

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17
du Code de l'environnement

Aménagement de la RN31 en 2x2 voies
entre Bois-de-Lihus et Compiègne (60)

15 SEPTEMBRE – 10 OCTOBRE 2025

Sylvie Denis Dintilhac,
garante désignée par la CNDP

Rapport remis le 10 novembre 2025



Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clefs de la concertation.....	3
Enfin, ce temps de concertation préalable a mis en exergue la différence de temporalité des projets d'aménagement routier porté par l'État (horizon minimum de 10 ans) et des projets de développement économique initiés par les intercommunalités et abordés dans les documents d'urbanisme tels que les Schémas de Cohérence Territoriale.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante.....	3
Introduction.....	5
Le projet, objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP.....	8
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	9
Le travail préparatoire de la garante.....	10
Les résultats de l'étude de contexte.....	10
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	11
Avis sur le déroulement de la concertation.....	14
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	14
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	15
Synthèse des arguments exprimés.....	17
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	17
Evolution du projet résultant de la concertation.....	25
Demande de précisions et recommandations à la DREAL Hauts-de-France.....	26
Précisions à apporter de la part de la DREAL Hauts-de-France.....	26
Recommandations de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	26

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par la garante de la concertation préalable. Il est communiqué par la garante dans sa version finale le 10 novembre 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'environnement) : <https://concertation-n31.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 du Code de l'environnement).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Le projet d'aménagement de la mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois-de-Lihus et Compiègne correspond à un tronçon d'un projet d'aménagement global de la RN31 entre Reims et Rouen, initié depuis longtemps et déjà très largement réalisé.

Par la mise en place d'un comité de pilotage constitué notamment des services de l'État et d'élus des collectivités territoriales, un dialogue était amorcé entre le maître d'ouvrage et les acteurs territoriaux. Toutefois, la concertation préalable a démontré l'importance d'« aller vers » le public. En effet, sur le territoire d'Arsy, un groupe de citoyens et citoyennes s'est inscrit dans une démarche positive et a été force de proposition pour proposer, discuter d'une solution alternative sur le territoire de leur commune. Le monde agricole, aussi, a fait part de sa volonté d'intégrer l'instance de discussion.

Enfin, ce temps de concertation préalable a mis en exergue la différence de temporalité des projets d'aménagement routier porté par l'État (horizon minimum de 10 ans) et des projets de développement économique initiés par les intercommunalités et abordés dans les documents d'urbanisme tels que les Schémas de Cohérence Territoriale.

Les principales demandes de précisions et recommandations de la garante

- 1 L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes qui permettra à la DREAL Hauts-de-France d'expliquer clairement les choix retenus et notamment la prise en compte des alternatives proposées,
- 2 l'association des différents acteurs économiques du territoire qui se sont manifestés au cours de la procédure de concertation et ont manifesté le souhait d'être associés de manière plus étroite à l'élaboration du projet,
- 3 la mise en place d'un processus de concertation continue jusqu'à l'enquête publique de manière à s'assurer une certaine coordination entre le projet d'aménagement routier et les projets de développement définis par les collectivités territoriales concernées. Sur le fondement de l'article L121-16 du Code de l'environnement, la DREAL Hauts-de-France pourrait solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Projets alternatifs : quelle suite ?

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes qui permettra à la DREAL Hauts-de-France d'explicitier clairement les choix retenus et notamment la prise en compte des alternatives proposées,

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

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

Introduction

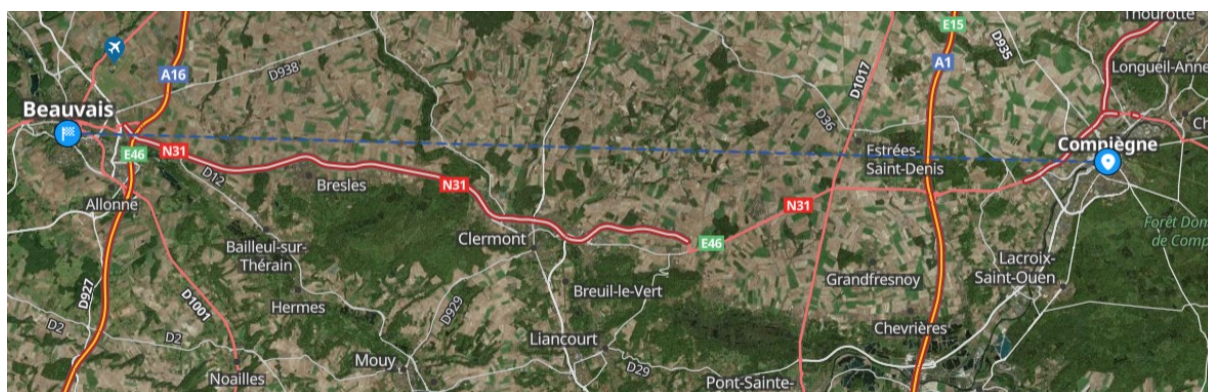
Le projet, objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

Selon le dossier soumis à la concertation préalable (cf. p9), l'État pilote le projet de mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne.

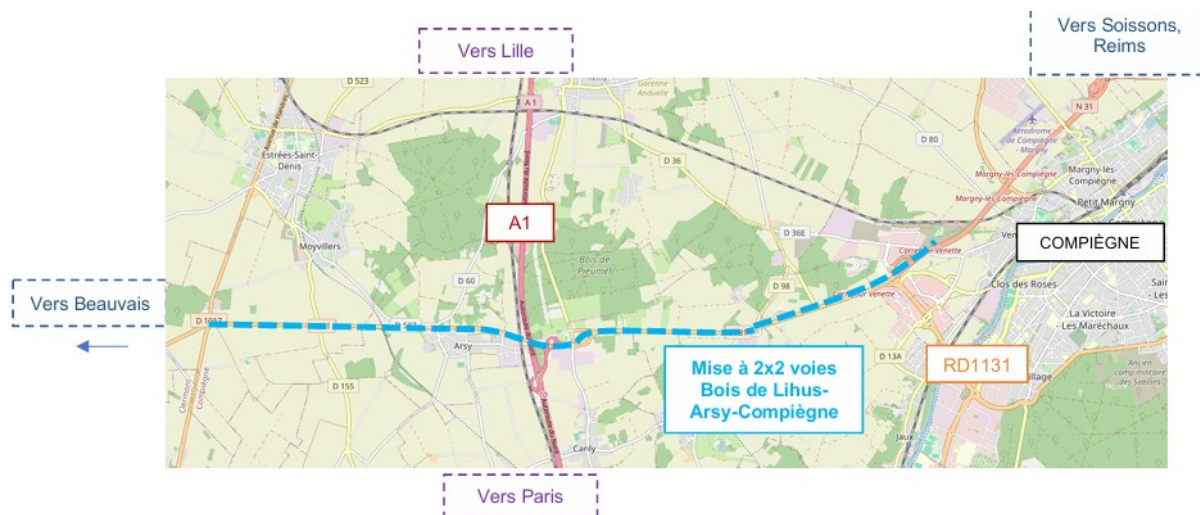
Le ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, a délégué la maîtrise d'ouvrage locale de l'opération au préfet de la région Hauts-de-France qui confie cette mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France.

- **Plan de situation du projet d'aménagement**



(Source : Via Michelin)

- **Carte du projet d'aménagement**



(Source : dossier de préparation de la concertation préalable)

• Objectifs du projet d'aménagement selon le porteur de projet

Les objectifs poursuivis par le projet de la mise à 2x2 voies de la RN31 entre Bois de Lihus, Arsy et Compiègne apparaissent, à la lecture de l'éditorial du Préfet de l'Oise et du dossier soumis à la concertation, de différentes natures :

- faciliter les déplacements entre Beauvais et Compiègne en contribuant à homogénéiser l'itinéraire entre ces deux villes ;
- sécuriser les déplacements dans un secteur où les trafics déjà importants continuent de croître ;
- contribuer au développement économique du territoire ;
- moderniser l'infrastructure par une mise aux normes environnementales.

• Caractéristiques du projet d'aménagement et alternatives mises au débat

Le projet d'aménagement soumis à la concertation préalable concerne le tronçon entre

- à l'ouest, le Bois de Lihus (giratoire permettant la connexion entre le RN31 et RD1017) et
- 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-Venette et du Bois de Plaisance,

et répond au parti pris de la réutilisation maximale de l'infrastructure existante.

