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

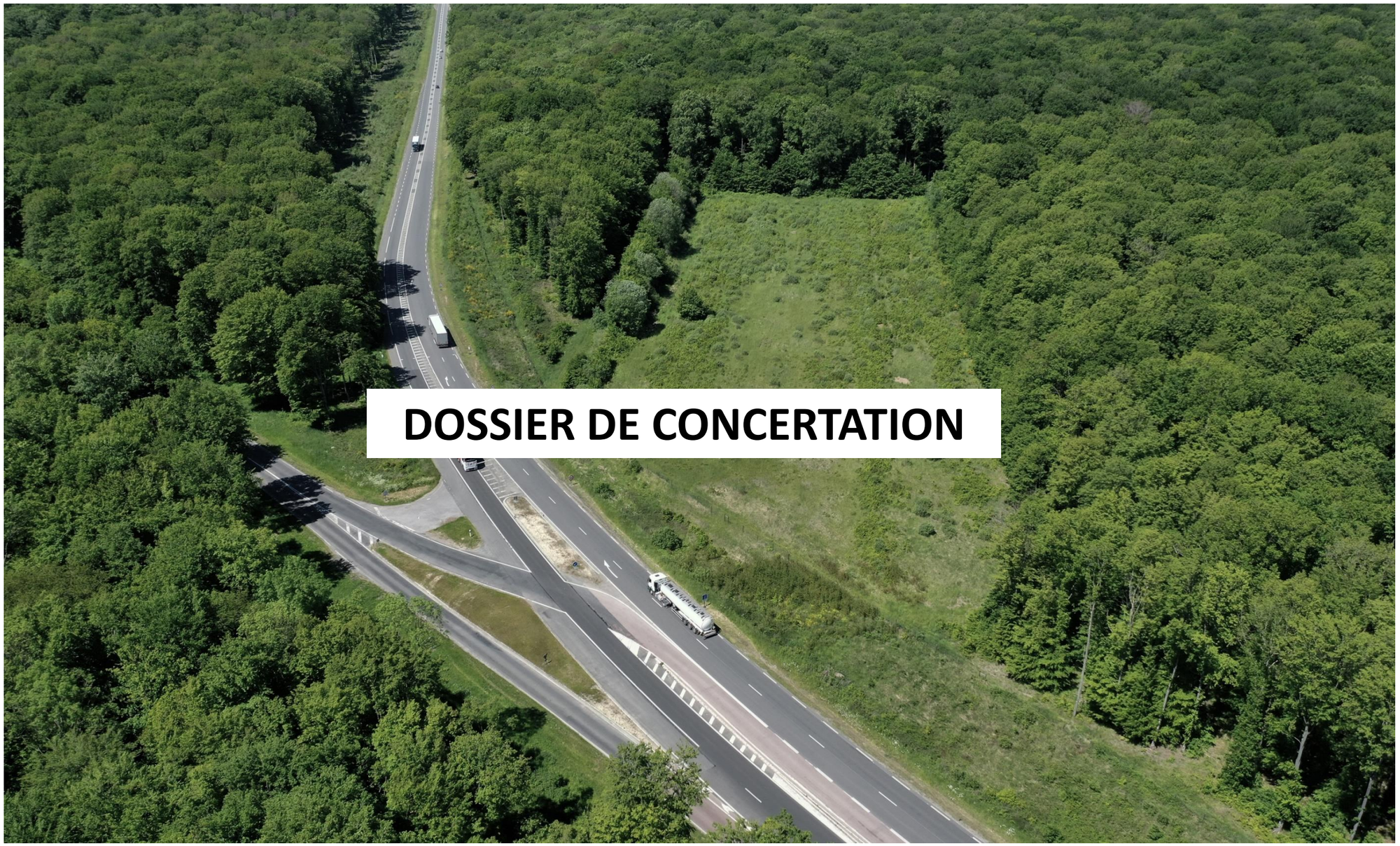
Région
Hauts-de-France

L'AISNE
LE DÉPARTEMENT

RN2

DEVIATION DE VILLERS-COTTERETS

AMENAGEMENT DU CARREFOUR AVEC LA RD231



DOSSIER DE CONCERTATION

Version 6 – 17/01/2025

SOMMAIRE

Contexte du projet ..... P 03

Participez à la concertation préalable ..... P 08

Bien connaître l'environnement du projet ..... p 11

Enjeux et objectifs de l'opération ..... P 20

Le projet soumis à la concertation ..... P 22

Etude et comparaison des variantes ..... P 24

CONTEXTE DU PROJET

Un aménagement global de la RN2 entre Paris et la Belgique

La route nationale 2, ou RN2, est une route nationale française longue d'environ 225 km reliant Paris à la frontière franco-belge. Elle assure un rôle majeur de desserte locale.

Cet itinéraire est composé de tronçons assez hétérogènes (profils en travers, intersections, traversées d'agglomération, état de la chaussée…) n'offrant pas les mêmes conditions de circulation et de service sur l'ensemble de l'axe et pouvant engendrer des problèmes de sécurité routière.

La RN2 étant une liaison essentielle au développement économique de l'est de la Picardie, l'étude s'inscrit dans le projet d'aménagement global de la RN2 entre Paris et la Belgique avec un effort particulier sur la section comprise entre Paris et Soissons dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER).

Une première partie sud de la déviation à 2x2 voies de Villers-Cotterêts a été réalisée dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique (DUP) de 1991 jusqu'au niveau de l'échangeur avec la RD81 au Nord. La RN2 continue vers le nord-est au travers de la forêt de Retz en chaussée bidirectionnelle jusqu'au carrefour avec la RD231, puis à 2x2 voies.

CONTEXTE DU PROJET

Le réaménagement du carrefour RN2/RD231 en entrée Est de Villers-Cotterêts

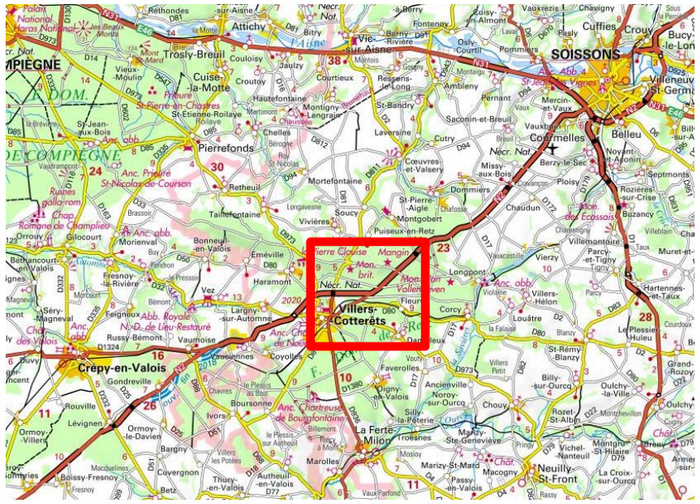
Le réaménagement de ce carrefour était initialement prévu dans la DUP de 1991 mais n'a pas été retenu dans celle de 2003, malgré les remarques formulées par les élus locaux ; ceci du fait du nombre d'échangeurs existants sur la déviation de Villers-Cotterêts (un demi-échangeur tourné vers Paris à l'Ouest et deux échangeurs complets (RD80 et RD81) et de l'impact sur la forêt.

