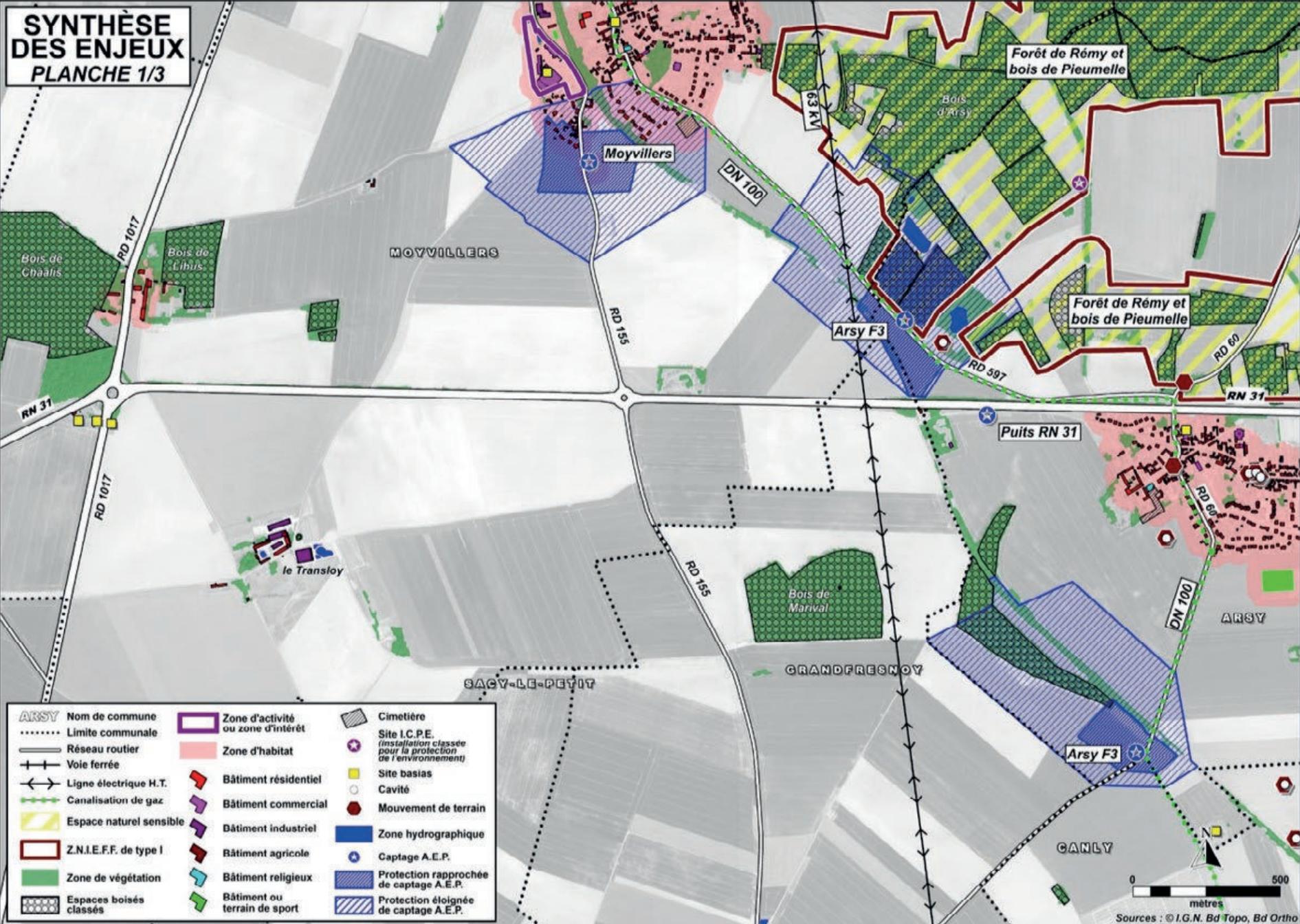
- **trois captages d'alimentation en eau potable**, l'un à Moyvillers, les autres à Arsy. Ces captages présentent tous trois des périmètres de protection (immédiats, rapprochés et éloignés), qui réglementent la construction d'infrastructures routières – la construction est interdite uniquement dans le périmètre rapproché du captage d'Arsy au nord de la RN31. Ces périmètres seront pris en compte et des mesures permettant d'éviter toute migration de substance polluante dans l'eau seront installées, pendant les travaux d'aménagement de la RN31 et après ;
- **cinq canalisations de transport et de distribution de gaz**, dont trois franchissent la RN31, dans les communes d'Arsy, Canly, Jaux, Jonquières, Moyvillers et Venette, et les **lignes électriques de moyenne et haute tension** (de 50 000 à 400 000 Volts) du réseau RTE traversant les communes d'Arsy, Canly, Grandfresnoy, Jaux, Moyvillers et Venette. Ces infrastructures de transport d'énergie n'empêchent pas la réalisation du projet routier mais demanderont des autorisations et des mesures constructives spécifiques.

• Le patrimoine et le paysage

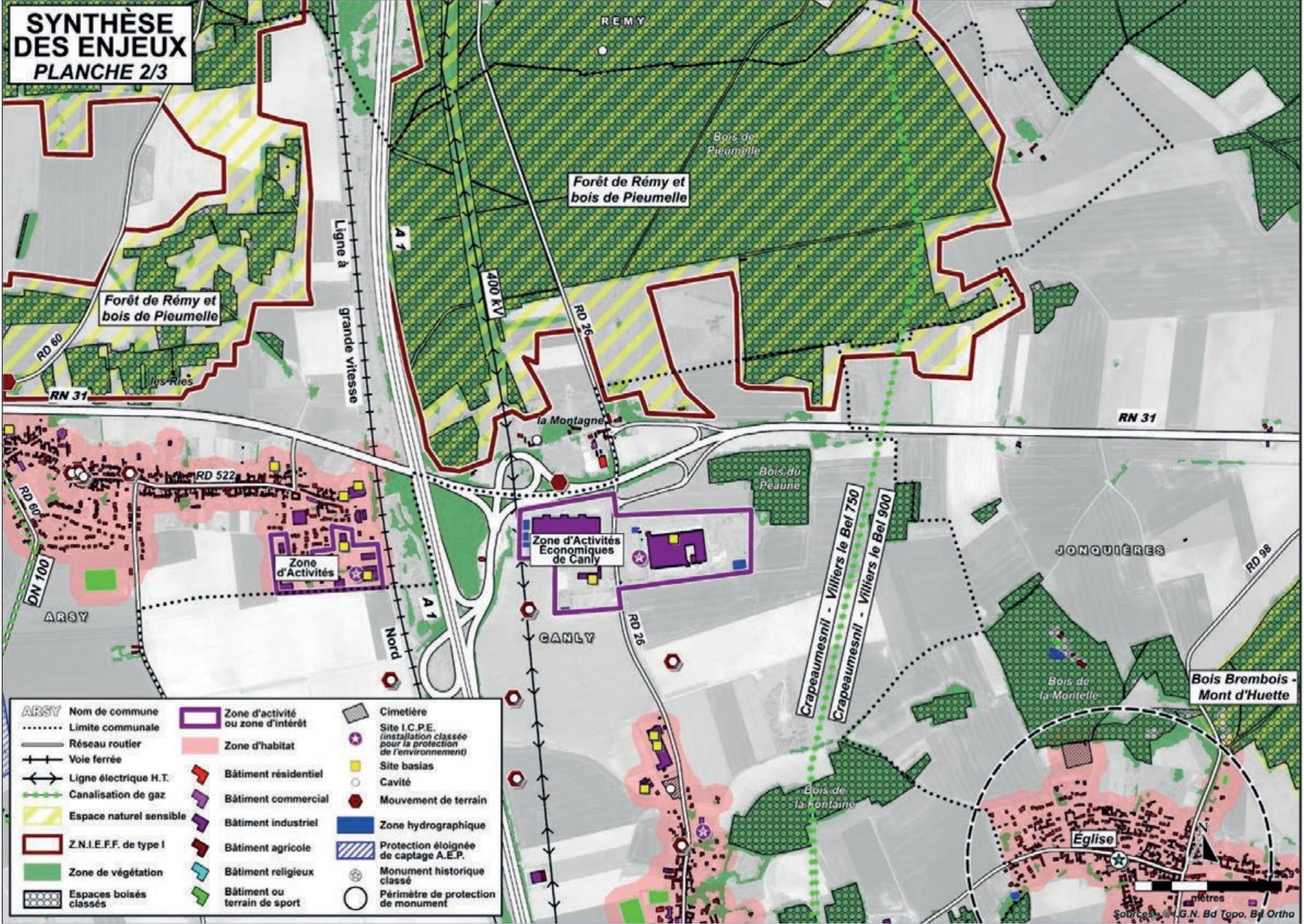
La zone d'étude est concernée par un monument historique classé, l'église Saint-Nicolas à Jonquières, qui dispose d'un périmètre de protection de 500 mètres (*voir cartes page ci-contre et suivantes*). La RN31 se situe largement au nord de ce périmètre : le projet n'aura pas d'impact.