Ainsi, quatre variantes, qui peuvent être regroupées en deux sous-groupes, sont proposées dans le dossier soumis à concertation préalable :

- 2 variantes de mise en 2x2 voies sur la totalité du tronçon :
 - l'une en route express à 110 km/h (**variante A, dossier p.45.**) ;
 - l'autre en route non express à 90 km/h (**variante B, dossier p. 47**) ;
- 2 variantes de mise en 2x2 voies en route express à 110km/h sur la seule section à l'est de l'autoroute A1 avec :
 - sécurisation et requalification environnementale à l'ouest de l'A1 à 90 km/h, (**variante C, dossier p. 49**) ;
 - sécurisation et requalification environnementale à l'ouest de l'A1 à 90 km/h, mais sans reprise des principaux échangeurs (**variante D, dossier p. 51**).

Si aucune alternative n'est décrite dans le dossier soumis à concertation préalable, sont mentionnées deux alternatives abandonnées s'écartant de l'itinéraire retenu à ce jour : celles-ci se développaient sur des tracés neufs, s'écartant largement au nord et au sud de l'axe de la RN31, et ne réutilisaient pas les emprises de la route actuelle – « l'ancienne » RN31 devenait dans ce cas un itinéraire de substitution pour les véhicules lents et les mobilités douces.

Selon le dossier soumis à concertation préalable (cf. p.35), ces variantes en tracés neufs ont été écartées en raison de leurs impacts sur le foncier agricole, les milieux naturels et les zones bâties.

• Coût du projet d'aménagement

Le coût de réalisation du projet d'aménagement

Le dossier soumis à concertation préalable fait état d'un coût spécifique pour chaque variante

Variante A coût T.T.C. valeur 2024	Variante B coût T.T.C. valeur 2024	Variante C coût T.T.C. valeur 2024	Variante D coût T.T.C. valeur 2024
130M à 140M €	50M à 60M €	70M à 80M €	55M à 65M €

(Source : dossier soumis à concertation préalable, p.52)

Le financement du projet d'aménagement

Le dossier présenté lors de la concertation préalable précise que « *le financement du projet pourra être examiné dans le cadre d'un futur contrat de plan Etat-Région, à partir de 2027. La participation de l'État ...est assurée par le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ».*

• **Contexte du projet d'aménagement**

Le projet d'aménagement de la RN31 en 2x2 voies entre Bois-de-Lihus et Compiègne, objet de la présente procédure de concertation préalable, **s'insère dans le projet global d'aménagement d'un axe Est/Ouest entre Reims et Rouen, d'une longueur totale de 220km**. Cet itinéraire permet notamment des liaisons transversales directes en évitant la région parisienne et représente pour la région Hauts-de-France une ossature structurante pour les secteurs économiques traversés en complément, sur le territoire concerné, de l'A1 Paris-Lille.

D'autre part, ce projet global d'aménagement entre Reims et Rouen est un projet ancien, qui a fait l'objet de décisions dès 1994 et réalisé en grande partie. Plus précisément, entre Beauvais et Compiègne, soit 58km, l'axe RN31 est aujourd'hui aménagée à 2x2 voies sur les deux tiers de son parcours (cf. dossier soumis à concertation, p.13).

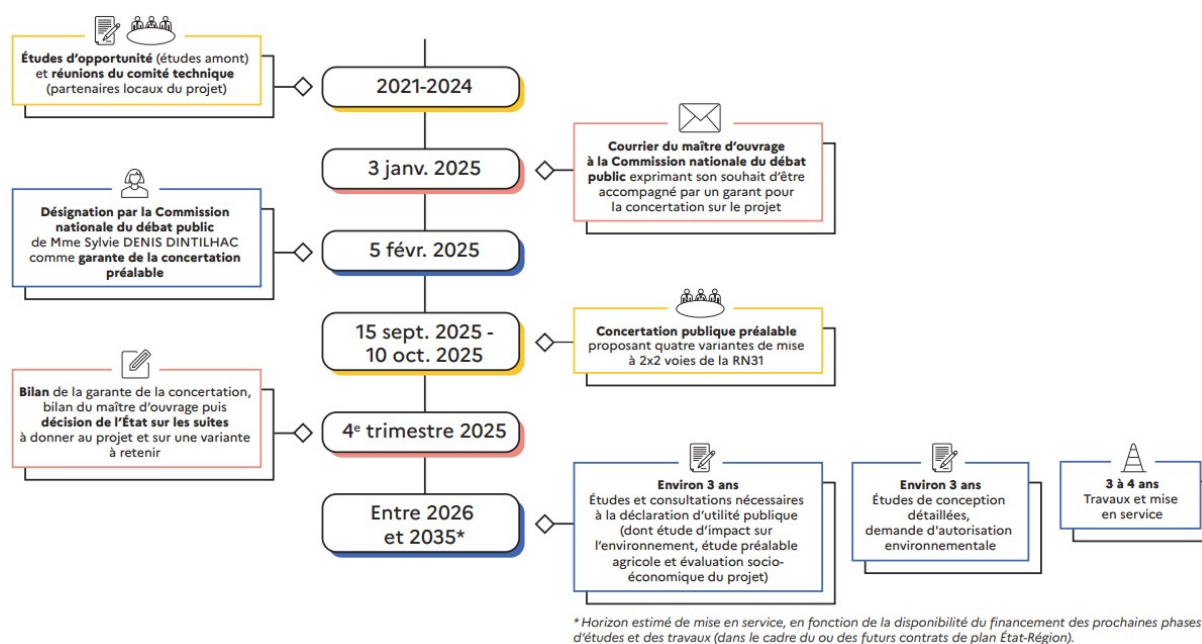
Le tronçon Bois-de-Lihus / Compiègne, d'une longueur de 11km, a pour spécificité de comprendre le franchissement de la ligne TGV et de l'autoroute A1 et permettrait de relier les autoroutes A16 (Beauvais) et A1 et les agglomérations de Beauvais / Clermont et Compiègne par la RN31 à 2x2 voies.

En termes de trafic, selon le dossier soumis à la concertation préalable (cf. dossier, p. 14), celui-ci oscille, entre Bois-de-Lihus et Compiègne entre 10 000 et 40 000 véhicules/jour, deux sens confondus. Toutefois, il convient de préciser que l'échangeur de l'A1 correspond à un point de bascule :

- à l'ouest de l'échangeur, le flux de véhicules est compris entre 10 000 et 15 000 véhicules/jour ;
- à l'est de l'échangeur, le flux est beaucoup plus important (entre 10 000 et 25 000 véhicules/jour) et s'intensifie au fil du développement des zones d'activité de la partie Ouest de Compiègne.

Enfin, à l'égard du plan de financement de ce projet d'aménagement entre le Bois-de-Lihus et Compiègne, seules les études d'opportunité ont été inscrites au Contrat de plan État/Région 2023 – 27 et, de fait, la réalisation et la mise en service apparaissent lointaines, peut-être à partir de 2030 – 2031 pour une mise en service en 2035.

• Calendrier du projet et de la mise en service envisagée



(Source : dossier soumis à concertation préalable, p.19)

La saisine de la CNDP

• Contexte de la concertation

La DREAL Hauts-de-France, pour le compte de l'État, a mené des études d'opportunité dans le cadre du projet de mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois-de-Lihus et Compiègne. Celles-ci avaient pour objet la définition du parti d'aménagement qui pourrait être soumis au public lors d'une concertation préalable.

Un comité de pilotage, réunissant des représentants des collectivités territoriales concernées, des services de l'État et des gestionnaires des infrastructures, avait pour mission de partager le diagnostic et les enjeux territoriaux et de comparer les variantes d'aménagement.

Ainsi, après une analyse multicritères, le comité de pilotage a écarté deux variantes en tracé neuf et a retenu quatre variantes soumises au public dans le cadre d'une concertation préalable.

La DREAL Hauts-de-France a choisi de placer la procédure de concertation préalable sous la garantie de la CNDP et a, alors, saisi l'autorité administrative indépendante pour la désignation d'un garant.

• Décision d'organiser une concertation

Par décision prise lors de la séance plénière du 5 février 2025, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-17 du Code de l'environnement et a désigné Madame Sylvie DENIS DINTILHAC garante de la concertation, considérant le courrier de saisine reçu le 3 janvier 2025 de Monsieur Morbé, représentant le préfet de la région Hauts-de-France.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

• Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, la garante avait pour mission d'être particulièrement attentive aux points suivants :

- 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.