Toutefois, afin de tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique, l'État s'est engagé à mener une nouvelle enquête publique pour l'aménagement d'un demi-échangeur avec la RD231 Est, en direction de Soissons.

A présent, pilotées par la DREAL Hauts de France, les études d'opportunité concernent la fin de la mise à 2x2 voies de la RN2 en déviation de Villers-Cotterêts, dont le réaménagement du carrefour RN2/RD231 en forêt de Retz.

En effet, Villers-Cotterêts se situe à proximité de la RN2 reliant Soissons à Paris, ce qui implique des problèmes de circulation. Les poids-lourds arrivant de cet axe par le nord traversent l'agglomération afin de relier la zone industrielle au sud.

Ce dossier de concertation compile l'ensemble des études à ce jour et permet l'organisation de la concertation préalable à l'enquête publique.



Un carrefour exclusivement tourné vers Soissons

Aujourd'hui, la RN2, entre le carrefour avec la RD81 et le carrefour avec la RD231, est en configuration bidirectionnelle à 2 voies.

Le carrefour existant avec la RD231 est exclusivement orienté vers Soissons. Il fonctionne :

- En tourne à gauche pour les véhicules venant de Soissons, avec traversée du flux RN2 Paris/Soissons,
- En bretelle d'insertion pour les véhicules venant de Villers-Cotterêts.

Ce carrefour plan présente une configuration accidentogène en raison du « tourne-à-gauche » vers la RD231 générant un conflit sur la voie rapide entre les usagers qui tournent à gauche et ceux qui doublent avec un risque important de choc frontal.

L'analyse de l'accidentologie sur le carrefour montre une moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023.

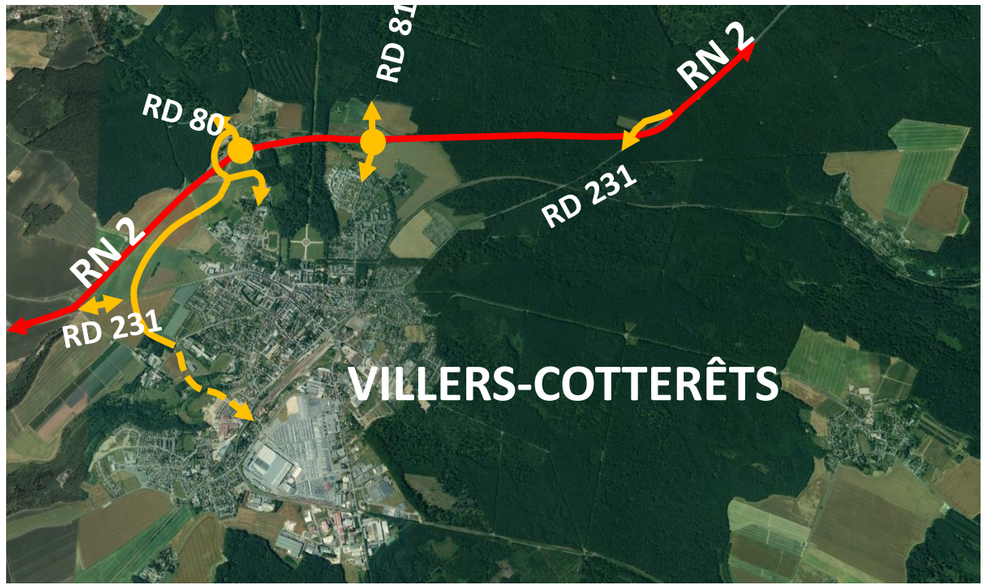
Une interaction avec le projet de boulevard urbain

Le projet de boulevard urbain, porté par le conseil départemental de l'Aisne, vise à limiter les difficultés de circulation dans le centre ville et à assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements situés à l'ouest de la ville.

Ce contournement doit permettre de valoriser l'échangeur central (RN2/RD80) comme l'accès direct à la RN2 pour toute la partie Ouest de la commune.

Les travaux de réalisation de ce boulevard ont débuté en 2018 permettant la mise en service des premiers tronçons au nord-ouest.

Les études sont en cours sur la dernière phase du projet.



PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

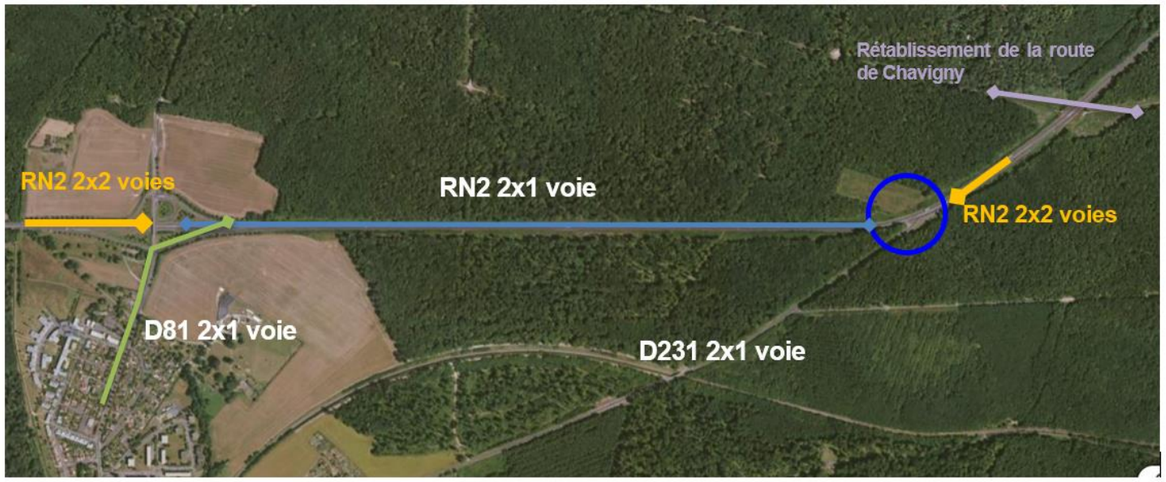
Pourquoi une concertation ?