Les communes de Grandfresnoy, Jonquières, Moyvillers et Remy sont concernées par des zones de présomption de prescription archéologique. **Le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 sera précédé d'un diagnostic archéologique.** Par ailleurs, la zone d'étude ne présente aucun enjeu particulier en termes de paysage.

CARTES DE SYNTHÈSE DES ENJEUX

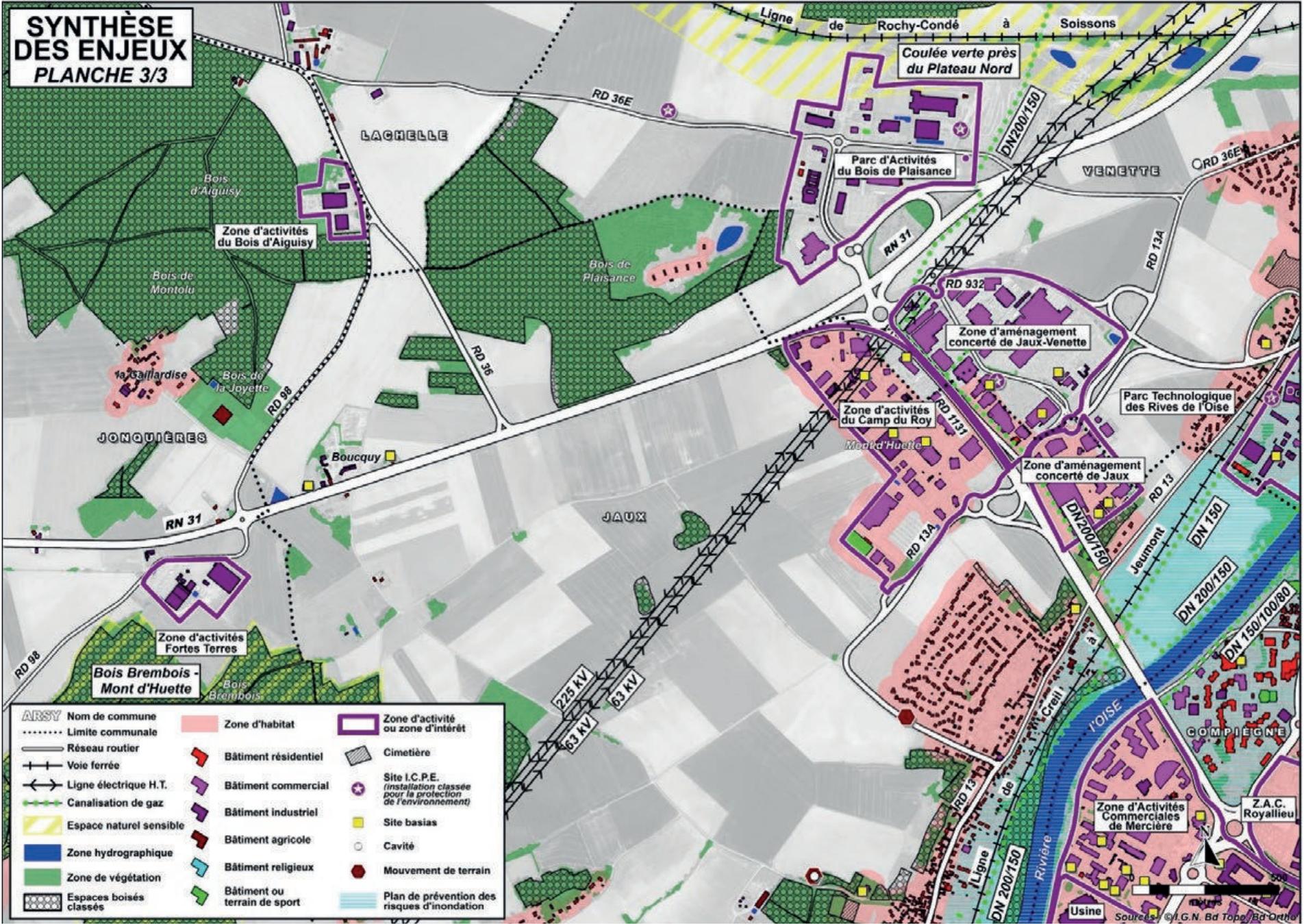


SYNTHÈSE DES ENJEUX PLANCHE 2/3



ARSY	Nom de commune		Zone d'activité ou zone d'intérêt		Cimetière
	Limite communale		Zone d'habitat		Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
	Réseau routier		Bâtiment résidentiel		Site basias
	Voie ferrée		Bâtiment commercial		Cavité
	Ligne électrique H.T.		Bâtiment industriel		Mouvement de terrain
	Canalisation de gaz		Bâtiment agricole		Zone hydrographique
	Espace naturel sensible		Bâtiment religieux		Protection éloignée de captage A.E.P.
	Z.N.I.E.F.F. de type I		Bâtiment ou terrain de sport		Monument historique classé
	Zone de végétation				Périmètre de protection de monument
	Espaces boisés classés				

SYNTHÈSE DES ENJEUX PLANCHE 3/3



ARSY	Nom de commune		Zone d'habitat		Zone d'activité ou zone d'intérêt
	Limite communale		Bâtiment résidentiel		Cimetière
	Réseau routier		Bâtiment commercial		Site I.C.P.E. (installation classée pour la protection de l'environnement)
	Voie ferrée		Bâtiment industriel		Site basias
	Ligne électrique H.T.		Bâtiment agricole		Cavité
	Canalisation de gaz		Bâtiment religieux		Mouvement de terrain
	Espace naturel sensible		Bâtiment ou terrain de sport		Plan de prévention des risques d'inondation
	Zone hydrographique				
	Zone de végétation				
	Espaces boisés classés				

DÉFINITIONS

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE

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

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, s'alimenter, se reproduire, se reposer et ainsi favoriser le maintien de la biodiversité.

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. Il existe deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I, espaces écologiquement homogènes qui présentent un intérêt biologique remarquable ;
- les ZNIEFF de type II, grands ensembles naturels riches, offrant des potentialités biologiques importantes.

Les principaux enjeux pour l'environnement naturel

Seule une **Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I, nommée « Forêt de Remy et Bois de Pieumelle »** est comprise dans la zone d'étude (voir cartes pages précédentes). Cette forêt présente plusieurs types de milieux (eaux douces stagnantes, prairies de fauche, chênaies-charmaies, chênaies acidophiles et bocages résiduels) propices à une diversité d'espèces végétales et animales.

Aucun site classé au patrimoine naturel et aucun site soumis à une protection réglementaire du patrimoine naturel n'est présent. Il n'y a pas de zone humide dans le territoire.

La zone d'étude recoupe deux réservoirs de biodiversité de la Trame verte et bleue :

- un réservoir de biodiversité dont la zone correspond à celle de la ZNIEFF « Forêt de Remy et Bois de Pieumelle » ;
- un réservoir de biodiversité de cours d'eau correspondant à la vallée de l'Oise, dans les communes de Jaux et Venette, mais qui est éloigné du projet.

Le projet pourrait impacter des réservoirs de biodiversité, en particulier ceux de la trame verte. Il coupe un **corridor arboré** constitué des bois de feuillus situés entre Canly et Jonquières qui permettent aux animaux de rejoindre la forêt de Remy.

Des investigations avaient été conduites sur la faune et la flore en 2013-2014 dans la zone d'étude ; **elles seront reprises et approfondies, sur la base d'inventaires de terrain à différentes saisons, dans la suite des études.** Des espèces animales intéressantes, avec des enjeux assez forts ou moyens, avaient été recensées au cours de ces premières investigations :

- des oiseaux (zones de nidification) : le Tarier pâtre (un passereau) et le Faucon hobereau ;
- des chauve-souris : le Noctule, l'Oreillard roux, le Petit Rhinolophe et le Grand Murin ;
- des batraciens : le Triton crêté et la Rainette verte ;
- des mammifères terrestres : le Blaireau d'Europe et le Cerf élaphe ;
- des insectes : le Petit Mars changeant (un papillon), le Criquet verte-échine et le Criquet des mouillères.

L'amélioration des aménagements permettant le passage de la faune de part et d'autre de la RN31 est un objectif affiché du projet.

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 les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur les milieux naturels et les corridors écologiques.



1. Blaireau d'Europe.
© Caroline Legg / Commons.

2. Noctule.
© Mnolf / Commons.

3. Târier père.
© Sébastien Faillon / Common.

4. Rainette verte.
© Felix Reimann / Commons.

5. Exemple de passage pour la petite faune,
utilisable par les batraciens, sous la RN2
à Vaumoise (Oise).
© DREAL Hauts-de-France.

2.2. - Les objectifs du projet : améliorer la sécurité, faciliter les déplacements et moderniser l'infrastructure



La RN31 à 2x2 voies dans la déviation de Breuil-le-Sec.
© G. de Clermont60/ Commons.

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 voies 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 actives (marche à pied, vélo...) sur ces itinéraires de substitution ;
- **de moderniser l'infrastructure** par une mise aux normes environnementales. Ainsi, sont intégrées 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 de part et d'autre 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.

2.3. - Et si le projet n'était pas mis en œuvre ?