Le travail préparatoire de la garante

Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte a été appréhendée de différentes manières :

- différents entretiens qui ont pu être menés tant avec la DREAL Hauts-de-France qu'avec différents élus de la Communauté de communes de la Plaine d'Estrée et de la Communauté d'agglomération Région de Compiègne,
- la prise de connaissance des deux Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) en vigueur sur le territoire des deux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI),
- des visites sur site.

Si l'opération d'aménagement soumise à la concertation préalable porte sur un seul tronçon, apparaissent de part et d'autre de l'autoroute A1, **deux réalités territoriales distinctes** :

- à l'ouest, à dominante rurale avec des zones d'activités à Moyvillers et à Arsy. Selon le bilan du SCOT approuvé par le Conseil communautaire de la Plaine d'Estrée le 6 mai 2025, si « *les objectifs en matière de densités des constructions ne sont pas atteints* », « *le territoire continue à être attractif et le nombre d'établissements poursuit son augmentation* ».
- à l'est, des projets de développement économiques sont à l'étude ou en cours.

Lors de la réunion publique, à Canly, M. le Maire confirmera publiquement « *sur la commune de Canly, il est envisagé un projet, ... déjà très avancé de Total Energy avec leur filière de distribution de carburant AS24 sur le territoire, juste à la bretelle RD26. Donc, un projet de 120 places de parking, de poids lourds, et peut-être demain ce sera 250 ... donc, le flux viendra bien sûr de la RN31 et de l'A1* ».

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne, le Schéma de Cohérence territoriale (cf. Livre 2) prévoit, pour les communes concernées par le projet d'aménagement soumis à concertation préalable « *l'extension de l'urbanisation sur les surfaces non urbanisées à l'horizon des 15 ans, pour Venette 49,9ha, Jaux 76ha et Jonquières, 10,2ha* ». Il annonce, également, que « *pour l'entrée de ville, la RN31 entre la ZAC de Jaux-Venette et l'hypercentre devrait également pouvoir bénéficier de nouveaux aménagements* ».

Le public concerné par la présente concertation préalable, comprenait, quant à lui,

- 1er cercle : les personnes résidentes dans les différentes communes concernées,
- 2ème cercle : les acteurs économiques du territoire, notamment les exploitants agricoles, les entreprises installées dans les zones d'activités d'Arsy et de Moyvillers ou le long de la RN31 entre Jonquières et Compiègne
- 3ème cercle : plus généralement, toute personne intéressée par la réalisation de cette opération d'aménagement.

Des modalités « de terrain » s'imposaient pour pouvoir sensibiliser les différentes personnes concernées. La démarche « aller vers » était indispensable pour comprendre, appréhender le plus finement possible les arguments des administrés et permettre à chacun de dépasser ses craintes, ses objections, pour entrer dans une démarche constructive.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- Les recommandations de la garante concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

1. le dossier soumis au public

Dans le cadre de la présente procédure, il convient de rappeler que le dossier soumis au public doit présenter une information complète, transparente, claire et accessible pour ne pas dissuader le public de participer.

La qualité et la complétude du dossier doivent, aussi, favoriser la compréhension et les apports du public à l'égard du projet : le projet de la mise en 2x2 voies de la RN31 est un projet déjà ancien, ayant fait l'objet de décisions depuis 1994 et le tronçon entre le Bois-de-Lihus et Compiègne sera le dernier réalisé entre Beauvais et Compiègne. Il est important de clarifier aux yeux du public l'ensemble des procédures menées à ce jour dans le cadre du projet. Celui-ci doit comprendre à quel stade de la réalisation du projet il intervient.

Par ailleurs, le tronçon se situe sur un territoire en plein développement économique et il est important de bien comprendre quelles sont les temporalités des différents projets portés par les intercommunalités et l'État et leur articulation.

Pour ce faire, le dossier soumis au public doit prendre en considération les schémas de cohérence territoriale (ScoT) applicables qui, à l'échelle d'un territoire, de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire.

2. le site dédié à la procédure

Le site internet constitue un support essentiel de la procédure de participation du public. Il répond à plusieurs nécessités et doit permettre au public, à la fois,

- de s'informer sur le projet, ainsi que sur le processus décisionnel, donc de disposer de toutes les publications liées au projet ; sur la procédure de participation, donc de disposer du calendrier et de toutes les informations concernant les rencontres, mais aussi de télécharger tous les documents supports et réglementaires (dossier du maître d'ouvrage, bilan de la garante...) ;
- de participer en déposant un avis argumenté et de consulter les observations publiées (et le cas échéant les pièces jointes).

3. les modalités de participation du public

Les modalités sont préconisées au regard de plusieurs éléments : la définition des publics concernés, la volonté de faciliter les échanges et de répondre aux préoccupations et questions de chacun notamment. Le maître d'ouvrage reste décisionnaire et responsable des modalités organisées. Ces modalités ont fait l'objet d'échanges lors des réunions de travail entre la garante et la DREAL Hauts-de-France.

Étaient préconisées les modalités suivantes :

- deux réunions en présence de la DREAL Hauts-de-France et organisées sur le territoire de chaque EPCI,
- des ateliers ou temps d'échange. Lors des différents entretiens réalisés, il était apparu que les

acteurs du territoire souhaitaient « approfondir, travailler, dialoguer de manière positive, constructive » au sujet des incidences, impacts de ce projet d'aménagement sur leur politique de territoire et l'accessibilité des Zones d'Activités Economiques existantes ou des hameaux situés de part et d'autre de la RN31.

Pour ce faire, il était demandé qu'au cours de ces temps dédiés, le public dispose de plans grand format au niveau de chaque point d'échange prévu par le projet.

Le calendrier de la concertation préalable devait, quant à lui, prendre en compte la période de réserve électorale liée aux élections municipales de mars 2026 et le maître d'ouvrage souhaitait que la procédure de concertation préalable se termine au plus tard mi-octobre.

4. La publicité exigée par le Code de l'environnement et la communication complémentaire

L'article R123-19 du Code de l'environnement prescrit des mesures de publicité destinées à informer le public : un avis doit être mis en ligne, affiché et, dans certains cas, faire l'objet d'une parution dans la presse. Au-delà de cette publicité légale, la garante a demandé la mise en place de moyens d'information et de communication complémentaires tels que :

- une plaquette synthétique de présentation du projet, de l'objet et des modalités, de format A4 et de 4 pages, a été élaborée par le maître d'ouvrage,
 - une affiche visuelle représentant le projet et annonçant la procédure apposée sur site pour doubler en son verso l'affiche réglementaire,
 - une communication auprès des collectivités territoriales concernées en sollicitant une insertion dans leurs magazines locaux, un affichage sur leurs panneaux lumineux ou panneau pocket, des messages sur leurs réseaux sociaux,
 - des kakémonos pour présenter le projet soumis à concertation préalable et la procédure de participation du public lors des événements, réunions publiques et temps d'échange.
-
- La prise en compte des recommandations par la DREAL Hauts-de-France

Le dossier a été mis à la disposition du public très tôt, dès l'ouverture du site internet, c'est-à-dire courant août 2025. Il était complété par un carnet de plans et une plaquette de présentation. Le site dédié est toujours ouvert et les observations déposées sont toujours consultables.

Les moyens de communication retenus par la DREAL Hauts-de-France ont été largement au-delà des dispositions légales : deux insertions presse dans deux journaux à diffusion départementale. Il faut relever le dépôt de la plaquette dans toutes les boîtes aux lettres des 10 communes du périmètre de concertation. D'autre part, les communes, la Communauté de communes Plaine d'Estrée et la Communauté d'agglomération de la région de Compiègne ont relayé la procédure de concertation préalable sur leur site internet et/ou leurs réseaux sociaux.

Quant aux modalités de participation, la DREAL Hauts-de-France a été présente à chaque événement et le format des cartes (4m x 1m) présentant chaque variante a été un support très positif pour avoir des échanges constructifs avec le public.