La présente concertation, se déroulant du 17 février au 17 mars 2025 inclus, porte sur l'aménagement de la dernière section de la déviation de Villers-Cotterêts encore en bidirectionnelle, dont le réaménagement du carrefour entre la RN2 et la RD231 à l'est de la ville.

Les modalités de la concertation ont été fixées par la DREAL Hauts de France, dans le respect des conditions de l'article L121-16 du Code de l'environnement, conformément à l'article L121-17 du même Code. Une déclaration d'intention, prévue à l'article L121-18, a été publiée au mois de novembre 2024.

À la suite de la phase de la consultation locale qui s'est tenue du 04 octobre au 05 novembre 2021 et des études d'opportunité de phase 2, trois variantes d'aménagement sont soumises à la concertation préalable.

Le dispositif de concertation a pour but d'informer et de recueillir l'avis du public sur le projet.



PARTICIPEZ À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Comment s'informer et participer ?

Pour susciter le débat et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL Hauts-de-France déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation en cours:

Pour s'informer :

- Le **dossier de concertation** à disposition en mairies de Villers-Cotterêts, Fleury et Dampleux et au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Des **supports d'information** : une exposition en mairie de Villers-Cotterêts et au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois ainsi que des dépliants d'information
- Un site internet dédié : **www.RN2.fr**

Pour donner son avis :

- Une réunion publique le 25 février 2025 à 18h00 à la maison du Parc de Villers-Cotterêts
- Deux permanences :
    - le 28 février 2025, de 10h00 à 16h30, à la salle Aristide Briand de Villers-Cotterêts
    - le 3 mars 2025, de 10h00 à 16h30, au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Les registres de concertation, accessibles en mairies ainsi qu'au siège de la Communauté de communes Retz-en-Valois
- Le registre électronique : https://enqueteur.dreal-hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/index.php?r=survey/index&sid=251744&lang=fr, disponible via le site internet www.RN2.fr
- Par courrier électronique à l'adresse suivante : **rn2rd231@developpement-durable.gouv.fr**
- Par courrier postal, à envoyer à l'adresse suivante :

    Mairie de Villers-Cotterêts - « Concertation RN2/RD231 »
    3 Rue de l'Hôtel de ville – 02600 Villers-Cotterêts

Quelles seront les suites ?

A l'issue de la concertation, l'État établira un bilan dressant une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public. Au terme de celle-ci, l'État se prononcera sur la variante d'aménagement à privilégier dont la réalisation dépendra également des conclusions des études techniques. Le bilan de la concertation sera mis à disposition sur le site internet de la DREAL.

Le calendrier général de l'opération est le suivant :

- 1er trimestre 2025 : concertation préalable qui sera suivie d'un bilan
- 2025 – 2027 :
    - Etudes de l'opération de déviation de Villers-Cotterêts
    - Enquête publique unique (déclaration de projet et autorisation environnementale)
- 2028 : Démarrage travaux

BIEN CONNAÎTRE L’ENVIRONNEMENT DU PROJET

Concevoir un aménagement respectueux du territoire

La DREAL Hauts-de-France et ses partenaires mènent différentes études pour établir un diagnostic précis du territoire puis évaluer les effets des différentes variantes proposées sur l'environnement et le cadre de vie.

Si ces études se poursuivent actuellement et seront complétées après le choix d'une variante préférentielle, de nombreux éléments ont déjà été analysés :

- Le milieu physique,
- Le paysage et le milieu naturel,
- Le milieu humain,
- Le milieu urbain.

<u>Précision sur l'organisation du document :</u>

Nous vous présentons, dans le chapitre ci-après, les thématiques issues du diagnostic environnemental qui présentent des enjeux forts pour l'opération.

Les enjeux liés au milieu physique

Thématique	Enjeux	Commentaire
Topographie	**Négligeable**	La topographie du site est relativement plate et ne présente pas de contrainte spécifique.
Géologie	**Négligeable**	Le fond géologique est composé de limons sableux sans particularités vis-à-vis du contexte géologique local.
Hydrogéologie	**Fort**	La zone d'étude n'est concernée par aucun captage d'adduction d'eau potable, toutefois l'enjeu eau potable reste fort sur le secteur au vu de la présence d'un bassin hydrographique principalement calcaire (calcaire du lutétien). Elle se situe au sein d'une Zone de Répartition des Eaux du bassin Seine-Normandie. La vulnérabilité de la nappe de la craie sur le site est forte, une attention particulière devra être apportée à la qualité des rejets ainsi qu'au risque de pollution notamment en phase travaux.
Hydrographie	**Négligeable**	La zone d'étude n'est concernée par aucun élément du réseau hydrographique
Zone humide	**Modéré**	Au vu de la cartographie du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux), le site est concerné par des zones humides. Une attention particulière sera apportée à la gestion des eaux et la qualité des rejets éventuels.
Qualité de l'air	**Modéré**	En 2019, quels que soient les polluants considérés, les moyennes annuelles restent inférieures aux objectifs de qualité. Pour les PM10, particules en suspension solides de diamètre inférieur à 10 µm, on enregistre encore 6 dépassements de la valeur limite journalière.
Climat	**Négligeable**	Les dangers liés à la météo sont peu fréquents sur le secteur, les principales contraintes sont la forte pluviométrie, les orages, la neige et les jours de brouillards.
Changement climatique	**Faible**	Les villes sont des points de vulnérabilité importants face au changement climatique. La dimension d'adaptation au changement climatique devra être intégrée au projet.