Si le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne n'est pas réalisé, la situation actuelle perdurera : cette section de la route nationale restera à chaussée unique bidirectionnelle (une voie par sens de circulation, sans terre-plein ou séparateur central) avec des créneaux de dépassement, et sa conception ancienne, antérieure aux grandes lois relatives à la prise en compte de l'environnement, ne sera pas revue.

En parallèle, les trafics routiers (qui sont déjà aujourd'hui en croissance continue, de l'ordre de 1 % par an en moyenne sur les dix dernières années) continueront d'augmenter en raison de l'évolution démographique et économique du territoire. Cela entraînera une congestion accrue, notamment aux heures de pointe, et aggravera les ralentissements et les gênes pour les utilisateurs de la route.

La desserte des zones d'activités, dont plusieurs sont en développement, ne sera pas améliorée et l'accès routier ne jouera pas de rôle dans leur attractivité. L'itinéraire à 2x2 voies entre Beauvais et Compiègne restera incomplet.

Des aménagements ponctuels seront possibles, mais le niveau de service que permet une réhabilitation complète ne sera pas atteint. Notamment la section n'inclura pas de séparateur central sur l'ensemble de son linéaire. La sécurisation de l'ensemble des carrefours par la création de giratoires ou de passages dénivelés (par-dessus ou par-dessous la RN31) et la mise en place de protections acoustiques pour les riverains et de passages pour la faune ne seront pas réalisées, ou ne pourront l'être qu'en partie.

Si le projet n'est pas mis en œuvre, la RN31 ne suivra pas la dynamique du territoire : elle n'apportera pas de réponse satisfaisante aux besoins croissants de mobilité, de sécurité et de desserte.

3.

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.

LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LEUR COMPARAISON

3.1. - 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, s'écartant largement au nord et au sud de l'axe de la RN, et 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 actives (*voir cartes page suivante*).

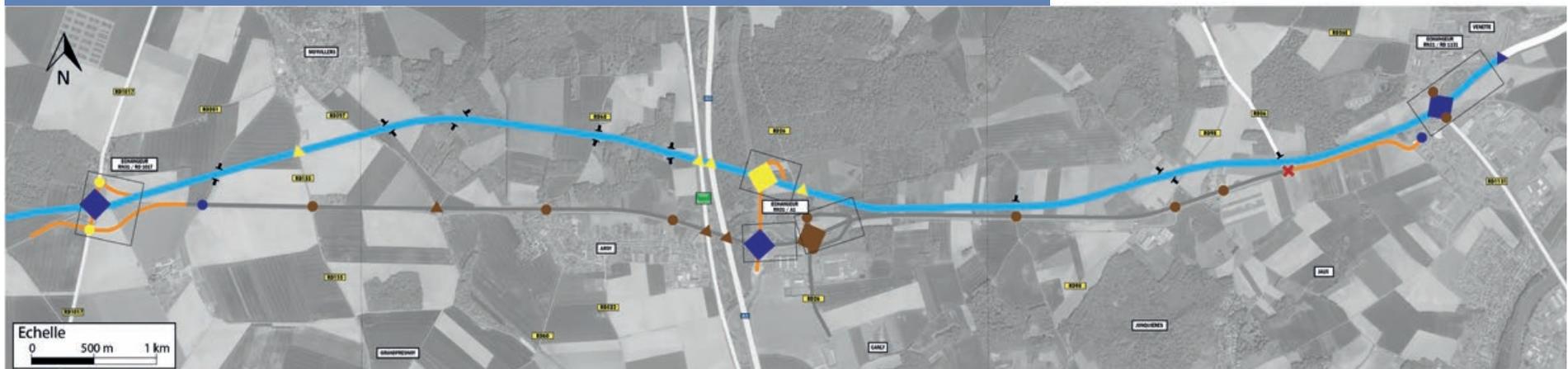
Après partages et échanges avec le comité technique qui réunit les partenaires locaux, **ces variantes en tracés neufs ont été écartées car leurs impacts sur le foncier agricole, les milieux naturels et les zones bâties ont été jugés rédhibitoires. Elles ne sont plus à l'ordre du jour**.

LES VARIANTES EN TRACÉ NEUF ÉTUDIÉES ET ABANDONNÉES

VARIANTE EN TRACÉ NEUF AU SUD DE LA RN31 (VARIANTE ABANDONNÉE)



VARIANTE EN TRACÉ NEUF AU NORD DE LA RN31 (VARIANTE ABANDONNÉE)



- | | | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------|----------------------------------|
| 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 (80 km/h) | Carrefour supprimé | Carrefour réaménagé | Carrefour dénivelé avec échanges |
| Mise à 2x2 voies (90 km/h) | Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h) | Croisement ou linéaire interrompu | Carrefour créé | Carrefour plan |

3.2. - Les quatre variantes présentées à la concertation

Les quatre variantes présentées à la concertation sont des variantes de doublement (ou élargissement) de la RN31 sur place. Deux de ces quatre variantes proposent une mise à 2x2 voies partielle, où seul le tronçon situé à l'est de l'échangeur avec l'autoroute A1, le plus chargé en trafic (voir 1.2. La section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne), est élargi.

Les quatre variantes se répartissent donc en :

- **deux variantes de mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section :**
 - l'une en route express à 110 km/h (variante A) – cette variante correspond au parti d'aménagement (à 2x2 voies en route express) déjà mis en œuvre entre Beauvais et Catenoy ;
 - l'autre en route non express à 90 km/h (variante B) ;
- **deux variantes de mise à 2x2 voies partielle :**
 - sécurisation et requalification environnementale à l'ouest de l'A1 à 90 km/h, 2x2 voies en route express à 110 km/h à l'est (variante C) ;
 - sécurisation et requalification environnementale à l'ouest de l'A1 à 90 km/h, 2x2 voies en route express à 110 km/h à l'est, identique à la variante C mais sans reprise des principaux échangeurs (variante D).

Les quatre variantes ont les mêmes points d'origine sur la RN31 :

- à l'ouest, le giratoire de Bois de Lihus (connexion entre la RN31 et la RD1017) ;
- à l'est, le passage supérieur de la RD36E situé à environ 600 mètres à l'est de l'échangeur qui donne accès à la zone commerciale Le Camp du Roy et aux zones d'activités de Jaux-Venet et du Bois de Plaisance.



Le carrefour giratoire de Bois de Lihus, extrémité ouest du projet. © GoogleMap.

ROUTE EXPRESS ET ROUTE NON EXPRESS

Le classement des différents types de routes résulte du code de la voirie routière.

Une **route express** se caractérise de la manière suivante : elle est accessible seulement en des points aménagés à cet effet, les propriétés riveraines n'y ont pas d'accès direct et elle peut être interdite à certaines catégories d'usagers et de véhicules, notamment les véhicules non motorisés ou les véhicules motorisés circulant à des vitesses lentes. Pour ces usagers, des itinéraires de substitution sont créés parallèlement à la route express. Les croisements avec les autres voies sont soit dénivelés (par-dessus ou par-dessous les voies croisées) soit à niveau, généralement par des carrefours giratoires.

Une **route non express** est, à la différence d'une route express, accessible à tous les types de véhicules.

LA RN31 AUJOURD'HUI : UNE ROUTE BIDIRECTIONNELLE AVEC CRÉNEAUX DE DÉPASSEMENT Circulation possible pour les véhicules lents



NON EXPRESS :
Circulation possible sur
la RN31 pour les véhicules
lents

LA RN31 DEMAIN : UNE ROUTE À 2X2 VOIES



EXPRESS :
Circulation réglementée
sur la RN31 et itinéraires
de substitution pour
les véhicules lents

LES CARACTÉRISTIQUES CLÉS DES VARIANTES

VARIANTES	TYPE DE ROUTE / PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT	NOMBRE DE CARREFOURS (PRINCIPALES CONNEXIONS)	TYPES DE CARREFOURS (MAJORITAIREMENT)	VITESSE LIMITE AUTORISÉE	ACCÈS AUX VÉHICULES LENTS ET NON MOTORISÉS
Sans aménagement ou « fil de l'eau »	Route bidirectionnelle avec créneaux de dépassement	9	À niveau	 	Circulation possible sur la RN31
VARIANTE A	2x2 voies en route express 	6	Dénivelés 		Itinéraires de substitution 
VARIANTE B	2x2 voies en route non express 	8	Giratoires 		Circulation possible sur la RN31 
VARIANTE C	Sécurisation/requalification environnementale à l'ouest de l'A1, 2x2 voies en route express à l'est  	7	Giratoires à l'ouest, dénivelés à l'est 	90 km/h à l'ouest de l'A1, 110 km/h à l'est  	Circulation possible sur la RN31 à l'ouest de l'A1, itinéraires de substitution à l'est  
VARIANTE D	Sécurisation/requalification environnementale à l'ouest de l'A1, 2x2 voies en route express à l'est, sans reprise des principaux échangeurs  	7	Giratoires à l'ouest, dénivelés à l'est 	90 km/h à l'ouest de l'A1, 110 km/h à l'est  	Circulation possible sur la RN31 à l'ouest de l'A1, itinéraires de substitution à l'est  

Pour mieux comprendre les aménagements : focus sur les itinéraires de substitution, l'assainissement, le franchissement de l'A1 et les futurs échangeurs

• Les itinéraires de substitution : de véritables routes à double sens

Des itinéraires de substitution pour les engins agricoles, utilisables par les véhicules lents et les modes actifs (vélo, marche à pied), sont prévus dans les variantes ou parties de variantes d'aménagement de la RN31 en route express à 2x2 voies :

- pour l'ensemble de la section entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne pour la variante A ;
- pour la partie située à l'est de l'autoroute A1 pour les variantes C et D ;
- la variante B, étant une route non express, ne nécessite pas d'itinéraire de substitution – les véhicules lents peuvent circuler sur la RN31.