Le dispositif de concertation

- QUELQUES DATES CLÉS

3 janvier 2025 Saisine de la CNDP par le Directeur de la DREAL Hauts-de-France	5 février 2025 Nomination de la garante Sylvie Denis Dintilhac
15 septembre – 10 octobre 2025 Dates de la concertation préalable	10 novembre 2025 Publication du bilan de la garante

- PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

1 Région Hauts-de-France	1 Communauté de communes Plaine d'Estrée	10 communes
1 Département Oise (60)	1 Communauté d'agglomération Région de Compiègne	

- MOYENS D'INFORMATION, DE COMMUNICATION

Avis légal affiché • dans les communes (25) du périmètre de concertation et communes voisines • au siège de la Communauté de communes Plaine d'Estrées et de la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne	Insertions de presse légales • Courrier Picard – 28 août 2025 • Le Parisien Oise – 25 août 2025
Communiqué de presse diffusé le 3 septembre 2025 par la Préfecture de l'Oise	Relais sur les réseaux sociaux des collectivités territoriales

- ÉVÈNEMENTS PUBLICS

2 Réunions publiques	5 Temps d'échanges sur le territoire
--------------------------------	--

- DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

200 exemplaires du dossier de concertation (événements publics, dépôts en mairie au sein du périmètre de la concertation, siège des EPCI)	20 affiches de mobilisation le long de la RN31
29 450 dépliants d'information diffusés (29 000 exemplaires boîtés)	8 Panneaux et cartes format 4mx1m exposés lors des événements publics

- SUPPORTS D'EXPRESSION

1 site internet www.concertation-n31.fr	12 registres papiers	300 documents d'expression
---	-------------------------	-------------------------------

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyennes et des citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La question est, donc, de savoir si, au-delà du respect des dispositions du Code de l'environnement, le dispositif mis en place permettait à « toute personne » d'être informée, de comprendre la présente procédure de participation du public, l'objet de la procédure et de participer.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Pour le public, le droit à l'information comporte deux facettes : le droit à être informé de l'existence de la procédure et le droit à avoir accès à un dossier de concertation complet, clair, transparent, lisible.

Tout d'abord, il importe de **s'assurer que les canaux d'information utilisés sont propres à atteindre les personnes directement concernées par le projet**, afin qu'elles puissent avoir la possibilité de participer effectivement au processus décisionnel. Dans le cadre de la procédure de concertation préalable relative à la mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois-de-Lihus et Compiègne, la DREAL Hauts-de-France a, non seulement respecté les dispositions légales mais a renforcé le dispositif d'information en réalisant une opération de boîtage auprès de 29 000 foyers et a apposé 20 affiches de mobilisation le long du tronçon de la RN31 concerné.

Par ailleurs, le responsable du projet devait **mettre à disposition du public une information pertinente, complète et transparente relative à l'objet de la concertation qui permettait aussi de répondre à l'objectif de l'article L120-1 du Code de l'environnement** : « I. la participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue : ..2° D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ; 3° De sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ; 4° D'améliorer et de diversifier l'information environnementale. II. - La participation confère le droit pour le public : 1° D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ; ... ».

Le critère de complétude était globalement respecté. On peut seulement regretter que les cartes présentant la synthèse des enjeux (cf. dossier soumis à concertation, p. 28, 29 et 30) n'aient pas été actualisées. Lors de la réunion publique à Jonquières, un participant s'en est ému : *« J'avais une question. Oui, sur les documents d'information, je suis assez étonné que les documents que vous proposez... J'ai l'impression qu'ils datent un peu, parce que les zones d'activité telles qu'elles sont présentées, elles ne sont pas inscrites totalement. C'est le cas de Compiègne-Venette, c'est le cas de Moyvillers, c'est le cas de Arsy, etc »*

En termes de lisibilité et d'accessibilité, les documents étaient tous en mode lecture ou téléchargeables. Pour faciliter l'appréhension, la compréhension ou tout simplement l'intérêt du public, une plaquette synthétique présentant le projet était téléchargeable sur le site internet de la concertation. Un carnet de croquis et de plans a également été réalisé : ce type de document permet au public une approche visuelle. Des éléments territorialisés ont également été mis à disposition du public. Enfin, les documents étaient facilement accessibles sur le site internet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les données relatives aux connexions (plus de 4 800), aux contributions (251), à la participation aux événements proposés (278 participants) montrent que le public a été concerné par la concertation préalable et s'est exprimé.

L'un des faits marquants, dans cette procédure de participation du public, est l'initiative de citoyens et citoyennes de travailler ensemble. A l'issue du temps d'échange à Arsy, les participants (78) se sont réunis la semaine suivante pour débattre entre eux pour réfléchir à partir d'un projet alternatif présenté par un administré d'Arsy et délibéré sur un projet qui serait déposé sur le registre du site dédié. Il est important de souligner que ces temps de réunions publiques et d'échanges en format réduit ont facilité ce travail collectif.

Une analyse plus fine permet d'apporter une appréciation qualitative de cette participation :

- la mobilisation a rassemblé des personnes qui ont participé à plusieurs, voire à toutes les modalités. Il faut également rappeler que cette initiative citoyenne a permis l'élaboration collective d'une alternative au niveau de la commune d'Arsy ;
- le site internet dédié, support principal de la procédure de concertation préalable, était très ergonomique. Les onglets étaient clairs, les documents facilement téléchargeables et les comptes rendus de réunions publiques ont été versés sur le site dans un délai très raisonnable ;
- deux réunions publiques ont été organisées dès la première semaine de concertation préalable. Elles avaient pour objet l'information du public sur la procédure de concertation préalable et son inscription dans le processus décisionnel, la présentation du projet et de ses caractéristiques, ainsi que l'expression du public sur le projet. Par ailleurs, des temps d'échanges avec le public étaient également prévus. Étaient présents les élus des collectivités territoriales concernées et des riverains. Les deux réunions se sont tenues dans un climat serein et propice au dialogue. Lors de la réunion qui avait lieu à Canly, l'un des participants, habitant d'Arsy, a proposé de projeter le projet alternatif qu'il avait bâti sur le territoire de sa commune et qui sera ensuite débattu par un collectif citoyen. La DREAL Hauts-de-France a accepté cette demande et chaque personne présente a pu réagir et faire part de ses réserves ou accords ;
- cinq temps d'échange ont été organisés par la DREAL Hauts-de-France. L'objectif était de permettre au public de rencontrer le maître d'ouvrage individuellement, sans les parties prenantes et de permettre une meilleure compréhension du projet à partir des cartes grand format. A Arsy, 65 personnes étaient présentes et chacun a pu s'exprimer. C'est à cette occasion que les habitants de la commune ont proposé de travailler de manière collective. A Moyvillers, les participants ont travaillé sur les plans grand format et des calques et à Jaux, le temps d'échange a permis de rencontrer des agriculteurs, des chefs d'entreprises. A Venette, si en mairie, les échanges ont été informels, à Proméo, le temps d'échange s'apparentait plus à une réunion publique ;
- la DREAL Hauts-de-France a répondu aux 66 premières questions posées par le public sur le site internet dédié.

Pour conclure, le droit à l'information et à la participation dont dispose toute personne à l'égard du processus décisionnel en matière environnementale a été respecté. La DREAL Hauts-de-France n'a, certes, pas répondu à chaque observation déposée et il lui conviendra, dans sa réponse au présent bilan d'apporter les éléments complémentaires pour que chaque contributeur sache comment a été pris en compte ses arguments.

On peut citer quelques avis déposés sur le registre dématérialisé : « ***Je tiens tout d'abord à vous remercier pour la qualité et la rapidité de nos échanges. Pour un non-initié aux projets routiers comme moi, ces discussions sont particulièrement instructives. Je ne pensais pas, en entrant dans la concertation, que le dialogue pourrait être aussi direct et enrichissant.*** » ou « ***Merci à tous ceux qui nous permettent de donner notre avis à travers des documentations complètes et précises*** »

et « ***au final qui va décider et le choix sera-t-il honnête en toute indépendance ?*** ».

Quelques chiffres clefs de la concertation

- PARTICIPANTS AUX ÉVÉNEMENTS

Réunions publiques : 135 personnes

Canly : 60 personnes	Jonquières : 75 personnes
----------------------	---------------------------

Temps d'échanges sur le territoire : 143 personnes

Arsy : 65 personnes Moyvillers : 18 personnes	Venette : 15 personnes Jaux : 20 personnes	Proméo : 25 personnes
--	---	-----------------------

- CONNEXIONS AU SITE INTERNET

Connexions au site	Consultations de l'onglet « documentation »
plus de 4 800	450

- CONTRIBUTIONS

Contributions exprimées : 251

Contributions déposées et publiées	Documents d'expression remplis
224	27

Synthèse des arguments exprimés

Au cours de la procédure de concertation préalable, le public s'est exprimé :

- en déposant une contribution sur le site internet dédié,
- lors des différents événements qui se sont tenus entre le 15 septembre et le 10 octobre 2025.

Les contributions enregistrées sur le site (192), les observations déposées sur les registres papier (26), les documents d'expression remis au cours des événements (27), les avis des acteurs économiques (4) et les délibérations adressées directement à la DREAL Hauts-de-France (4) portent un nombre total de 251 contributions et ont été analysés puis classés par thématique par la garante.