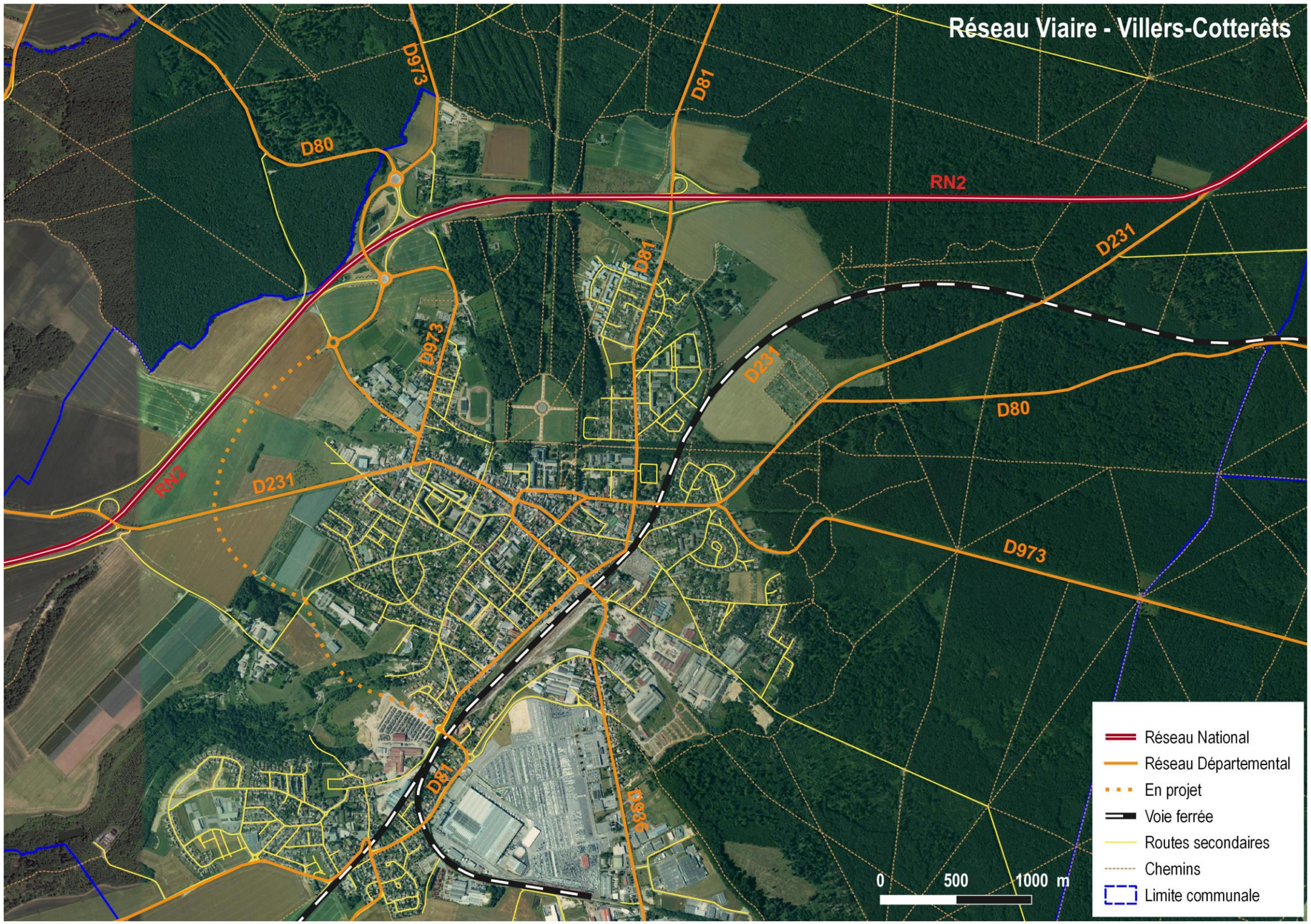
Les enjeux liés au paysage et au milieu naturel

Thématique	Enjeux	Commentaire
Paysage	**Fort**	Le site s'inscrit au cœur du massif forestier de Retz où il convient de préserver au maximum la forêt domaniale et d'intégrer au maximum l'échangeur dans le paysage.
Zonages d'inventaire ou de protection	**Fort**	Le site se situe au sein d'une ZNIEFF de type I « Massif forestier de Retz » et au sein d'une ZICO « forêts picardes : massif de Retz ». Il est également à 2,3km de la ZSC « Massif forestier de Retz ».
Natura 2000	**Modéré**	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à 2,3km à l'est de la zone d'étude.
Trame verte et bleue	**Modéré**	Le site est concerné par un corridor forestier représenté par le massif forestier de Retz.
Habitats	**Fort**	Quatre habitats inscrits à la Directive Natura 2000 sont présents au sein de la zone d'étude. L'inventaire des habitats a permis de recenser des habitats caractéristiques de Zones Humides.
Flore	**Modéré**	Aucune espèce protégée n'est présente au sein de la zone d'étude. Toutefois, des espèces peu communes à rares y sont présentes. Le millepertuis androsème présente un enjeu floristique très fort mais celui-ci est situé hors de l'emprise du projet.
Faune	**Très fort**	Le Pic mar et le Pic noir, deux espèces d'intérêt communautaire inscrites à l'Annexe I de la Directive oiseaux, sont nicheurs au sein de la zone d'étude. Les inventaires sur les chiroptères ont mis en évidence la présence de 4 espèces dont un Murin indéterminé au sein de la zone d'inventaire, toutes protégées nationalement.

Les enjeux liés au milieu humain

Thématique	Enjeux	Commentaire
Démographie	**Négligeable**	Villers-Cotterêts connait une évolution positive de sa population communale avec un solde migratoire positif.
Logement	**Négligeable**	Le parc de logements est suffisant permettant une bonne rotation (7,4 % de vacance) de la population au sein du parc et répondant aux besoins des résidents.
Activité et emploi	**Fort**	– Renforcer l'attractivité du secteur aussi bien tertiaire que commercial et conforter l'offre existante en facilitant l'accès à la zone – Pérenniser le taux d'emploi
Équipement	**Faible**	Les taux d'équipement sont satisfaisants sur Villers-Cotterêts.

Les enjeux liés au milieu urbain : circulation et déplacement



Circulation et trafic relevés

- La RN2 supporte les volumes de flux les plus importants:
  - 6500 véh/jour/sens sur la RN2 portion à 2 voies,
  - 9000 à 9500 véh/jour/sens sur la RN2 portion en 2x2 voies,
  - 3000 à 3600 véh/jour/sens sur la RD81,
  - 2700 véh/jour/sens sur la RD231.