Le positionnement précis de ces itinéraires de substitution sera approfondi dans la suite des études, une fois que la variante d'aménagement de la RN31 sera choisie – à ce stade des principes sont matérialisés sur les cartes des variantes (*voir page 45 et suivantes*).

De manière générale, ces itinéraires seront aménagés le plus possible en parallèle à la route express, pourront utiliser d'autres routes ou chemins existants, moyennant des remises en état ou élargissements si nécessaire, et constitueront de véritables routes à double sens. Leur aménagement permettra de maintenir les dessertes des habitations ou parcelles agricoles, en conservant les dessertes existantes ou en les recréant. L'étude du réseau de routes et de chemins utilisables pour créer ces itinéraires se fera dans la suite des études. Des échanges associeront la profession agricole au sujet.

Les itinéraires de substitution seront réalisés et financés dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne. Leur gestion reviendra aux collectivités locales (selon les cas au Département, aux intercommunalités ou aux communes).



Itinéraire de substitution créé le long de la RN2 à Vaumoise (Oise). ©DREAL Hauts-de-France.



Exemple de bassin d'assainissement.
© DREAL Hauts-de-France.

- **La conception de l'assainissement : des dispositifs pour éviter tout risque de pollution**

L'infrastructure répondra aux normes environnementales : elle intégrera les aménagements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée nécessaires (systèmes de drainage, bassins d'assainissement, etc.).

Le principe de ces aménagements est de séparer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des eaux des bassins versants naturels pour éviter tout risque de pollution par les hydrocarbures :

- les eaux de ruissellement de la plateforme routière sont récupérées dans un réseau séparé. Elles sont soit traitées sur place dans des noues (fossés végétalisés favorisant le dépôt des particules sur lesquels les polluants sont fixés) avant leur infiltration dans le sol, soit dirigées vers des bassins d'assainissement où elles sont traitées avant rejet limité vers le milieu naturel ;
- les eaux des bassins versants naturels sont canalisées le long de la route nationale aménagée vers des exutoires naturels (talweg, cours d'eau, etc.).

Si le système des bassins d'assainissement est retenu, environ quatre bassins seraient nécessaires sur la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne de la RN31.

Le choix et le positionnement des aménagements d'assainissement seront approfondis dans la suite des études.



L'ouvrage de franchissement de l'A1.
© GoogleMap.

- **Le franchissement du nœud routier de l'autoroute A1**

Dans chacune des variantes présentées à la concertation, la partie de la RN31 encadrant l'échangeur avec l'autoroute A1 est prévue en 2x1 voie, c'est-à-dire une voie dans chaque sens séparée par un terre-plein central, sans élargir l'emprise actuelle de la route nationale.

Ce choix a été fait afin de limiter l'impact sur ce nœud routier complexe et d'éviter les coûts significatifs d'un élargissement des ouvrages d'art (ponts routiers) existants. En effet, quatre ouvrages sont présents successivement sur cette partie de la RN31 d'environ un kilomètre avec, d'Ouest en Est : l'ouvrage permettant à la RN31 de franchir la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Nord, l'ouvrage lui permettant de franchir l'autoroute A1, l'ouvrage permettant à la bretelle d'entrée sur l'A1 de franchir la RN31, enfin l'ouvrage permettant à la route départementale 26 de franchir la RN31.

Un profil à 2x1 voie sur cette section est suffisant pour écouler convenablement les trafics aux heures de pointe sans générer de congestion.

Également, le projet conserve à l'identique la configuration de l'échangeur actuel entre la RN31 et l'A1, et la gare de péage existante.

• Les échangeurs, à définir dans la suite des études

La typologie des carrefours prévus est différente selon les variantes :

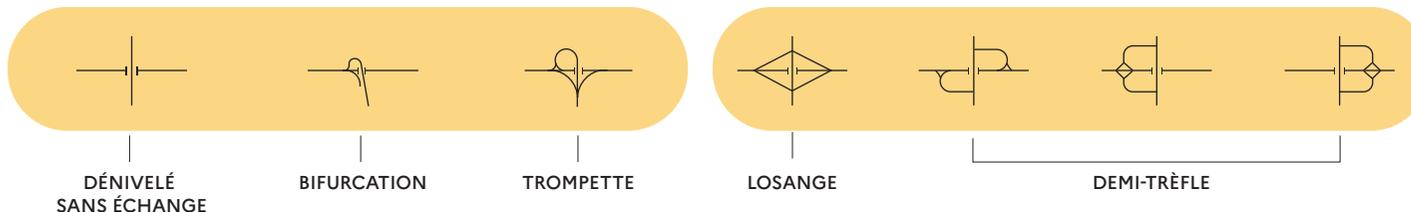
- dans le cas d'un aménagement à 2x2 voies avec statut de route express (variante A et variantes C et D pour leur partie Est), les principales voies interceptées sont rétablies par des ouvrages d'art (pont) en passage supérieur ou inférieur (passant au-dessus ou en dessous de la 2x2 voies), permettant de déniveler les voies entre elles; si un échange de trafic est nécessaire entre les voies concernées, un échangeur est alors aménagé avec l'ajout de voies d'accès à la 2x2 voies (bretelles d'entrée et de sortie) ;
- dans le cas d'un aménagement à 2x2 voies sans statut de route express (variante B), des carrefours à niveau (ou carrefours plans) sont aménagés sous forme de giratoires.

La configuration précise des carrefours sera approfondie dans la suite des études. À ce stade, seuls les principes d'un carrefour dénivélé ou d'un carrefour plan sont figurés sur les cartes des variantes (voir page 45 et suivantes).

Les carrefours seront conçus au cas par cas en fonction des liaisons à rétablir, des flux d'échanges attendus, du respect des référentiels techniques pour garantir la sécurité et d'autres critères tels que, notamment, la recherche de compacité pour limiter les emprises foncières et le coût.

En moyenne sur la RN31 entre Beauvais et Compiègne, on rencontre un échangeur tous les 3 à 5 km. Le coût d'un échangeur est de l'ordre de 7 millions d'euros (ouvrages d'art compris) et nécessite environ 5 hectares d'emprise.

Les différents types d'aménagements possibles pour des carrefours dénivelés sont les suivants :





1. Exemple d'échangeur dénivelé en « demi-trèfle ». © DREAL Hauts-de-France.
2. Exemple d'échangeur dénivelé en losange. © DREAL Hauts-de-France.
3. Giratoire RN31/RD98 existant, à Jonquières. © GoogleMap.



LES VARIANTES QUI SUIVENT SONT DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

À ce stade encore amont des études, les variantes A, B, C et D étudiées et présentées dans les pages qui suivent, sont des **principes d'aménagement**.

De ce fait, les éléments matérialisés sur les cartes des variantes, notamment les carrefours (carrefours à supprimer, à conserver, à réaménager, à créer, carrefour dénivelé, carrefour plan...) et les itinéraires de substitution pour les véhicules lents, **sont des propositions**. Le tracé des itinéraires de substitution ainsi que le positionnement, la typologie des échangeurs et le dimensionnement technique des carrefours restent à définir précisément dans les prochaines étapes du projet.

Ces propositions **peuvent donc évoluer**, en particulier en prenant en compte les points d'attention et avis exprimés au cours de la concertation préalable.