Parmi les contributeurs, on compte majoritairement des personnes résidant à proximité du projet de la mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois-de-Lihus et Compiègne. Des communes concernées et les deux intercommunalités concernées, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne et la Communauté de communes de la Plaine d'Estrée ont déposé des contributions. Parmi les acteurs économiques du territoire, le monde agricole et certaines entreprises situées le long de la RN31 se sont, également, exprimés.

L'expression du public a été argumentée, plusieurs propositions d'alternatives ont été formalisées pour des linéaires partiels du projet d'aménagement.

La synthèse des arguments exprimés souhaite refléter le plus fidèlement possible cette richesse et ce foisonnement de points de vue exprimés.

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

1. perception du projet d'aménagement de la mise en 2x2 voies de la RN31 entre Bois-de-Lihus et Compiègne

Le projet d'aménagement de la mise en 2x2 voies de la RN31 entre Bois-de-Lihus et Compiègne est diversement perçu.

Beaucoup d'observations indiquent que la réalisation de ce projet, déjà ancien, est vivement attendu : *« Très bonne idée une 2x2 voies sur cet axe vivement ! », « vu de toute la circulation qu'il y a matin et soir, celle-ci pourrait entraîner moins de bouchons et donc une fluidité du trafic et peut être aussi moins d'accident ».*

En effet, certains contributeurs font état de *« Beaucoup de convois exceptionnels également ce qui crée d'énormes ralentissements et des comportements dangereux pour doubler alors même qu'il y a du monde sur la voie opposée. Enfin, le fait qu'il n'y ait aucune ligne directe de train entre Beauvais et Compiègne accentue la présence d'automobilistes sur cette route. La 2x2 voies permettrait de fluidifier la circulation et serait un plus pour notre réseau routier. »*

Par ailleurs, de nombreux habitants de Venette, font état de la circulation intense dans les rues de la ville : *« Trop de véhicules passent par le centre de Venette. Très dangereux notamment aux moments des heures scolaires : rentrée et sortie du matin et de l'après-midi. »*

Mais des contributeurs font part aussi de leur opposition à un tel projet d'aménagement pour des raisons :

- *d'ordre général : « C'est un projet d'une autre époque, vouloir privilégier le déplacement routier ne devrait même plus être d'actualité. Aujourd'hui, la route ne peut, ne doit plus*

être une priorité. », « Vous allez améliorer la circulation des voitures mais détériorer la vie des habitants » ;

- environnementales : *« Encore une attaque envers la nature , continuez à bitumer de la sorte ... le climat actuel ne vous interpelle donc pas ? Les arguments de développement économique ne tiennent pas et la sécurité des riverains non plus ! Vous allez créer des nuisances supplémentaires » ;* ou alors *« Ce n'est pas la plus grande urgence et cela me semble amplifier encore plus les flux routiers, la pollution et un énième grignotage des précieuses terres agricoles » ;*
- d'enclavement des villages ou des hameaux :
 - *« Les diverses options proposées sont très défavorables aux habitants de varanval puisque le petit croisement de la route permettant un accès direct à la nationale dont les côtés ont pourtant étaient refait récemment sera supprimé. Aucune option n'est favorable à l'accès au territoire » ;*
 - *« Aucune de vos propositions me paraît être intéressante pour mon village Arsy. Cela me paraît même dangereux au niveau de la circulation dans le village en lui même, toutes les personnes habitants dans le haut du village seront obligés de traverser l'entièreté de celui ci... ce qui fait passer au niveau du passage de sortie de l'école ainsi que tous les arrêts de bus. De même cela peut entraîner des contraintes aux niveaux des stationnements en quinconces... »*
- de nuisances sonores : *« De plus, il n'y a aucun intérêt pour les habitants D'Arsy de nous faire une 2x2 voies. Bien au contraire, ça va nous impacter niveau sonore avec la vitesse et le trafic qui va s'intensifier. Habitant à côté de la N31, nous nous opposons fortement au projet » ;*
- d'ordre financier : *« Au coût énorme de chacune de ces propositions, alors que le niveau d'endettement de la Nation est colossal, que l'Etat cherche désespérément à Economiser » ;*

2. Perception des différentes variantes d'aménagement proposées lors de la concertation préalable

Chaque variante a été abordée par les contributeurs. D'autre part, les avis émis sont très rarement non argumentés ou non assortis de demandes d'amendement ou de correctif.

En ce qui concerne la **Variante A**, elle apparaît pour certains, comme la *« plus pertinente pour éviter de multiples changements de vitesses »*, ou comme *« la seule qui vaut vraiment la peine pour traiter définitivement le problème. Même si elle est la plus chère des 4, c'est la seule qui correspond à ce qui a été fait jusqu'à Catenoy. Pourquoi s'arrêter là ? Il faut aller jusqu'au bout pour que ce projet serve vraiment à quelque chose ! Les autres variantes ne serviront à rien »* ou enfin *« la plus adaptée si elle vient se raccrocher à la RN "récemment" en deux voies 110 Km/h (de Catenopy / Fitz-James / Beauvais) »*. Même si *« le coût est élevé, mais autant prévoir une solution pérenne »*.

La **Variante B** est qualifiée par certains déposants comme *« la plus adaptée. Plus respectueuse des terres agricoles, maintien des accès au territoire et coût moins élevé que les autres variantes tout en permettant une fluidité du trafic bien au-dessus de la configuration actuelle (possibilité de doubler en permanence sur une route souvent empruntée par des tracteurs). »* ou *« cet aménagement 2x2 voies à 90 km/h cela permet de doubler un véhicule plus lent sans entraîner d'insécurité supplémentaire »*.

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

La **Variante C**, quant à elle, présente également des avantages : « *Après avoir pris connaissance des différentes options. Je choisirais l'option C du projet, celle qui à mon sens a le meilleur rapport coût / amélioration, sécurisation du trafic* », ou « *Compte tenu des actuelles (et futures) contraintes budgétaires et de la nécessité de limiter la consommation des surfaces agricoles et naturelles, je pense que la variante C est la mieux adaptée à ce projet. Il faudra profiter de ce projet pour créer une sortie directe de la zone commerciale de Carrefour vers la N1031 (Direction Est) afin d'éviter de surcharger le rond-point d'accès à COMPIEGNE. Il faudra éviter aussi de créer des noues surdimensionnées comme celles de l'entrée de Clermont (Consommation excessive de surfaces agricoles)* ».

Enfin pour la **Variante D**, « *C'est celle qui a le moins d'effets défavorables, et c'est la seconde moins chère. Un bon rapport qualité/prix* », « *De toutes façons il faut savoir une chose que plus on donne la possibilité d'augmenter le trafic routier, plus vite celui-ci sera saturé et que les gens se plaindront encore, la vitesse étant source de danger en plus. Donc s'il faut évoluer le faire de façon raisonnable et réfléchi. J'opte en ce qui me concerne pour la solution D* », et encore « *Pour toutes ces raisons, la variante D est la plus appropriée, elle désenclave mieux la portion entre Venette et Arsy, notamment au niveau du hameau de Bouquy avec une route latérale* ».

3. les aménagements connexes au projet de mise en 2x2 voies de la RN31 entre le Bois-de-Lihus et Compiègne sont sujets d'arguments exprimés par le public

Le monde agricole a exprimé des demandes ou points de vigilance : si la Chambre d'agriculture de l'Oise mais aussi la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) et le syndicat agricole Jeunes agriculteurs ont déposé des contributions en leur nom, des agriculteurs ont fait part d'arguments individualisés.

Après avoir mentionné le « *besoin réel de fluidité du trafic* », les instances agricoles regrettent « *ne pas avoir été associée en amont aux réflexions ni destinataire des éléments préparatoires à ce projet. Or, une telle concertation est indispensable* » et demandent « *la réalisation d'une étude agricole préalable* », « *que soient explicités les critères retenus pour définir ces déviations. Cette absence de précision est problématique.*

Le maintien de l'accès aux parcelles est aussi souligné en ces termes : « *il est également indispensable de veiller à ce que l'ensemble des accès nécessaires aux exploitants agricoles soient maintenus afin de garantir une exploitation du parcellaire dans de bonnes conditions* ».