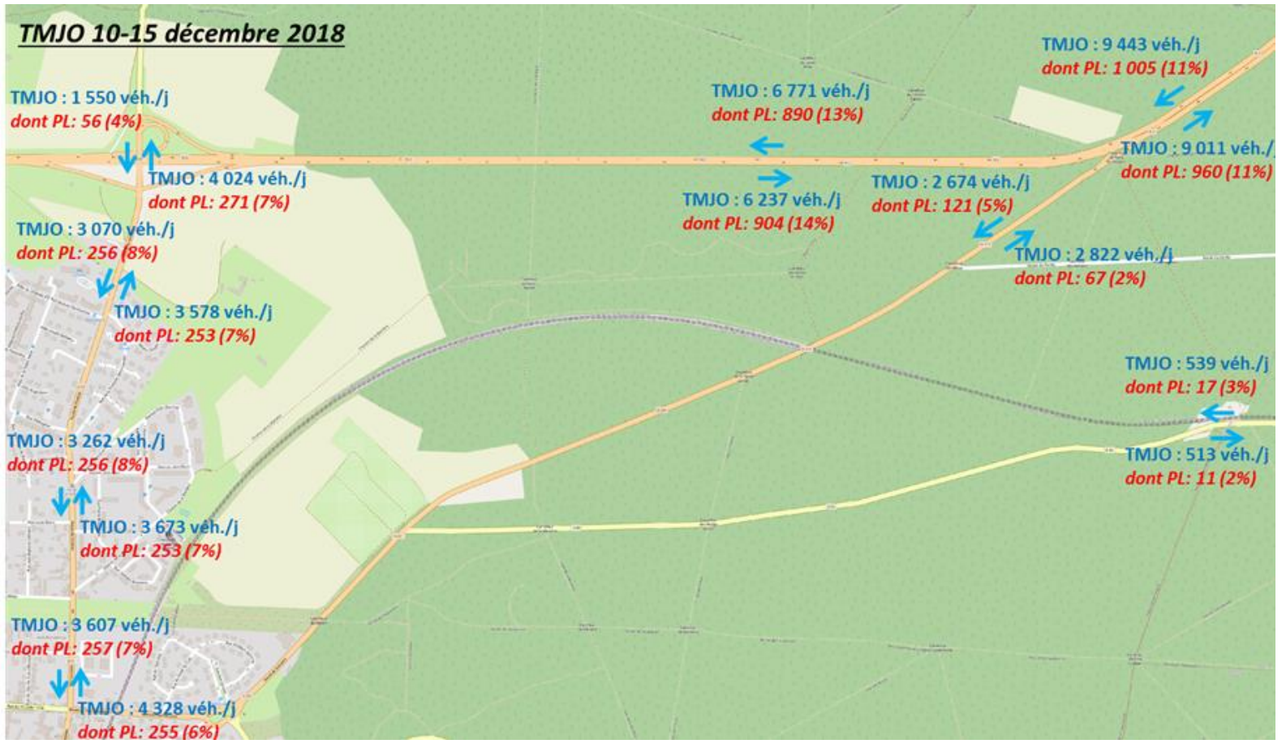
- Le trafic Poids Lourds est :
  - significatif sur la RN2, avec environ 14% du trafic sur la RN2,
  - plus réduit sur la RD81 (de l'ordre de 7-8%) et sur la RD231 (2 à 5%),
  - essentiellement en journée, assez peu aux heures de pointe du matin et du soir.

- Le trafic Poids Lourds sur la RD231 est essentiellement orienté vers le centre de Villers-Cotterêts (2 fois plus de trafic que dans l'autre sens), probablement vers les industries à l'est de la gare (hypothèse d'un circuit logistique qui continue vers d'autres destinations et ne revient pas dans l'autre sens).

- Il tend à croitre sur la commune, notamment avec l'arrêt du fret ferroviaire du site Volkswagen.

- La part des véhicules utilisant la voie de tourne-à-gauche entre la RN2 et la RD231 est importante: 30% des VL et 12% des PL circulant sur la RN2 l'empruntent.

- Dans l'autre sens, le trafic sur la RN2 vers Soissons après le carrefour est constitué de 34% de VL et de 7% de PL en provenance de la RD231.



Lexique :
TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvrable

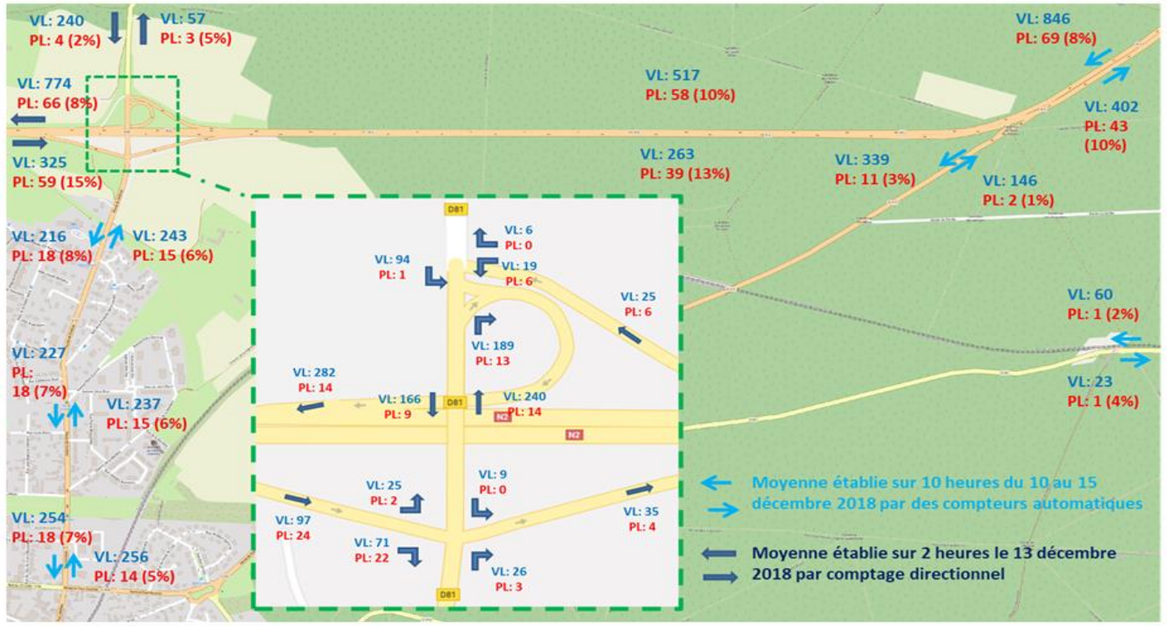
Circulation et trafic relevés

En heure de pointe matin entre 7h et 9h , le flux sur la RN2 est orienté principalement vers Paris.

Celui sur la RD231 est vers Villers-Cotterêts (40% du trafic VL de la RN2 – 15% pour le PL).

Le trafic sur la RD81 est équilibré dans les deux sens.

Hormis sur la RN2, le trafic PL est relativement faible.

