

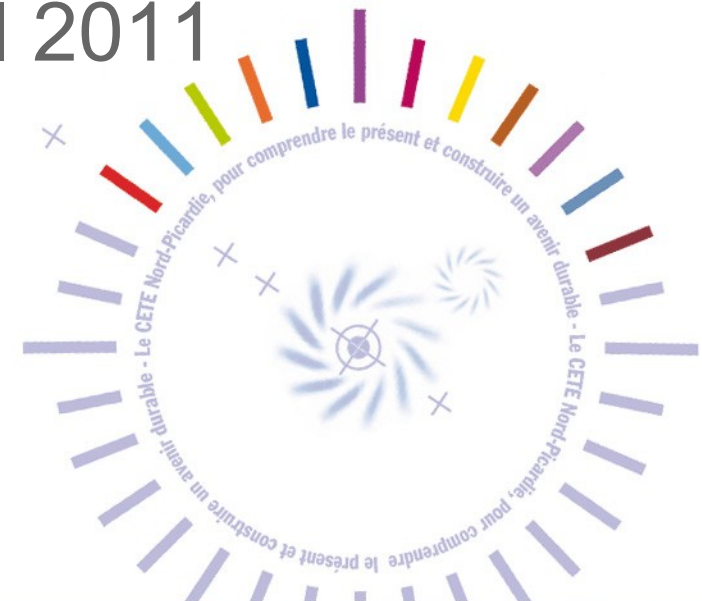
# RN31

## section Trosly-Breuil / Vic sur Aisne

pour comprendre le présent et construire un avenir durable

### Analyse comparative des variantes d'aménagement

Sous-préfecture de Compiègne  
Réunion du 1er avril 2011



# Contexte et objectifs de l'étude

## Contexte :

La RN31 en traversée d'agglomérations où se mêlent des flux de transit, d'échange et des usages locaux => des nuisances qui justifient une amélioration de la situation

Des études passées qui ont relevées les difficultés d'aménagement en tracés neufs (enjeux environnementaux, contraintes géographiques, industrielles, coûts importants)

Mais une volonté d'améliorer la situation de la part des élus / acteurs locaux et gestionnaire de l'infrastructure