Enfin, la FDSEA met en exergue la consommation foncière liée aux projets d'aménagement du territoire : « *En ce qui concerne les variantes proposées dans le cadre de cette consultation, nous serons très vigilants à propos des emprises foncières qui seront utilisées pour ce projet. En effet, la ferme Oise subit déjà depuis plusieurs années une consommation foncière importante* » et relève la nécessité d'avoir une approche individualisée auprès des agriculteurs :

- « *Identifier les exploitants concernés, étudier leurs contraintes individuelles et collectives, établir les besoins nécessaires suivant les variantes du projet (l'accessibilité, la circulation des engins, la cohésion entre les parcelles qui bordent l'axe routier)* »,

- « nous demandons des garanties fermes et concrètes pour les exploitants agricoles. A savoir un accès à leurs parcelles de part et d'autre et sur toute la section envisagée ; la création d'un aménagement foncier pour la redistribution du parcellaire afin de limiter l'impact agricole. Des compensations seront à prévoir dans ce cas pour les allongements de parcours éventuelles ».

Les agriculteurs font valoir leurs inquiétudes quant aux circulations agricoles : « Dans le cadre d'une voie express à 2x2 voies à 110 km/h, soyez vigilants à ne pas enclaver les parcelles agricoles entre la RN31 et le bois de Plaisance, cadastrées ZA 51 à 54 à JAUX et ZB 18 à Venette, déjà difficiles d'accès » ou « En tant qu'exploitant agricole, nous empruntons la N31 entre le bois de Pieumelle et Compiègne. Si les variantes A ou C étaient retenues, peut-on envisager l'extension de l'axe secondaire depuis le carrefour de Bouquy jusqu'à l'échangeur RN31/RD 1131 afin d'éviter de repasser par Aiguisy et la zone du bois de plaisance ? Cette option est d'ailleurs envisagée dans la variante D et nous permettrait d'éviter des détours chronophages et le passage de plusieurs giratoires et ralentisseurs avec des engins agricoles » et encore « Entreprise agricole, je me déplace régulièrement avec ma moissonneuse et des tracteurs avec leur benne de chez moi (Venette) vers mes clients : Catenoy, Nointel, Bois de Lihus, Arsy, Avriigny. L'interdiction de la N31 aux véhicules agricoles me rendrait ces trajets bien plus compliqués qu'aujourd'hui. Déjà l'interdiction de la rocade nord de Compiègne est une aberration puisque je suis obligé assez souvent de l'emprunter faute d'un autre itinéraire accessible. Et d'ailleurs, pour aller du secteur Choisy-au-Bac / Rethondes vers le secteur Coudun / Clairoix, il est légalement quasi impossible de ne pas braver une interdiction ou une autre : viaduc interdit et pont Uniroyal limité à 7,5 T ».

En effet, un exploitant agricole fait valoir que les déplacements agricoles sont de « 2 natures principales : - de la ferme au champ, et de champ à champ - de la ferme ou d'un champ vers un site de collecte de produits agricoles, vers l'atelier d'un concessionnaire agricole, vers une autre ferme pour y réaliser des travaux agricoles, vers un site éventuellement à plusieurs dizaines de km lors des achats / ventes de matériels agricoles ».

Un agriculteur, habitant Montplaisir à Jonquières, met en exergue tout l'intérêt d'une opération de remembrement des terres agricoles « un remembrement des terres agricoles est plus que nécessaire », et insiste sur l'importance des circulations agricoles sur la RN31 : « il est impératif comme prévu initialement lors de la création de la rocade nord de Compiègne vers 1995, d'ouvrir cette 2x2 voies aux engins agricoles...la coopérative de Clairoix .. est un acteur incontournable de notre économie agricole, le silo fluvial de Clairoix permet d'exporter nos grains, tout en ayant un transport à bas coût et écologique ».

Par ailleurs, il attire l'attention de l'État sur les incidences environnementales du projet d'aménagement en termes d'écoulement des eaux pluviales et de nuisances sonores, sachant que cette entité économique a des activités de cueillette et propose une alternative développée infra.

Sanef, exploitant et gestionnaire de l'autoroute A1 fait part de points de vigilance à un double titre :

- juridique : « toutes les modifications du domaine public autoroutier concédé (DPAC de l'autoroute A1) résultant du projet de la RN31 devront se conformer aux dispositions de la circulaire 87-88 du 19/07/2023 précitée et faire l'objet d'un avis spécifique de l'autorité concédante (DGITM/DMR/FCA) »,
- fluidité du trafic , « Sanef recommande une vérification approfondie du bon fonctionnement de l'échangeur RN31 / A1 et de la fluidité des bretelles aux heures de forte affluence ».

Au niveau local, la perception du projet est très diversifiée même si « *Le projet envisagé stimulera aussi les décisions d'investissement dans les zones d'activité situées à proximité de l'axe requalifié* ».

Pour l'entreprise **DIFFORVERT** située sur le territoire de Jonquières, « *Notre installation à Jonquières en 2019 n'est pas le fruit du hasard. La proximité des infrastructures logistiques, notamment l'accès rapide à l'A1 et à la N31, a été un critère déterminant. Elle nous permet de bénéficier d'une circulation fluide, sans traversée de petites communes, tout en garantissant une accessibilité rapide à nos collaborateurs* » et « *Le projet de mise à 2x2 voies de la N31 répond à une véritable problématique d'engorgement aux heures de pointe. L'amélioration de la fluidité sur ce tronçon est une nécessité* ».

Quant à l'avenir, « *notre entreprise est en pleine croissance et l'agrandissement déjà prévu de nos entrepôts entraînera une augmentation du trafic, aussi bien pour nos collaborateurs que pour les poids lourds* » Parmi les variantes proposées, la version A nous semble être la plus ambitieuse et la plus pertinente. Elle permettrait de supprimer plusieurs points de congestion majeurs (Venette, Bois de Plaisance, rond-point N31/RD98) sécurisant ces zones... Pour Difforvert, il est essentiel de conserver un accès direct et sécurisé à la N31. Des ouvrages adaptés, tels que des carrefours dénivelés avec échangeurs ou des croisements par ponts, doivent nous garantir une desserte rapide et efficace. Nous attirons cependant l'attention sur la variante D, dont l'échangeur prévu encerclerait notre entreprise. Une telle configuration impliquerait : - la création d'un nouvel itinéraire artificialisant des sols aujourd'hui cultivés ; - un isolement de l'entreprise, avec les nuisances sonores et polluantes associées, générant un « stress auditif » pour nos collaborateurs. Cet échangeur aurait toute sa pertinence s'il était décalé d'environ 200 mètres vers Compiègne sans voie secondaire empiétant sur le massif forestier et champs agricole. Enfin, la transformation de la N31 en 2x2 voies représente également une opportunité pour développer les mobilités douces jusqu'à Jonquières. Aujourd'hui, notre site n'est desservi ni par des transports en commun, ni par une piste cyclable sécurisée. Cela limite l'accès à l'emploi pour de potentiels futurs collaborateurs, qui pourraient rejoindre notre entreprise par ces modes si les conditions de sécurité étaient garanties ».

La société HIE PAYSAGE, située au Bouquy, exerce le métier de paysagiste et emploie « *environ 75 personnes qui accèdent quotidiennement à cette adresse pour leur travail. Etant aux premières loges et donc bien conscient des enjeux, nous vous informons que nous ne sommes pas opposés au projet de mise à 2*2 voies de la RN31 sur ce tronçon qui garantirait à n'en pas douter plus de fluidité et de sécurité aux usagers dont nous faisons partie à compter du moment où nous avons la garantie qu'un ou plusieurs accès à nos parcelles seront rétablis par le biais de voies de substitutions, de continuités ou d'itinéraires alternatifs permettant la poursuite de nos activités dans des conditions raisonnables et sécuritaires n'engageant pas de modifications importantes de notre fonctionnement et de nos infrastructures actuelles* ». Cette entité économique pose le problème des accès : « *Nous avons noté à ce propos lors de nos échanges aux réunions de Jonquières et de Jaux l'engagement et l'obligation du maître d'ouvrage à rétablir un accès et desservir chaque parcelle quelque soit la variante retenue. Nous précisons également la nécessité de garantir l'accès aux véhicules lents à nos parcelles type tracteurs utilisés dans le cadre de notre profession. S'il fallait se positionner sur une des quatre variantes proposées à ce jour, notre choix se porterait plutôt sur les variantes A et C à partir du moment où les éléments évoqués préalablement sont bien respectés avec des voies de substitutions, de continuités ou des itinéraires alternatifs passants le long de la RN31 ou à l'arrière de nos parcelles. Des mesures anti-bruit seront certainement à envisager afin de limiter les nuisances sonores au niveau du bâti exposé directement à la RN31. J'attire votre attention sur la variante D qui même si nous sommes à l'état de projet représente une voie de substitution qui coupe en deux nos terrains et n'est donc pas envisageable tel que représenté sur le plan.* »