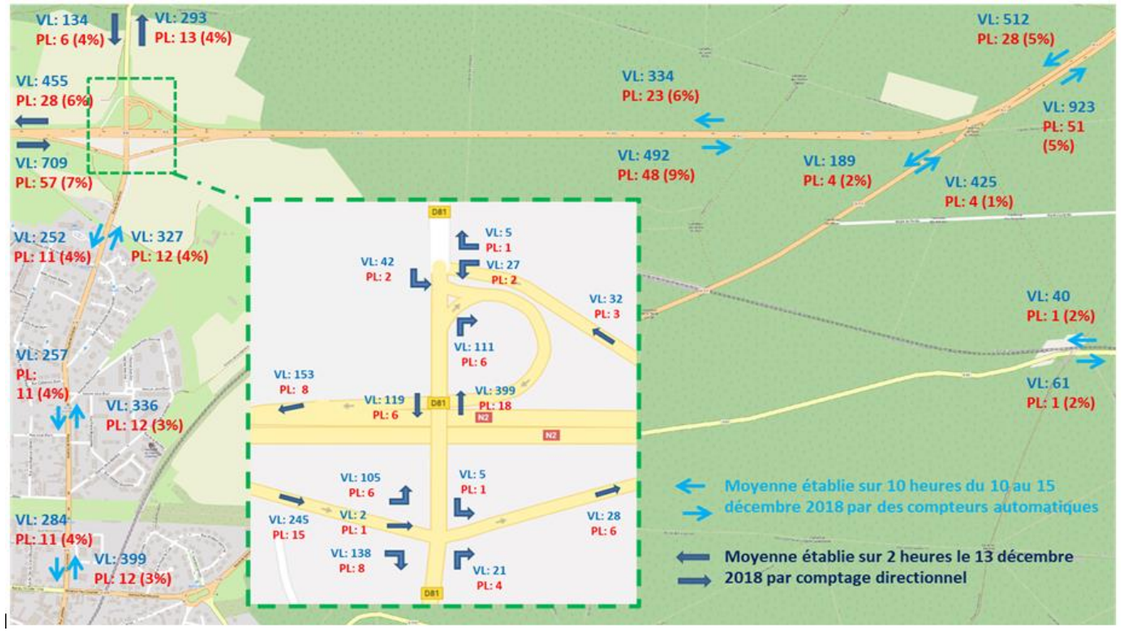


En heure de pointe soir entre 17h et 19h, Ie flux sur la RN2 est orienté principalement vers Soissons.

Celui sur la RD231 est orienté vers la RN2.

Le trafic sur la RD81 est orienté vers le nord (vers la RN2 et Vivières).

Hormis sur la RN2, le trafic PL est relativement faible.



Synthèse des enjeux liés au milieu urbain

Thématique	Enjeux	Commentaire
Prescription et aménagement d'urbanisme	**Faible**	Le projet est compatible avec les différents documents de planification urbaine, il respecte les principes du schéma de cohérence territoriale (aménagements, biodiversité, mobilité, optimisation du foncier) et prend en compte le règlement du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) opposable.
Patrimoine culturel	**Faible**	La zone d'étude n'est concernée par aucun monument ou périmètre de protection.
Circulation, déplacement	**Fort**	Lors du choix de maintien ou non du carrefour, il est important de prendre en compte l'impact direct que subirait la fluidité du trafic aussi bien sur la N2 que sur le centre-ville. L'enjeu principal sera de ne pas créer des problèmes de circulation et d'engorgement notamment aux différents carrefours. Le temps de parcours théorique entre le carrefour et le centre-ville est de 4 minutes en passant par la RD231 et de 6 minutes via la RD81.
Sécurité routière	**Très fort**	L'analyse de l'accidentologie sur le carrefour RN2-RD231 montre une moyenne de 1 à 2 accidents corporels par an, avec trois accidents mortels recensés en 2008, 2015 et 2023. Lors du choix de la variante d'aménagement, il est important de prendre en compte l'impact direct en termes de sécurité routière qui pourrait être généré sur les voies internes à la commune et en particulier sur la RD81.
Réseaux	**Faible**	Absence de réseaux à proximité des zones concernées par les éventuels travaux

ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Synthèse de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement du site relatif au projet d'aménagement de la RN2 dans la forêt de Retz a permis de dégager et hiérarchiser les enjeux liés aux différentes caractéristiques relevées.

Au regard du tableau de synthèse des enjeux présenté précédemment, les effets de réalisation d'un aménagement de l'échangeur RN2/RD231 seront particulièrement analysés sur les éléments suivants :

- **Le milieu naturel** (faune, flore, habitats, zones humides),
- **La circulation, les déplacements,**
- **La sécurité routière,**
- **Le paysage, la perception.**

Une attention particulière devra être apportée à l'intégration du projet dans son environnement aussi bien en termes de qualité (bâti, paysage, rejets, énergie) que de fonctionnement (circulations, sécurité).

Les objectifs du projet

Les objectifs de l'opération sont définis comme tel :

- Achever l'aménagement de la déviation de Villers-Cotterêts par la RN2 selon un parti d'aménagement cohérent à 2x2 voies,
- Sécuriser le carrefour entre la RN2 et la RD231,
- Maintenir un bon niveau de desserte de Villers-Cotterêts.

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

Aménagement de la RN2 à 2x2 voies et création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur

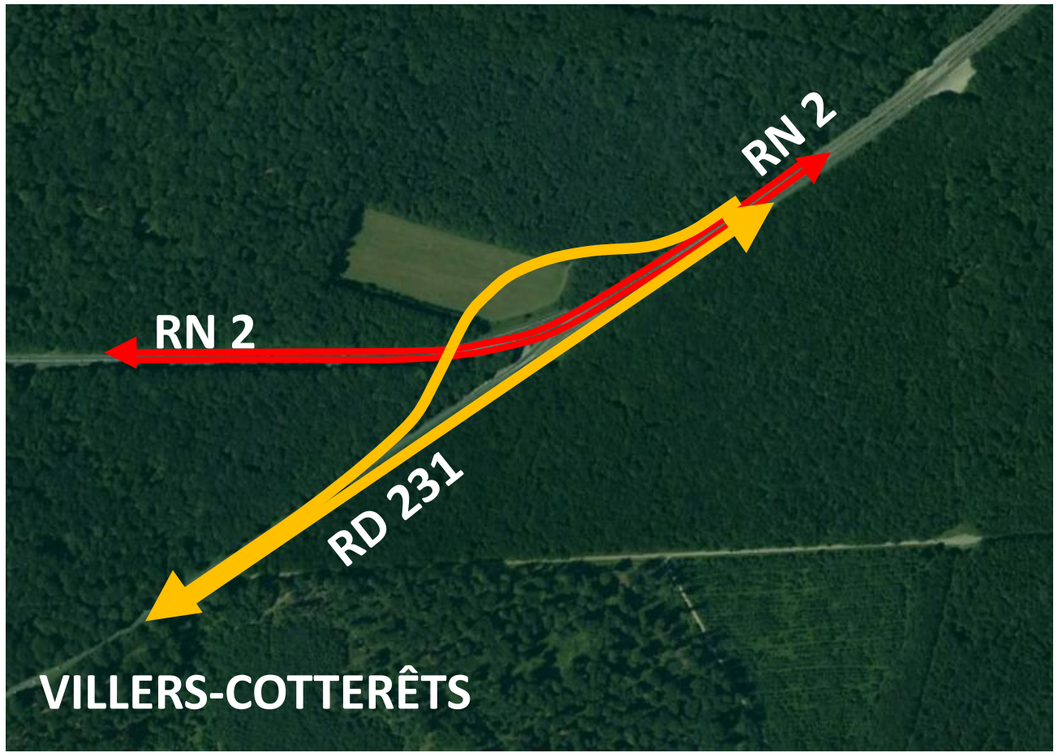
Le projet consiste en l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN2 en contournement de Villers-Cotterêts et en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur avec la RD231. Seuls les mouvements entre la RD231 et la RN2 côté Soissons seront possibles.