VARIANTE A

ROUTE EXPRESS À 110 KM/H

La variante A prévoit l'aménagement de la RN31 sur environ 11 kilomètres avec un statut de route express (accès réglementé). Elle comprend :

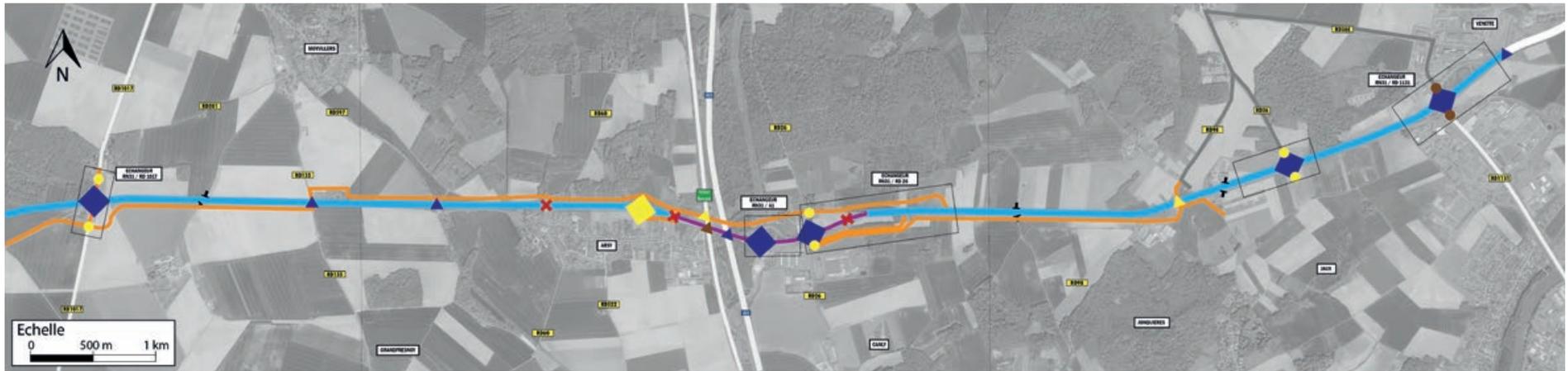
- la mise à 2x2 voies de toute la section, sauf la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1 aménagée à 2x1 voie, l'ensemble avec séparateur central ;
- une vitesse limite de 110 km/h ;
- la conservation, la création ou le réaménagement des carrefours, principalement en carrefours dénivelés. Notamment un échangeur est créé avec la RD36 pour desservir la zone d'activités du Bois d'Aiguisy à Lachelle et en prévision de son développement, et l'échangeur avec la RD1131 est repris pour doubler le nombre de voies à proximité des bretelles et ainsi faciliter l'accès à la zone d'activités du Bois de Plaisance à Venette. Pour des raisons de longueur d'entrecroisement, l'échangeur entre la RD26 et la RN31, proche de celui avec l'autoroute A1, doit être décalé de 700 mètres vers l'Est ;
- le rétablissement de la plupart des routes départementales par des ouvrages dénivelés (par-dessus ou par-dessous la RN31). Le passage inférieur de la voie verte de la Plaine d'Estrées est élargi ;
- un itinéraire de substitution, ou axe secondaire pour les véhicules lents, qui servira également aux mobilités actives (marche à pied, vélo, etc.).

EN QUELQUES MOTS

La variante A, à 2x2 voies en route express sur l'ensemble de la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne, est la seule des quatre variantes à correspondre au parti d'aménagement déjà mis en œuvre sur la RN31 entre Beauvais et Catenoy : en ce sens, elle est la plus homogène avec l'itinéraire Beauvais-Compiègne. Cette variante sécurise et facilite les déplacements sur l'ensemble de la section. Avec une majorité de carrefours dénivelés, elle a les effets les plus favorables pour la fluidité ; en contrepartie les accès au territoire sont moins nombreux qu'aujourd'hui (toutefois cette variante facilite les accès aux entreprises et zones d'activités de Lachelle et de Venette). Par rapport aux variantes B, C et D, elle consomme davantage de surfaces agricoles et son coût est plus élevé.

PRINCIPAUX EFFETS ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Les effets sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) sont faibles ;
- Toute la section est mise aux normes environnementales : gestion des eaux de ruissellement de la chaussée, protections acoustiques si nécessaire, passages pour la faune ;
- La variante devra prendre en compte des canalisations de gaz et des lignes électriques. L'itinéraire de substitution traverse les périmètres de protection rapproché et éloigné du captage d'alimentation en eau potable d'Arsy au nord de la RN31 ;
- Les aménagements au niveau des échangeurs avec l'A1 et avec la RD26 impactent la bordure Sud de la ZNIEFF de type I « Forêt de Remy et Bois de Pieumelle » et le corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières ;
- La consommation d'espace est estimée à 15,4 hectares.



- | | | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| — 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 (80 km/h) | ✗ Carrefour supprimé | ■ Carrefour réaménagé | ◆ Carrefour dénivelé avec échanges |
| — Mise à 2x2 voies (90 km/h) | — Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h) | ✂ Croisement ou linéaire interrompu | ■ Carrefour créé | ● Carrefour plan |

MAJORITAIREMENT SUR L'ITINÉRAIRE : 2X2 VOIES AVEC ÉCHANGES DÉNIVELÉS ET ACCÈS RÉGLÉMENTÉ



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

DE PART ET D'AUTRE DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 : 2X1 VOIE



VARIANTE B

ROUTE NON EXPRESS À 90 KM/H

La variante B prévoit l'aménagement de la RN31 sur environ 11 kilomètres avec un statut de route non express (circulation des véhicules lents possible). Elle comprend :

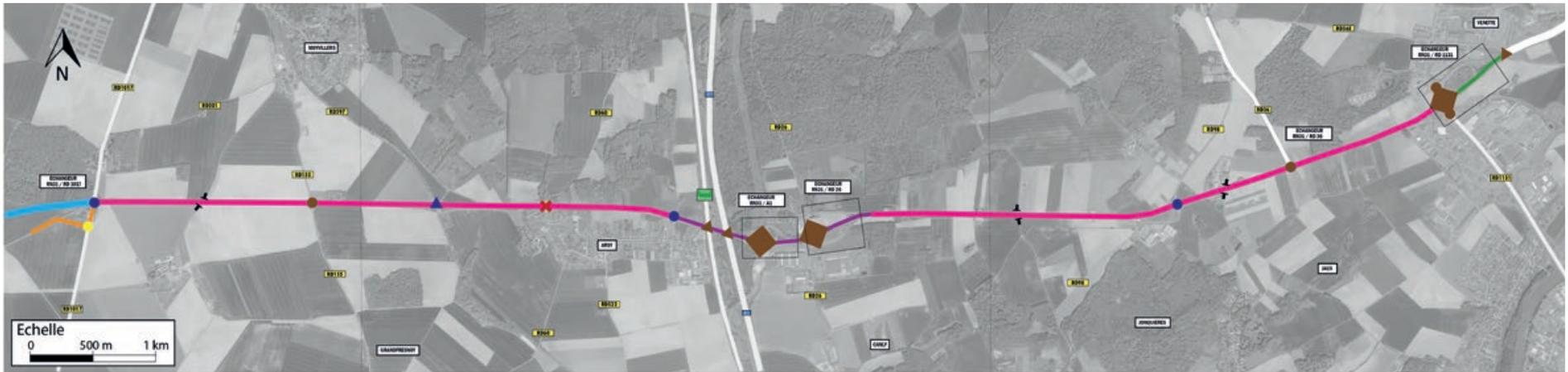
- la mise à 2x2 voies de toute la section, sauf la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1 aménagée à 2x1 voie, l'ensemble avec séparateur central ;
- une vitesse limite de 90 km/h ;
- la conservation, la création ou le réaménagement des carrefours, principalement en carrefours giratoires. Le passage inférieur de la voie verte de la Plaine d'Estrées est élargi ;
- la mise en impasse d'un chemin dans la commune de Moyvillers, l'accès au lieu-dit Le Transloy devant être rétabli.

EN QUELQUES MOTS

Cette variante sécurise et facilite les déplacements sur l'ensemble de la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne, sauf concernant les mobilités actives (elle n'a pas d'effet sur ces mobilités puisqu'elle ne comprend pas d'itinéraire de substitution). Avec une majorité de carrefours giratoires qui impliquent des ralentissements, les gains de fluidité sont faibles et le temps de parcours entre Bois de Lihus et Compiègne est légèrement allongé (2 minutes maximum). Cette variante est sans changement sur l'accessibilité des entreprises et zones d'activités, en revanche elle est celle qui maintient le plus d'accès au territoire. Elle contribue moins fortement que la variante A à l'homogénéité de l'itinéraire entre Beauvais et Compiègne.

PRINCIPAUX EFFETS ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Les effets sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) sont faibles ;
- Toute la section est mise aux normes environnementales : gestion des eaux de ruissellement de la chaussée, protections acoustiques si nécessaire, passages pour la faune ;
- La variante devra prendre en compte des canalisations de gaz et des lignes électriques ;
- La variante impacte le corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières ;
- La consommation d'espace est estimée à 2,9 hectares.



- | | | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| — 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 (80 km/h) | ✗ Carrefour supprimé | ■ Carrefour réaménagé | ◆ Carrefour dénivelé avec échanges |
| — Mise à 2x2 voies (90 km/h) | — Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h) | ⚡ Croisement ou linéaire interrompu | ■ Carrefour créé | ● Carrefour plan |

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



DE PART ET D'AUTRE DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 : 2X1 VOIE



VARIANTE C

SÉCURISATION ET REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE À L'OUEST DE L'A1 À 90 KM/H, 2X2 VOIES EN ROUTE EXPRESS À 110 KM/H À L'EST

La variante C prévoit l'aménagement de la RN31 sur environ 11 kilomètres.

À l'ouest de l'autoroute A1, elle comprend :

- une vitesse limite de 90 km/h ;
- la création ou le réaménagement des carrefours pour les sécuriser ;
- la requalification environnementale (mise aux normes environnementales) ;
- l'aménagement à 2x1 voie de la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1.