Un entrepreneur situé sur la ZAC Poirier Moyvillers s'est aussi exprimé en ces termes : « *Pour faire simple, je ne comprends pas de tels travaux engagés... la plus grosse problématique de cette route se trouve le matin à l'heure se pointe sur l'axe reliant Estrées vers Compiègne au niveau des ronds point Proméo et F1 qui créer un ralentissement jusque l'autoroute de notre coté et sur 5 km de l'autre... Nos accès aujourd'hui avec le rond point qui dessert Moyvillers, grandfresnoy est stratégique aujourd'hui et nous permet de rattraper l'axe principale très rapidement. ..De plus s'il n'existe plus d'accès direct par la route de Moyvillers à la zone de Compiègne, il est simple que tous les 12 salariés de mon entreprise et moi même passeront par remy pour éviter les bouchons plus loin... Si cette sortie est fermée cela remet en cause également le développement de notre société et dévalorise la valeur de mon bâtiment...Que pensez vous des 4 variantes proposées? Je pense que la variante D est clairement la plus simple et la plus intelligente néanmoins et il intéressant de placer 65Millions d'€ dans ce projet, je n'en suis pas sûr ».*

Enfin, d'autres points de vigilance ont été soulignés à plusieurs reprises dans les observations :

- au niveau de Moyvillers : « *Comment les poids lourds auront accès à la zone artisanale de MOYVILLERS située le long du RD155 pour les livraisons de marchandises et autres nécessités d'approvisionnement ? De même, comment les poids lourds betteraviers auront accès à la sucrerie de CHEVRIERES sachant que l'accès au RD155 sera dépourvu d'échangeur ? .. Comment les pompiers du Centre de secours qui son basés sur la zone artisanale de MOYVILLERS, et plus généralement les services d'urgence et de service public (GAZ, EAU, ELECTRICITE, GENDARMERIE et même SNI PAPREC) qui peuvent utiliser des véhicules de grand gabarit dans le cadre de leurs missions, auront accès dans les meilleurs délais, aux communes située au Sud de la RN 31 à savoir les villages de SACY LE PETIT, HOUDANCOURT, CHEVRIERES, GRANDFRESNOY, ARSY, LE FAYEL, CANLY, etc.. ? »*
- à propos des mobilités douces et, plus particulièrement, des vélos : « *Le dossier relatif à la RN31 mentionne les mobilités douces parmi ses enjeux, mais le traitement réservé à la bicyclette reste marginal. Or, le vélo constitue une composante essentielle de ces mobilités, reconnue par le législateur, notamment à travers la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui, par exemple, impose des aménagements cyclables en zones urbaines lors de toute création ou rénovation de voirie. Dans sa forme actuelle, le dossier se limite à évoquer que la création de voies secondaires « pourrait » faciliter des aménagements cyclables. Cette formulation reste vague et insuffisante. À ce stade du projet, une certaine imprécision est acceptable, mais une présentation plus explicite des intentions aurait été souhaitable »* ou « *Je ne vois aucune piste cyclable sur vos projets , pouvant relier les villages entre eux et la zone. C'est dommage , l'avantage les voitures pourront rouler plus vite. »*
- « *Suite au projet de travaux pour passer le n31 à 2x2 voies nous aimerions exprimer notre grande inquiétude concernant notre habitation. En effet nous habitons au niveau de l'embranchement de canly pour le n31 ».*
- « *Maintien de la continuité du réseau local La petite route reliant le hameau de Montplaisir au bourg de Jonquières doit bénéficier d'un aménagement spécifique (passage souterrain ou pont) permettant un franchissement sécurisé de la nationale. Cet ouvrage doit être accessible aux véhicules agricoles, aux voitures particulières, ainsi qu'aux piétons et cyclistes, sans interférence avec le trafic de transit de la N31 ».*
- les voies de substitution : « *Je vous remercie beaucoup de votre réponse rapide. Je note que, sur les variantes A et C, il y a effectivement un itinéraire de substitution. En revanche, sur les variantes B et D, je ne vois pas d'itinéraire de substitution. Y aura t'il une voie d'accélération ? »*

4. des projets alternatifs ont été formalisés

A l'est de l'autoroute A1, proposition de l'ARC :

« *la variante A, à savoir la mise à 2*2 voies à 110 km/h du bois de Lihus à Compiègne mais en adaptant certains carrefours et routes de substitutions aux besoins du territoire, sur la partie comprise entre Jonquières et Venette.* »

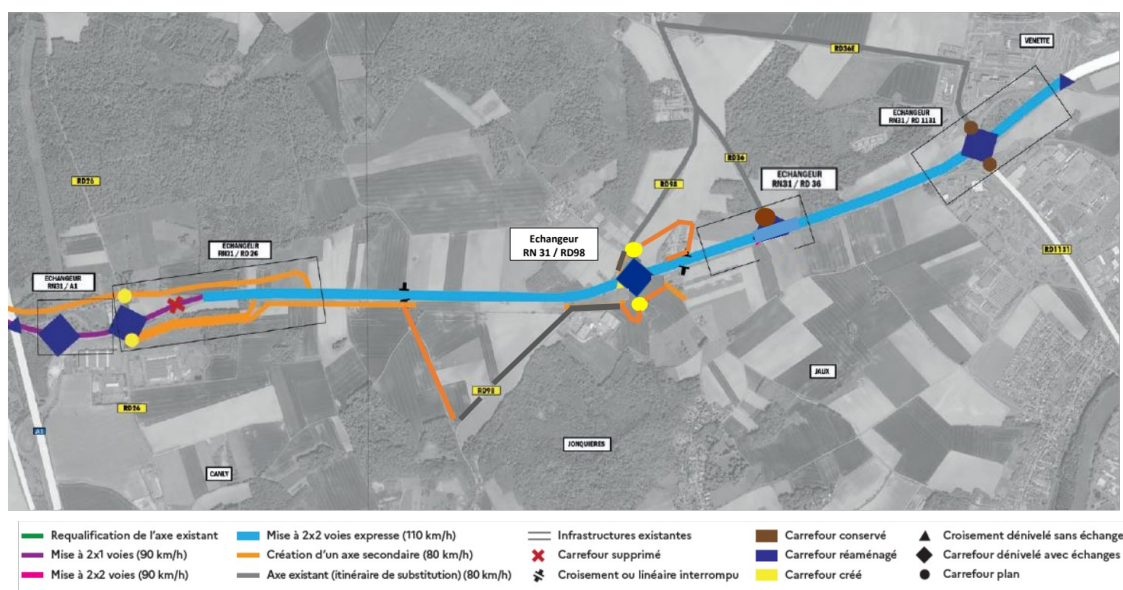
pour répondre à des objectifs de ne pas enclaver les hameaux, de poursuivre le développement économique et de reprendre les chemins existants pour créer des chemins de substitution, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne considère que « la réalisation de ces objectifs devra obligatoirement passer par :

- retravailler le carrefour RN 31 / RN 1031 / RD 36E à Venette afin de disposer de 2 voies de circulation car il est constaté de trop nombreux engorgements aux heures de pointe présentant des remontées de file pouvant aller jusqu'à la commune de CLAIROIX dans le sens Noyon-Beauvais. Ces engorgements sont particulièrement accidentogène et provoque également des comportements civiques inadaptés,*

- conserver l'accès à la RD36 / RN31,*

- intégrer un carrefour dénivelé avec échanges entre la RN31/ la RD 98 avec une liaison vers la voie communale n°3 dit chemin de Varanval à Jaux.*

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



(Source : Contribution déposée sur le site n°190)

À l'ouest de l'autoroute A1, deux propositions alternatives

- proposition formulée par un habitant d'Arsy, « travaillée » lors de réunions organisées sur le territoire de la commune d'Arsy