Cet échangeur sera conforme aux règles de conception en lien avec le doublement de la RN2 :

- Le tracé de la bretelle d'insertion sur la RN2 vers Soissons sera similaire à celui existant, une mise en conformité sera réalisée.
- L'accès à la RD231 depuis Soissons par la RN2 s'effectuera par une nouvelle bretelle de sortie permettant le franchissement dénivelé de la RN2.

Les accès aux chemins forestiers existants seront préservés. Les modalités de raccordement à la RD231 seront étudiées avec les différents exploitants et notamment l'Organisme National des Forêts (ONF).

En termes de fonctionnement, cette configuration répond aux objectifs de sécurisation des échanges en supprimant le point de conflit lié au croisement des véhicules en « tourne-à-gauche » sur la RN2 depuis Soissons, croisant ceux en sens inverse.

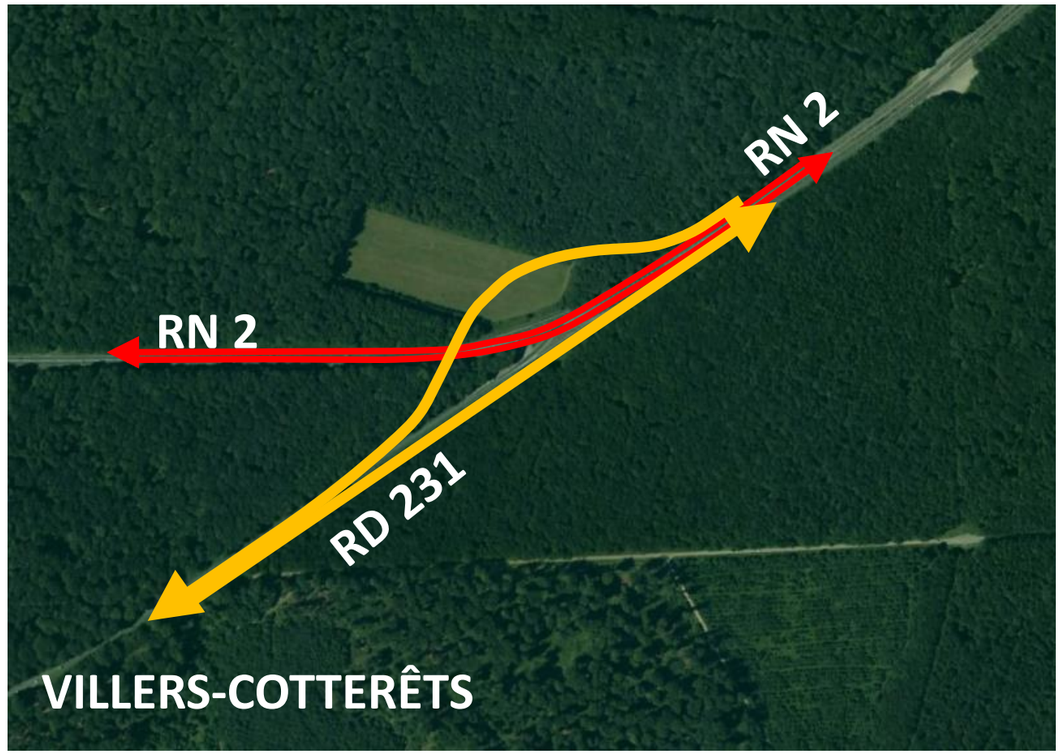


ETUDE ET COMPARAISON DES VARIANTES

Trois variantes d’aménagement

Les différentes variantes de projet prévoient toute l'élargissement sur place de l'infrastructure existante et la mise aux normes de son assainissement sur la section de RN2 encore en bidirectionnelle. Elles se distinguent par l'aménagement du carrefour RN2/RD231 :

- Variante 1 : demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « normal » (PIGN),
- Variante 2 : demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « réduit » (PIGR),
- Variante 3 : demi-échangeur en passage supérieur (PS).



L'analyse comparative présentée dans la suite du document se concentre exclusivement sur l'aménagement du carrefour. La comparaison est établie par rapport à un scénario fictif, dit "de référence", correspondant à la fermeture du carrefour existant (suppression de tous les mouvements possibles en situation actuelle). Ce scénario n'a valeur que de point de comparaison, et ne correspond pas à un scénario de projet envisagé par le maitre d'ouvrage.

L'élargissement sur place de la RN2 à 2x2 voies, commun aux trois variantes, porte sur un linéaire d'environ 2 km. Cet élargissement sera sans impact notable sur le milieu humain, en l'absence d'habitation à proximité de la RN2 existante sur le secteur en bidirectionnel. La plateforme routière devra être élargie, ce qui se traduira notamment par l'imperméabilisation d'une surface supplémentaires de quelques hectares ainsi qu'éventuellement le défrichement de zones boisées.
Les études ultérieures permettront d'apprécier de manière détaillée les impacts de l'aménagement et de définir si nécessaire des mesures compensatoires à l'issue de l'application de la démarche « Eviter-Réduire-Compenser ».

Variante 1 : Demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « normal » (PIGN)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit normal de 4m85 permettant le passage de tous les véhicules, y compris poids lourds.