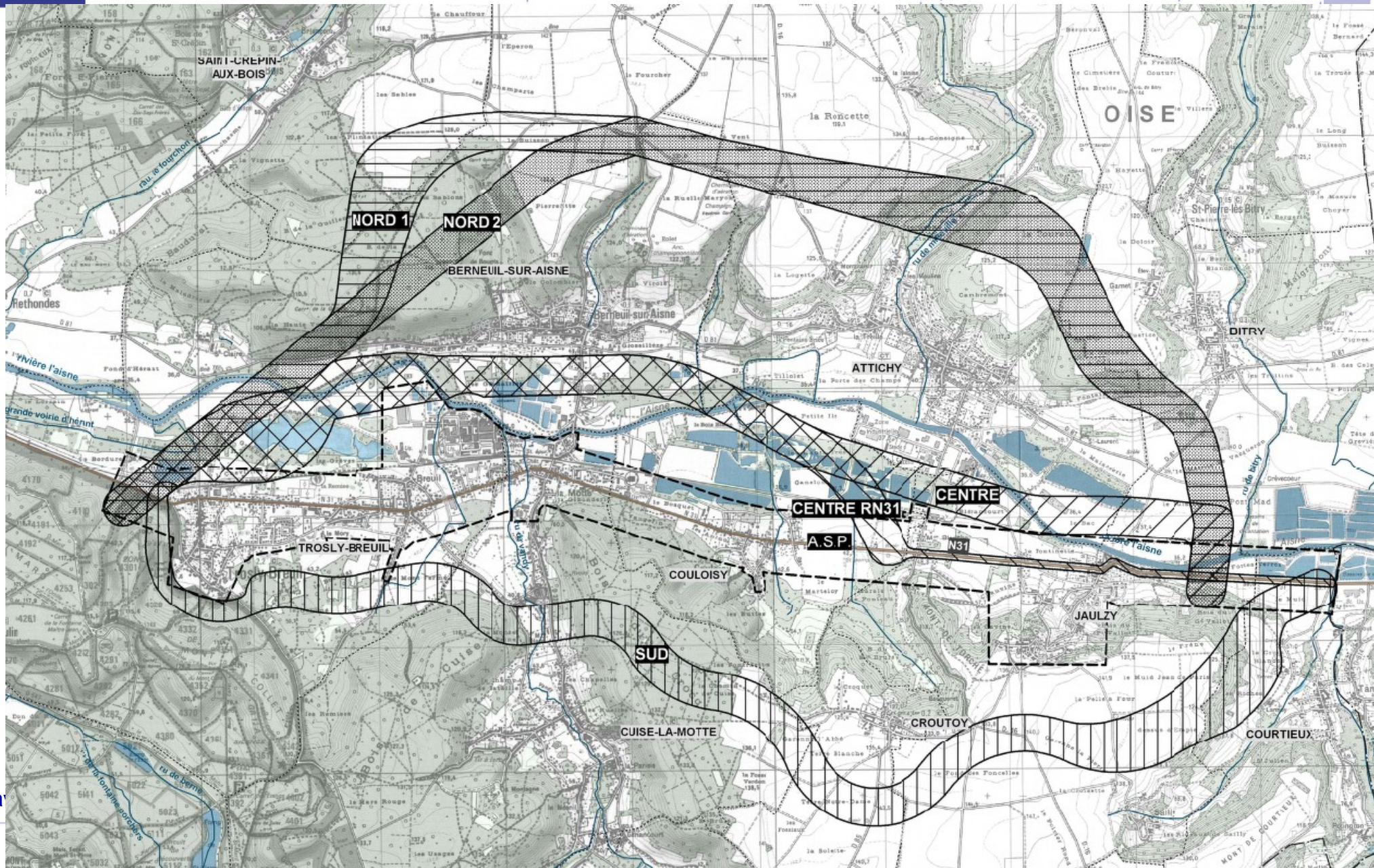
=> étude de cadre de vie – milieu humain le long de la RN31

=> **étude de comparaison des variantes d'aménagement** (alimentée en partie par l'étude de cadre de vie)

## Objectif de l'étude :

Sur la base de fuseaux de passage et à partir de l'étude d'un tracé possible par fuseau, proposer aux acteurs et décideur une analyse d'indicateurs de comparaison des différentes variantes d'aménagement possible