« *Concernant le doublement de la portion actuelle, ... l'élargissement devra être significatif pour intégrer la voie supplémentaire, l'espace central de séparation des sens de circulation ainsi que des bandes d'arrêt d'urgence élargies. Dans ce contexte, la réutilisation de la N31 actuelle comme axe secondaire ... paraît une option particulièrement pertinente. Elle présente l'avantage d'éviter quasiment tout travail supplémentaire (hormis, par exemple, une*

matérialisation de piste cyclable) et surtout de limiter fortement les nuisances pour le trafic durant les travaux. En effet, la nouvelle infrastructure pourrait être réalisée à côté, avec un raccordement final rapide, comme cela a été fait sur le projet Clermont–Catenoy. Cela ... semble une approche plus simple à gérer et probablement plus économique en main-d'œuvre à linéaire équivalent. Cela mériterait peut-être une étude chiffrée. ... S'agissant des éventuels délaissés agricoles, je ne suis pas particulièrement inquiet. Lorsqu'on considère l'ensemble des aménagements à intégrer le long de la route (bassins, caniveaux, dispositifs de sécurité, écrans acoustiques, etc.), il est peu probable que subsistent de grandes surfaces inexploitable. »



(Source : Contribution déposée sur le site n°32)

- proposition formulée par un habitant d'Artsy, soutenue par les entreprises situées dans la zone d'activités économiques d'Artsy et déposée sur le registre papier ouvert en la Mairie d'Artsy

« **la proposition d'aménagement de la RN31 consisterait à**

- **conserver l'emplacement actuel de la RN31, en l'élargissant au nord pour la 4ème voie, la vitesse serait limitée à 90km/h,**
- **abaisser la chaussée d'environ 1m afin de réduire les nuisances sonores,**
- **implanter le carrefour d'entrée du village en face de la rue du Bas, de type losange, avec pont et bretelle de raccordement,**
- **mettre en place des protections phoniques avec un mur de terre de 2m de haut, une ligne de charmilles et d'arbres de grande taille jusqu'au pont de l'autoroute.**

En complément, il serait très bénéfique d'installer une passerelle piétonne...»

Sur l'intégralité du tronçon entre Bois-de-Lihus et Compiègne, une proposition alternative

cf. contribution enregistrée sur le site dédié n° 126 : « **Agrandissement de la N31 à 2x2 voies sur le tracé existant, hors pont de l'A1, aucun rond point, que des échangeurs et réaffectation de la N1031 existante.**

D'ouest en est, il y a deux zones

- **partie ouest, continuité de la N31 à 2x2 voies express (110km/h) depuis Bois-de-Lihus jusqu'à Arsy avec itinéraire de substitution à prévoir**
- **partie est, passage en voie non express de Arsy au Carandeau, zone de trafic dense, avec échangeurs nombreux, demandant de baisser la vitesse à 90km/h. Voie empruntée par les véhicules lents. »**

Evolution du projet résultant de la concertation

A ce stade, la DREAL Hauts-de-France, maître d'ouvrage délégué, n'a pas fait part d'évolution des variantes du projet, ni de la variante retenue.

Lors des différentes réunions et dans ses réponses aux contributions déposées sur le registre du site dédié, la DREAL Hauts-de-France a réaffirmé qu'elle étudierait les propositions émergeant de la concertation préalable avant d'annoncer la variante retenue. En effet, elle a rappelé le sens de la procédure de concertation préalable : « ***Il ne s'agit pas d'un sondage d'opinion ni d'un vote mais bien d'une concertation préalable permettant de recueillir les attentes du territoire en termes d'aménagement de la RN 31, son usage, pour que le maître d'ouvrage puisse in fine choisir le scénario le plus adapté pour répondre aux besoins du territoire*** » et défini son objet en ces termes : « ***conduire à la définition du parti d'aménagement à donner à la future RN31 (voie express ou non, 2x2 voies ou maintien de l'existant, carrefours dénivelés ou giratoires, 90 ou 110 km/h...). Aucune variante n'est arrêtée et aucune décision n'a été prise sur le choix d'une variante. Les variantes peuvent encore évoluer dans leur définition et intégrer des adaptations en fonction des contributions du public lors de la concertation.*** »

De fait, si en cours de procédure de concertation aucune évolution du projet d'aménagement n'a été actée, a été formalisé l'engagement de prendre en compte les contributions du public : « ***A ce stade des études, les itinéraires de substitution sont des principes d'aménagement et peuvent évoluer et être complétés en fonction des contributions lors de la concertation*** » ou « ***La réflexion sur les itinéraires cyclables tout comme celle sur les éventuels itinéraires de substitution s'affineront avec la suite des études, une fois la variante d'aménagement retenue.*** »

et en ce qui concerne le territoire de la commune d'Arsy : « ***Pour la suite des études, en fonction de la variante qui sera retenue, nous proposerons qu'une réflexion sur la circulation dans ARSY soit engagée en concertation avec la municipalité, afin de rationaliser les mouvements (mise en sens unique de certaines voies par exemple) ou compléter le réseau viaire si nécessaire (création de voie de désenclavement ou de voie de substitution supplémentaire afin de rétablir les accès aux deux entrées de ville existantes par exemple).*** »

Demande de précisions et recommandations à la DREAL Hauts-de-France

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part de la DREAL Hauts-de-France

Selon le dossier soumis à concertation, le projet d'aménagement de la mise en 2x2 voies de la RN31 sera réalisé à un horizon de 10 ans et son financement n'est pas assuré, à ce jour.

A la lecture des contributions, il apparaît que différents points pourraient être évoqués dans un délai raisonnable :

- la manière dont sera consulté le monde agricole,
- le processus de concertation mis en place pour poursuivre le dialogue avec le territoire.
- Ajouter la demande de précisions concernant la suite à donner aux projets alternatifs présentés

Recommandations de la garante pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

- 1 L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes qui permettra à la DREAL Hauts-de-France d'explicitier clairement les choix retenus et notamment la prise en compte des alternatives proposées,
- 2 l'association des différents acteurs économiques du territoire qui se sont manifestés au cours de la procédure de concertation et ont exprimé le souhait d'être associés de manière plus étroite à l'élaboration du projet,
- 3 la mise en place d'un processus de concertation continue jusqu'à l'enquête publique de manière à s'assurer une certaine coordination entre le projet d'aménagement routier et les projets de développement définis par les collectivités territoriales concernées. Sur le fondement de l'article L121-16 du Code de l'environnement, la DREAL Hauts-de-France pourrait solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant.

Liste des annexes

- **Annexe 1** Tableau des demandes de précisions et recommandations de la garante
- **Annexe 2** Décision de la CNDP n° 2025 / 17/ RN31 / 1 du 5 février 2025 relative au projet d'aménagement de la RN31 en 2x2 voies entre le Bois-de-Lihus et Compiègne (60)
- **Annexe 3** Lettre de mission de la CNDP à la garante en date du 27 mai 2025

Annexe 1

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Projets alternatifs : quelle suite ?

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants et participantes

1. L'organisation d'une réunion publique de reddition des comptes qui permettra à la DREAL Hauts-de-France d'explicitier clairement les choix retenus et notamment la prise en compte des alternatives proposées,

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

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

**DECISION N° 2025 / 17 / RN31 / 1 du 5 février 2025 relative au projet d'aménagement de la RN31 en 2X2
voies entre Bois-de-Lihus et Compiègne (60)**

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et L. 121-15-1 et suivants ;

Vu le courrier de saisine reçu le 3 janvier 2025 et le dossier annexé de M. Nicolas MORBE, représentant le préfet de la région Hauts-de-France, sollicitant la désignation d'un garant dans le cadre d'une concertation préalable sur le projet d'aménagement en deux fois deux voies de la RN31 entre Bois-de-Lihus et Compiègne, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L 121-16 et L. 121-16-1,

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Mme Sylvie DENIS DINTILHAC est désignée garante de la concertation préalable sur le projet d'aménagement en deux fois deux voies de la RN31 entre Bois-de-Lihus et Compiègne.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 février 2025.

Le vice-président
F. Augagneur



Le Vice-président

Paris, le 27 mai 2025

Madame,

Lors de la séance plénière du 5 février 2025, la Commission nationale du débat public vous a désignée garante du processus de concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RN31 en 2x2 voies entre Bois-de-Lihus et Compiègne (60).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1.** Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant ou de la garante et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observatrice du dispositif de concertation. **Vous êtes la prescriptrice des modalités de la concertation (information et participation du public)**, charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence de leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garante : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de toutes les parties concernées afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'appelle votre attention notamment sur :

- la clarification des échéances du projet à prévoir ;
- les opérations connexes au dédoublement de la RN31 et 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.

Vous devez faire des préconisations très précises au MO quant à la mobilisation des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et travailler avec le MO pour qu'il mette tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue du public.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (article R.121-23). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (article R.121-24). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.



Floran AUGAGNEUR

Madame Sylvie DENIS-DINTILHAC
Garante de la concertation préalable
Aménagement de la RN31 entre Bois-de-Lihus et Compiègne (60)