Cette variante sécurise le carrefour en maintenant les itinéraires existants, sans provoquer de reports de trafics vers les autres points d'échanges desservant Villers-Cotterêts depuis la RN2.

Par rapport à la situation de référence avec fermeture du carrefour RN2/RD231, elle permet ainsi d'éviter des nuisances en termes de bruit, de pollution de l'air et d'insécurité routière pour les riverains de la RD81.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 7 500 m2 de surface boisée et 5 300 m2 de prairie,
- Incidence très limitée sur la perception paysagère, la RD231 passant sous le niveau actuel de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 3 600 k€, exclusivement pour l'aménagement du carrefour, hors élargissement sur place de la RN2 - la même convention est adoptée pour les estimations présentées pour les 2 autres variantes.

Variante 2 : Demi-échangeur en passage inférieur à gabarit « réduit » (PIGR)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage inférieur de la RD231 sous la RN2, à gabarit réduit à 3m85 permettant uniquement le passage des voitures et fourgons.

Les véhicules hors gabarit et notamment poids lourds, seraient dirigés, via une signalisation adaptée, vers les échangeurs existants Nord sur la RN2.

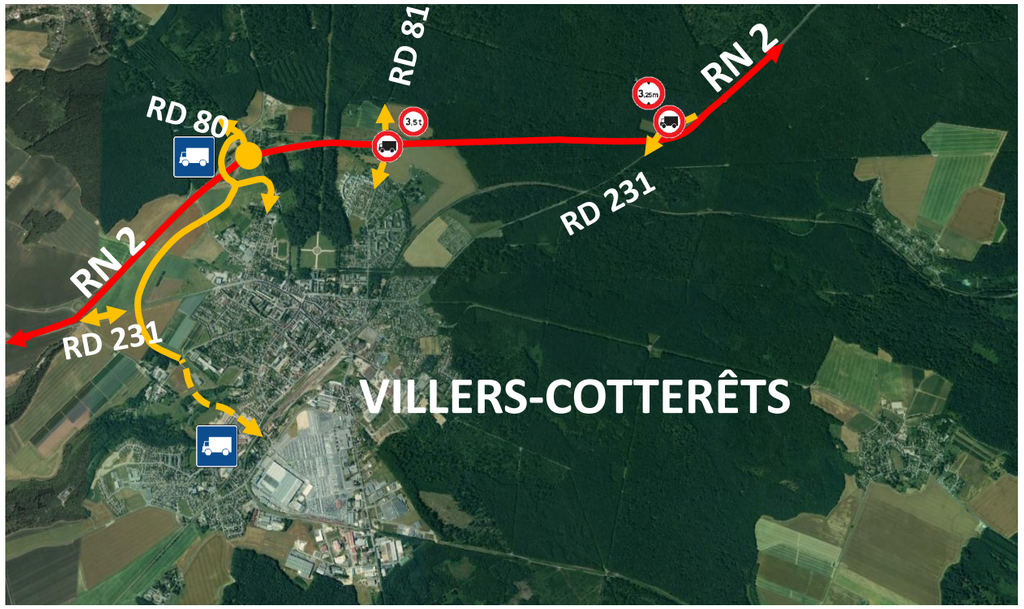
Toutefois, il semble important que ces poids lourds n'empruntent pas la RD81 en entrée de Villers-Cotterêts. Cet axe, par sa configuration urbaine (accès aux écoles, riverains, …) n'étant pas adapté pour accueillir un trafic poids lourds supplémentaire. La mise en service complète du boulevard urbain permettrait le report de trafic des poids lourds sur cette nouvelle voie.
Sous réserve de l'achèvement du boulevard urbain, cette variante permet donc de détourner les trafics poids-lourds des voiries du centre ville de Villers-Cotterêts, y compris les routes situées dans le prolongement de la RD231 (RD973, RD81).

Il convient de signaler que la mise en place d'une limitation de gabarit peut entraîner des interventions liées à la fermeture de l'itinéraire par des poids lourds bloqués sous l'ouvrage. Il arrive que certains chauffeurs routiers connaissent mal la hauteur de leur chargement.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 6 200 m2 de surface boisée et 5 200 m2 de prairie,
- Incidence très limitée sur la perception paysagère, la RD231 passant sous le niveau actuel de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 3 100 k€.



Report de trafic des poids lourds sur les échangeurs nord de la RN2 dans le cas du gabarit réduit

Variante 3 : Demi-échangeur en passage supérieur (PS)

Cette variante consiste en la création d'un carrefour dénivelé du type demi-échangeur en passage supérieur de la RD231 avec un gabarit de 7m sous ouvrage permettant le passage des convois exceptionnels sur la RN2.

L'impact de cette variante sur les trafics est semblable à celui de la variante 1.

Cette configuration présenterait les impacts environnementaux suivants :

- Destruction de 9 700 m2 de surface boisée et 5 000 m2 de prairie,
- Incidence importante sur la perception paysagère, la RD231 passant à plus de 7 mètres au dessus de la RN2.

Le coût de la variante peut être estimé à 5 400 k€.

Le cout supplémentaire par rapport aux variantes en passage inférieur est lié aux travaux de terrassement supplémentaires pour dégager la hauteur sous ouvrage permettant le passage des convois exceptionnels.

Analyse comparative des variantes

	Enjeux	Scénario de fermeture du carrefour sans mise en service complète du boulevard urbain	Variante 1 – Passage inférieur gabarit « normal »	Variante 2 – Passage inférieur gabarit « réduit »		Variante 3 – Passage supérieur
				Sans mise en service complète du boulevard urbain	Avec mise en service complète du boulevard urbain	
Objectifs	Circulation, déplacements	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Maintien circulation VL et PL sur RD231)	(Maintien circulation VL sur RD231 - report PL sur RD81)	(Maintien circulation VL sur RD231 - report PL sur blvd. urbain)	(Maintien circulation VL et PL sur RD231)
	Sécurité routière	(Report circulation VL et PL sur RD81)	(Pas de report de circulation sur la RD81)	(Report PL sur RD81 et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Report PL sur blvd. urbain et risque de collision des PL hors gabarit sur le nouvel ouvrage)	(Pas de report de circulation sur la RD81)
Enjeux environnementaux	Milieu naturel (faune, flore, habitats, zones humides)					
	Paysage, perception					
	Coût d'investissement					

Scénario de base de comparaison, non présenté à concertation

Réponse des scénarii à l'enjeu :

défavorable par rapport au scénario de base de comparaison

favorable par rapport au scénario de base de comparaison

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Conception – réalisation : VERDI – DREAL Hauts-de-France