# Aire d'étude et fuseaux d'étude



# Les variantes comparées à 2025

## Les variantes en tracés neufs :

- Nord 1 et Nord 2
- Centre et Centre RN31
- Sud

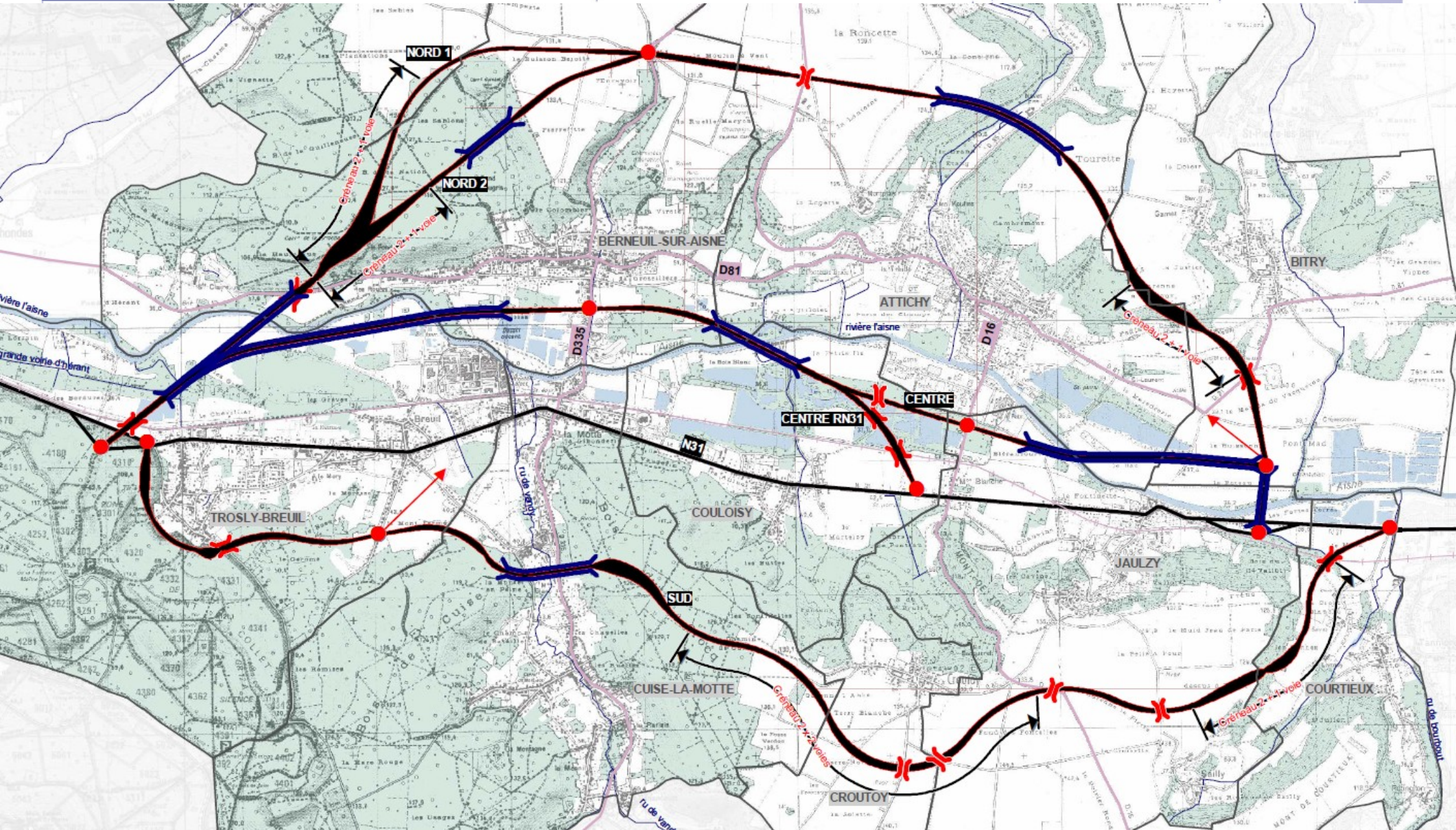
## La variante en Aménagement sur Place

Basée sur une volonté de report modal ou autres itinéraires pour les déplacements locaux associé à des travaux de chaussée, aménagements espaces publics, sécurité, verdissement

## La variante dite de référence (ou « au fil de l'eau »)

Sans aménagement spécifique ou perspectives d'évolution autres que ceux déjà arrêtés

# Un tracé possible techniquement permettant de comparer les variantes







# Méthode de comparaison

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025

## Une échelle d'évaluation sur 4 niveaux :

	Impact potentiel faible ou nul
	Impact potentiel modéré
	Impact potentiel assez fort
	Impact potentiel fort



## Les thèmes de comparaison :

- Milieux naturels et paysages :
  - Milieux naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieux physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Milieus naturels, faune, flore

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Les variantes **Nord1, Nord2 et Sud** sont les plus impactantes :

- Destruction de surfaces importantes d'espaces boisés ou prairies faisant l'objet de classement de protection (Natura 2000) ou d'inventaire (ZNIEFF)
- Impact sur de nombreux couloirs grande faune
- Présence d'habitat de chiroptères à proximité ou sur tracé

Les variantes **Centre** ne sont pas sans impact mais moindre :

- Prélèvement ou traversée de zones Natura 2000 sur des surfaces moindres
- Impact sur des espaces relais (plans d'eau)

## Les thèmes de comparaison :

- Milieux naturels et paysages :
  - Milieux naturels, faune, flore
  - **Paysages**
- Milieux physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Paysages

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Des tracés neufs impactants sur le paysage :

- des entités paysagères, qui constituent la richesse et l'identité du territoire, très sensibles aux projets d'infrastructures : milieu boisé, vallée secondaire, paysage de plateau => variantes Nord1, Nord2 et Sud  
impacts immédiats élevés pour le riverain (remblai en milieu ouvert, coupe forestière, destruction lisière)
- risque d'incidence sur le paysage quotidien irréversible sans réflexion globale sur le devenir de la vallée de l'Aisne => Centre et Centre RN31

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - **Risques naturels**
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Risques naturels

affaissement / effondrement, glissement de terrain, inondation

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Présence de cavités (extension en général mal connues) à proximité des tracés.