À l'est de l'autoroute A1, elle comprend les mêmes aménagements que la variante A à savoir :

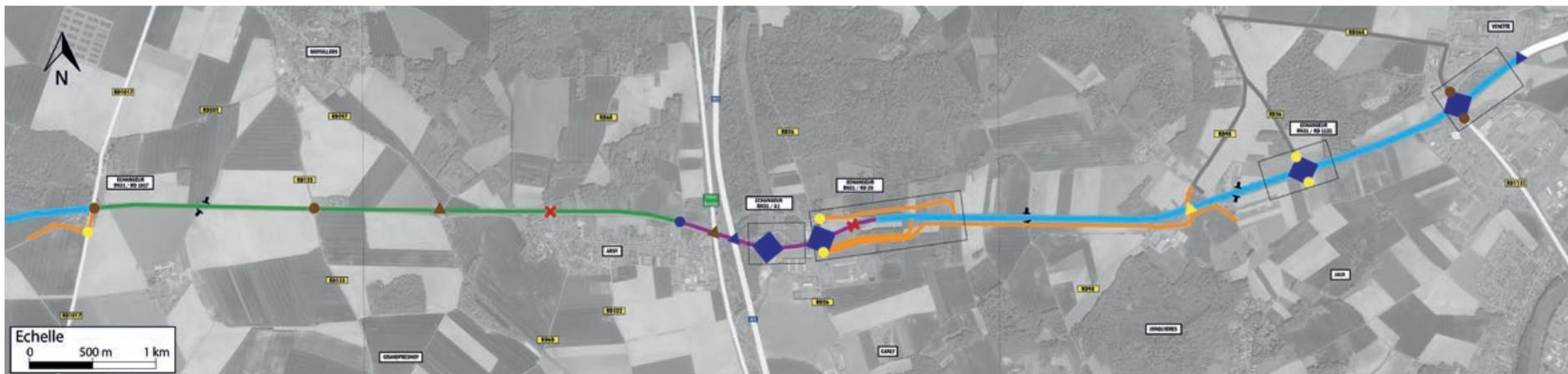
- la mise à 2x2 voies, sauf la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1 aménagée à 2x1 voie, l'ensemble avec séparateur central ;
- une vitesse limite de 110 km/h ;
- la conservation, la création ou le réaménagement de carrefours, principalement en carrefours dénivelés, dont le décalage de 700 mètres vers l'Est de l'échangeur entre la RD26 et la RN31 (pour des raisons de longueur d'entrecroisement), la création d'un échangeur avec la RD36 pour desservir la zone d'activités du Bois d'Aiguisy à Lachelle et en prévision de son développement, et la reprise de l'échangeur avec la RD1131 pour doubler le nombre de voies à proximité des bretelles et ainsi faciliter l'accès à la zone d'activités du Bois de Plaisance à Venette ;
- un itinéraire de substitution, ou axe secondaire pour les véhicules lents, qui servira également aux mobilités actives (marche à pied, vélo, etc.).

EN QUELQUES MOTS

Cette variante sécurise et facilite les déplacements sur l'ensemble de la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne. Elle apporte de la fluidité dans la partie la plus chargée en trafics, à l'est de l'autoroute A1 ; en contrepartie les accès au territoire sont moins nombreux qu'aujourd'hui (toutefois, comme la variante A, cette variante facilite les accès aux entreprises et zones d'activités de Lachelle et de Venette). L'itinéraire de substitution dans la partie Est est favorable aux mobilités actives. L'aménagement étant partiel, cette variante contribue peu à l'homogénéité de l'itinéraire entre Beauvais et Compiègne.

PRINCIPAUX EFFETS ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Les effets sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) sont faibles ;
- Toute la section est mise aux normes environnementales : gestion des eaux de ruissellement de la chaussée, protections acoustiques si nécessaire, passages pour la faune ;
- La variante devra prendre en compte des canalisations de gaz et des lignes électriques ;
- Les aménagements au niveau des échangeurs avec l'A1 et avec la RD26 impactent la bordure Sud de la ZNIEFF de type I « Forêt de Remy et Bois de Pieumelle » et le corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières ;
- La consommation d'espace est estimée à 7,5 hectares.



- | | | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| — 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 (80 km/h) | ✗ Carrefour supprimé | ■ Carrefour réaménagé | ◆ Carrefour dénivelé avec échanges |
| — Mise à 2x2 voies (90 km/h) | — Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h) | ⚡ Croisement ou linéaire interrompu | ● Carrefour créé | ● Carrefour plan |

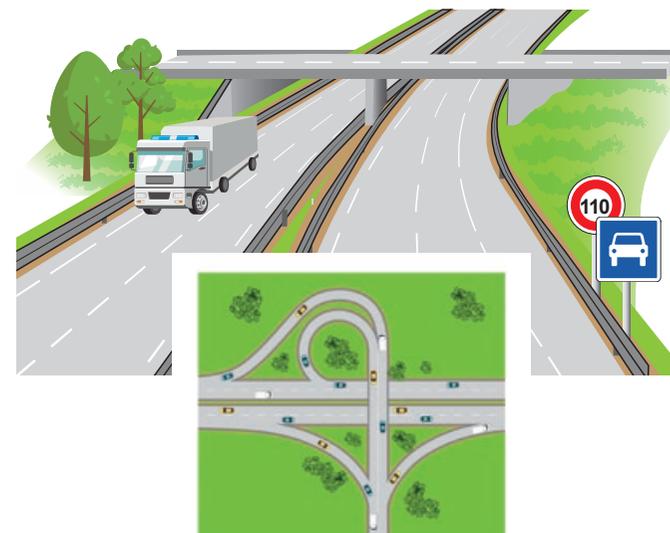
**À L'OUEST DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 :
ROUTE BIDIRECTIONNELLE AVEC
SÉCURISATION DES INTERSECTIONS ET
REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE**



**DE PART ET D'AUTRE DE L'ÉCHANGEUR
AVEC L'A1 : 2X1 VOIE**



**À L'OUEST DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 :
2X2 VOIES AVEC ÉCHANGES MAJORITAIREMENT
DÉNIVELÉS ET ACCÈS RÉGLEMENTÉ**



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

VARIANTE D

SÉCURISATION ET REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE À L'OUEST DE L'A1 À 90 KM/H, 2X2 VOIES EN ROUTE EXPRESS À 110 KM/H À L'EST, SANS REPRISSE DES ÉCHANGEURS RN31-A1, RN31-RD26 ET RN31-RD1131

La variante D, déclinaison de la variante C, prévoit l'aménagement de la RN31 sur environ 11 kilomètres.

À l'ouest de l'autoroute A1, elle comprend :

- une vitesse limite de 90 km/h ;
- la création ou le réaménagement des carrefours pour les sécuriser ;
- la requalification environnementale (mise aux normes environnementales) ;
- l'aménagement à 2x1 voie de la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1.

À l'est de l'autoroute A1, elle comprend :

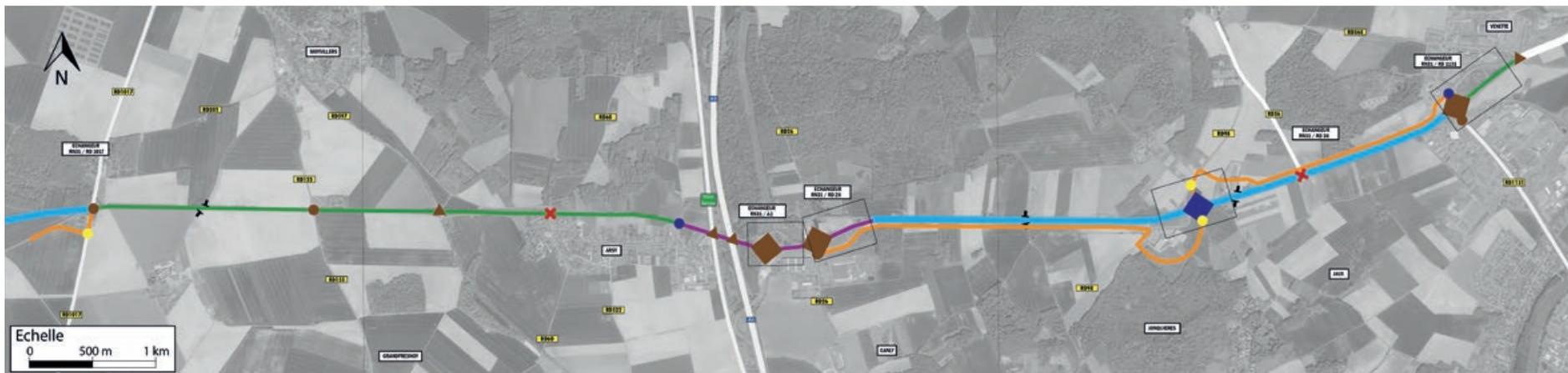
- la mise à 2x2 voies, sauf la zone de l'échangeur avec l'autoroute A1 aménagée à 2x1 voie, l'ensemble avec séparateur central ;
- une vitesse limite de 110 km/h ;
- la conservation, la création ou le réaménagement de carrefours, principalement en carrefours dénivelés, dont la modification de l'échangeur avec la RD98 qui facilite l'accès à la zone d'activités « Fortes Terres » à Jonquières ;
- un itinéraire de substitution, ou axe secondaire pour les véhicules lents, qui servira également aux mobilités actives (marche à pied, vélo, etc.).

EN QUELQUES MOTS

Cette variante sécurise et facilite les déplacements sur l'ensemble de la section Bois de Lihus-Arsy-Compiègne. Elle améliore la desserte de la zone d'activités « Fortes Terres » à Jonquières mais ne modifie pas les accès aux grandes zones d'activités de Lachelle et de Venette. L'itinéraire de substitution dans la partie Est est favorable aux mobilités actives. L'aménagement étant partiel, cette variante contribue peu à l'homogénéité de l'itinéraire entre Beauvais et Compiègne. Cette variante intègre moins de reprises d'échangeurs, ce qui la rend plus économe que la variante C ; en contrepartie, elle est moins performante en termes de fluidité.

PRINCIPAUX EFFETS ET IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Les effets sur le cadre de vie des habitants (bruit, qualité de l'air) sont faibles ;
- Toute la section est mise aux normes environnementales : gestion des eaux de ruissellement de la chaussée, protections acoustiques si nécessaire, passages pour la faune ;
- La variante devra prendre en compte des canalisations de gaz et des lignes électriques ;
- La variante impacte le corridor arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières ;
- La consommation d'espace est estimée à 74 hectares.



- | | | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| — 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 (80 km/h) | ✗ Carrefour supprimé | ■ Carrefour réaménagé | ◆ Carrefour dénivelé avec échanges |
| — Mise à 2x2 voies (90 km/h) | — Axe existant (itinéraire de substitution) (80 km/h) | ⚡ Croisement ou linéaire interrompu | ■ Carrefour créé | ● Carrefour plan |

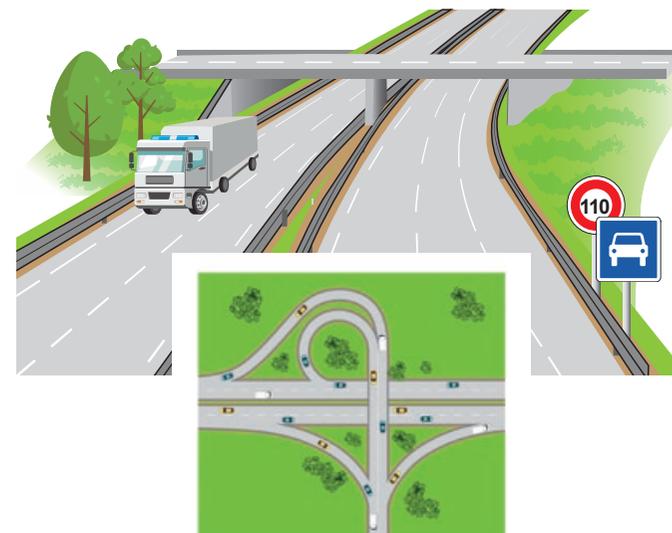
**À L'OUEST DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 :
ROUTE BIDIRECTIONNELLE AVEC
SÉCURISATION DES INTERSECTIONS ET
REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE**



**DE PART ET D'AUTRE DE L'ÉCHANGEUR
AVEC L'A1 : 2X1 VOIE**



**À L'OUEST DE L'ÉCHANGEUR AVEC L'A1 :
2X2 VOIES AVEC ÉCHANGES MAJORITAIREMENT
DÉNIVELÉS ET ACCÈS RÉGLEMENTÉ**



Exemple de carrefour dénivelé avec échanges.

3.3. - Les coûts estimés et les principes de financement du projet

Le contenu définitif de l'aménagement n'étant pas encore connu à stade, les coûts du projet pour chaque variante font l'objet d'estimations.

Les fourchettes de coûts, toutes taxes comprises (TTC) aux conditions économiques actuelles (2024), sont les suivantes :

- de 130 à 140 millions d'euros pour la variante A ;
- de 50 à 60 millions d'euros pour la variante B ;
- de 70 à 80 millions d'euros pour la variante C ;
- de 55 à 65 millions d'euros pour la variante D.

Ces fourchettes de coûts intègrent :

- l'élargissement sur place à 2x2 voies de la RN31 sur l'ensemble de la section entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne pour les variantes A et B et sur la partie située à l'est de l'échangeur avec l'A1 pour les variantes C et D ;
- la mise aux normes environnementales (assainissement) et l'aménagement des carrefours (carrefours dénivelés, giratoires) sur l'ensemble de la section ;
- la création des ouvrages d'art pour le rétablissement des cours d'eau et des voies de communication traversées ;
- la création des bassins d'assainissement ;
- une estimation pour les opérations d'archéologie préventive ;
- une estimation pour les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement (milieu humain et milieux naturels) ;
- les études.

Le financement du projet pourra être examiné dans le cadre d'un futur contrat de plan État-Région, 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).

3.4. - La comparaison des variantes

Le tableau de comparaison (analyse multicritères)

Les variantes ont des effets et des impacts sur les conditions de déplacements, la desserte des territoires, les modes actifs, les servitudes d'utilité publique, l'environnement, le cadre de vie des habitants et l'activité agricole. Leur analyse est synthétisée dans ce tableau.

Certains effets sont défavorables (en orange) ou plutôt défavorables (en jaune). Ils n'empêchent pas la réalisation du projet. Ils devront faire l'objet d'une vigilance particulière dans la suite des études et des mesures seront recherchées pour les éviter, les réduire ou les compenser.

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES		
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	
Linéaire de RN31 à aménager	11 km	11 km	11 km	11 km	11 km	
Linéaire d'itinéraires de substitution à aménager	0	environ 12 km	0	environ 6 km	environ 6 km	
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 maximal sur RN31 (tronçon ouest)	15 670 véh.				
	Trafic maximal sur RN31 (tronçon est)	32 830 véh.				
	Apport aux mobilités actives (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

Les précisions critère par critère

- **Effets sur les conditions de déplacements, la desserte des territoires et les modes actifs**

- **Sécurité des déplacements (2x2 voies, terre-plein central)**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Sécurité des déplacements (2x2 voies, terre-plein central)					

Toutes les variantes améliorent la sécurité des déplacements par rapport à l'existant avec la mise à 2x2 voies, le terre-plein ou séparateur central et les carrefours aménagés.

la RN31 et les routes départementales permet de réduire les risques de chocs frontaux et latéraux. Les chaussées à sens de circulation séparés dans les parties en 2x2 voies limitent également les risques de chocs frontaux.

En éliminant les carrefours à niveau et en réaménageant les échangeurs existants, les variantes A et C sont plus efficaces de ce point de vue.

Dans les variantes A, C et D plusieurs carrefours à niveau sont remplacés (par des échangeurs dénivelés ou des giratoires), ce qui renforce la sécurité des usagers en évitant les zones de conflits.

La variante B ne compte pas d'échangeur dénivelé : son effet est donc moindre.

- **Homogénéité du parcours Beauvais-Compiègne**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Homogénéité du parcours Beauvais-Compiègne					

La RN31 est aujourd'hui aménagée entre Beauvais et Catenoy en route express à 2x2 voies à 110 km/h. La variante A, qui propose le même parti d'aménagement, est celle qui contribue le mieux à l'homogénéité de l'itinéraire.

La variante B (2x2 voies en route non express à 90 km/h) y contribue également, mais dans une moindre mesure.

Les variantes C et D, proposant une mise à 2x2 voies uniquement sur la moitié du parcours à l'est de l'échangeur entre la RN31 et l'autoroute A1, n'y contribuent que partiellement.

• **Fluidité (types de carrefours)**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Fluidité (type de carrefours)					

Dans les variantes A et C, en route express, les carrefours à niveau existants sont remplacés par des échangeurs dénivelés : de ce fait, ces variantes contribuent mieux à la fluidité sur l'axe, la variante C uniquement dans la partie Est de l'itinéraire.

La variante B ne comprend que des carrefours giratoires. La variante D ne prévoit pas le réaménagement des échangeurs existants RN31-A1, RN31-RD26 et RN31-RD1131. Ces deux variantes apportent moins en termes de fluidité.

• **Temps de parcours aux heures de pointe du matin dans les sens Est-Ouest et Ouest-Est**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Temps de parcours Est-Ouest (heure de pointe du matin)	13 min. 20 sec.	8 min. 4 sec.	13 min. 43 sec.	9 min. 20 sec.	12 min. 59 sec.
Temps de parcours Ouest-Est (heure de pointe du matin)	9 min. 59 sec.	7 min. 35 sec.	11 min. 15 sec.	9 min.	9 min. 19 sec.

Les temps de parcours sont présentés ci-contre pour la période la plus contrainte, soit l'heure de pointe du matin du Bois de Lihus à l'est de l'échangeur de Venette (Est-Ouest) et dans le sens opposé.

Les variantes A et C apportent des gains de temps significatifs, de 2 à 5 minutes selon le sens, tandis que la variante B dégrade légèrement le temps de parcours sur l'axe. La variante D a un effet faible.

• **Accès au territoire (nombre de carrefours)**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Accès au territoire (nombre de carrefours)	9	6	8	7	7

La variante A propose un réaménagement de la RN31 en route express et réduit le nombre de carrefours présents sur celle-ci. Ce faisant, elle rallonge les distances parcourues et réduit l'accessibilité au territoire.

C'est également le cas pour les variantes C et D qui réduisent le nombre de carrefours sur l'axe, mais de manière moins importante. La variante B maintient les connexions principales.

• **Accessibilité des entreprises et zones d'activités**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Accessibilité des entreprises et zones d'activités					

Les variantes A et C prévoient de doubler le nombre de voies à proximité des bretelles d'accès à la zone d'activités de Venette, fluidifient le trafic et facilitent ainsi l'accès à cette importante zone d'activités.

Les variantes B et D ne modifient pas les accès à cette zone d'activité, et donc n'améliorent pas son accessibilité par rapport à aujourd'hui. La variante D offre toutefois un accès amélioré à la RD98, qui dessert la zone d'activités de « Fortes Terres » à Jonquières.

• **Trafic maximal sur la RN31 tronçon Ouest et tronçon Est**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Trafic maximal sur RN31 (tronçon ouest)	15 670 véh.	14 140 véh.	15 800 véh.	15 980 véh.	15 720 véh.
Trafic maximal sur RN31 (tronçon est)	32 830 véh.	40 840 véh.	27 190 véh.	42 960 véh.	34 080 véh.

Les volumes de trafic sont les trafics maximaux observés sur l'axe RN31 (soit sur les sections les plus empruntées), sur les tronçons Ouest (Bois de Lihus – A1) et Est (A1 – Compiègne).

• **Apport aux mobilités actives (itinéraires de substitution utilisables par les modes actifs)**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Apport aux mobilités actives (itinéraires de substitution utilisables par les modes actifs)					

La variante A propose un itinéraire de substitution sur toute la longueur de la section de la RN31 réaménagée : il accueille les véhicules lents (dont les engins agricoles) et les usagers rejoignant les axes secondaires de la zone. Il permet aux utilisateurs des modes actifs (piétons, cyclistes, etc.) de circuler dans des conditions plus avantageuses, avec un trafic plus faible et un flux de poids lourds quasiment nul.

Les variantes C et D proposent cet itinéraire de substitution mais uniquement dans la partie Est de la RN31, entre l'autoroute A1 et Compiègne.

La variante B ne propose pas d'itinéraire sécurisé pour 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**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Impact sur les servitudes d'utilité publique					

Les 4 variantes auront à prendre en compte des lignes électriques et réseaux de gaz :

- 3 lignes électriques et 3 canalisations de gaz pour la variante A ;
- 2 lignes électriques et 2 canalisations de gaz pour la variante B ;
- 3 lignes électriques et 3 canalisations de gaz pour la variante C ;
- 2 lignes électriques et 2 canalisations de gaz pour la variante B.

La variante A traverse de plus les périmètres de protection rapproché et éloigné du captage d'alimentation en eau potable d'Arsy, situé au nord de la RN31.

Ces servitudes d'utilité publique n'empêchent pas la réalisation du projet : des mesures constructives spécifiques pourront être prises.

• **Impact sur les milieux naturels**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Impact sur les milieux naturels					

Les variantes A et C empiètent sur la bordure sud de la ZNIEFF de type I «Forêt de Remy et Bois de Pieumelle», au niveau des échangeurs entre la RN31 et l'A1 et entre la RN31 et la RD26. Les variantes B et D, sans modification dans ce secteur, ont des impacts faibles sur les milieux naturels.

Des espèces protégées sont d'ores et déjà recensées. La poursuite des études, qui comprendront des inventaires de terrain, permettra de disposer d'une vision exhaustive de la faune et la flore présentes et de préciser les enjeux, impacts et mesures à mettre en œuvre.

Le traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, prévu dans le projet (*voir ci-après*), contribuera à améliorer la qualité de l'eau des cours d'eau et participera en conséquence à la préservation des espèces.

Des mesures seront définies dans la future étude d'impact sur l'environnement pour éviter au maximum, réduire ou compenser ces impacts.

• **Impact sur les corridors écologiques**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Impact sur les corridors écologiques					

Toutes les variantes coupent le corridor écologique arboré des bois de feuillus entre Canly et Jonquières. Des mesures seront définies dans la future étude d'impact sur l'environnement pour éviter au maximum, réduire ou compenser l'impact sur ce corridor.

• **Mise aux normes environnementales de l'infrastructure**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Mise aux normes environnementales de l'infrastructure					

L'amélioration de l'assainissement de l'infrastructure est comprise dans toutes les variantes, sur l'ensemble de la section entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne.

riveraines si nécessaires (en fonction de la réglementation sur le bruit) et des aménagements pour le passage de la faune de part et d'autre de la RN31.

La mise aux normes environnementales comprend également des protections acoustiques pour les habitations riveraines si nécessaires (en fonction de la réglementation sur le bruit) et des aménagements pour le passage de la faune de part et d'autre de la RN31.

• **Impact sur le bruit et la qualité de l'air**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Impact sur le bruit et la qualité de l'air					

Toutes les variantes proposées sont des aménagements sur place de l'axe existant et ne dégraderont pas le cadre de vie des habitants par rapport à la situation actuelle (et par rapport aux variantes en tracé neuf au sud et au nord de la RN31 étudiées et écartées en raison de leurs impacts sur les zones bâties). De plus, elles comprendront des aménagements qui protégeront les riverains du bruit.

Les 4 variantes réaménagent l'axe existant. Les flux de véhicules présents ne sont donc pas déplacés, et l'augmentation des flux et des vitesses dans l'avenir pourra entraîner une légère dégradation de l'environnement sonore et de la qualité de l'air pour les habitants, toutefois cet impact restera faible.

• **Impact sur l'activité agricole (consommation de surfaces agricoles)**

	SANS AMÉNAGEMENT OU «FIL DE L'EAU»	AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES		AMÉNAGEMENT PARTIEL À 2X2 VOIES	
		Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Impact sur l'activité agricole (consommation de surfaces)		15,4 ha	2,9 ha	7,5 ha	7,4 ha

Les estimations de consommation d'espaces agricoles comprennent les chaussées, les talus et bassins d'assainissement, hors mesures compensatoires pour l'environnement qui ne sont pas encore définies à ce stade des études.

La variante A, avec plus de 15 hectares, est celle qui a le plus d'impact, tandis que la variante B (notamment parce qu'elle ne comprend pas d'itinéraire de substitution) utilise moins de 3 hectares.

Des aménagements fonciers, agricoles et forestiers (remembrements) pourront être envisagés pour organiser une nouvelle distribution des parcelles, si ce type d'aménagement est choisi par le territoire.

4.



ET APRÈS LA CONCERTATION ?

4.1. - Le bilan de la concertation préalable et la décision de l'État sur la poursuite du projet

Selon les dispositions de l'article L121-16-1 du code de l'environnement, la garante établit dans le délai d'un mois, un bilan de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées, mentionne, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable et les recommandations formulées à l'intention du maître d'ouvrage pour la suite du projet.

L'État, maître d'ouvrage du projet, disposera, alors, de deux mois pour communiquer sur sa décision concernant les suites qu'il souhaite donner à la concertation préalable. Il devra notamment préciser s'il poursuit le projet, quelle variante est retenue et dans quelle mesure l'avis des citoyens est pris en compte dans leur réalisation.

Le bilan de la garante et les réponses de l'État seront publiés sur le site de la Commission nationale du débat public et sur le site n31.fr.

4.2. - La suite des études techniques, environnementales et économiques

De nouvelles études s'engageront après la concertation afin d'approfondir l'ensemble des thématiques techniques, environnementales et socio-économiques du projet de mise à 2x2 voies de la RN31. Elles comprendront également une étude préalable agricole.

Le projet de la mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois de Lihus, Arsy et Compiègne sera soumis à la phase d'évaluation environnementale. Selon l'article L122-1 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale constitue ainsi un processus d'aide à la décision, en amont de la réalisation des projets et suppose :

- la réalisation, par le maître d'ouvrage du projet, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement (dénommé « étude d'impact ») ;
- des consultations (du public, de collectivités territoriales...), avec en particulier un avis de l'Autorité environnementale qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet ;
- et la prise en considération, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations issues de l'étude d'impact, des consultations effectuées et du maître d'ouvrage...

4.3. - De nouvelles procédures de participation du public

La réalisation du projet de mise en 2x2 de la RN31 entre le Bois de Lihus, Arsy et Compiègne nécessitera qu'il soit reconnu d'utilité publique en vue, éventuellement, d'expropriation.

À ce titre, une enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique et une enquête parcellaire seront diligentés.

Par ailleurs, au titre de la Loi sur l'eau, une autorisation environnementale devra être délivrée par arrêté préfectoral.

Chaque procédure de participation du public permettra d'informer les habitants et les acteurs du territoire sur le projet précisé et leur donnera une nouvelle possibilité de faire connaître leurs avis et observations.

Les procédures permettant d'acquérir les terrains nécessaires au projet et les procédures d'aménagement foncier agricole et forestier (remembrements) interviennent après l'enquête publique, une fois que les autorisations administratives (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale...) sont obtenues.

“RN31

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



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Le dossier de concertation du 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.

Rédaction & conception graphique : Menscom / Studio Kali (Groupement Iris Conseil).

Photo de couverture : GoogleMap

Impression : Reprocolor.

ISBN : 978-2-11-179804-5

Dépôt légal en cours.