Passage sur des secteurs initialement instables (sables de Cuise, argile de Laon) : plate forme ou ancrage d'ouvrages d'art

=> variantes **Nord1, Nord2 et Sud**

Linéaires en zone inondable => variantes **Centres**



## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - **Risques technologiques**
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Risques technologiques

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Etudes PPRT en cours => analyse s'adaptera à l'avancement

**Centre et CentreRN31** pouvant être exclues par le PPRT

**Sud, Nord1 et Nord2** seraient soumises à aléa faible à modéré : prescriptions du PPRT

**ASP** : serait susceptible de contribuer à l'application du PPRT

**« au fil de l'eau »** : aléa modéré à fort



## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - **Eaux superficielles et souterraines**
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Eaux superficielles et souterraines

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Des impacts négatifs mais maîtrisés pour les variantes en tracés neufs ; des coûts d'assainissement supérieurs pour les variantes Sud, Nord1 et Nord2 par rapport aux variantes Centre

Impact résiduel modéré pour la solution « au fil de l'eau » : pas de traitement des eaux



## Les thèmes de comparaison :

- Milieux naturels et paysages :
  - Milieux naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieux physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



## Emissions de polluants :

- Fortes baisses de l'ensemble des émissions de polluants en raison du renouvellement du parc automobile à 2025 par rapport à 2010
- Niveaux équivalents d'émissions par variantes

=> indicateur non discriminant

## Population impactée :

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Indicateur : population impactée par  $\pm 10\%$  d'évolution de trafic

Les variantes en tracés neufs permettent de faire profiter les riverains de la RN31 d'une baisse de trafic d'au moins 10% contrairement aux solutions ASP et « fil de l'eau » qui profitent de l'évolution tendancielle.

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - **Bruit**
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Bruit

isophone	Tracé actuel		Nouveau tracé	
	60<Lden <70	Lden > 70dB(A)	60<Lden <70	Lden > 70dB(A)
Population touchée <b>référence</b>	1043	837		
Population touchée <b>aménagement sur place</b>	1076	791		
Population touchée <b>nord 1</b>	956	486	3	0
Population touchée <b>nord 2</b>	919	486	3	0
Population touchée <b>sud</b>	1066	486	47	0
Population touchée <b>centre</b>	343	486	12	2
Population touchée <b>centre RN31</b>	542	540	14	2

Des baisses de trafic insuffisantes pour supprimer les zones classées en Point Noir Bruit

La variante Centre la plus efficace car permettant le plus de report de trafic

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - **Compatibilité avec le SCoT**
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Compatibilité avec le SCoT



Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Les variantes **Nord1**, **Nord2** et **Sud** vont à l'encontre des ambitions et objectifs du SCoT :

- des variantes qui ne drainent que du trafic de transit (longues distances, topographie défavorable, points d'échange éloignés des zones habitées)
  - sans apport sur les usages locaux : accessibilité des villes centre ou ZA existantes, TAD et rabattement des lignes bus
  - impact négatif probable sur le commerce local
- des variantes qui traversent des terres à enjeux (agricoles, paysagers, touristique)
  - prélèvement de terres agricoles
  - traversée d'ensembles paysagers emblématiques identifiés (forêt de Compiègne et ses lisières, plateau au-dessus de Croutoy)
  - effet de couture et destruction des espaces porteurs d'un projet touristique (chemins de randonnées pédestres, équestres, VTT ...)

Les variantes **ASP** et « **au fil de l'eau** » sont sans plus-value par rapport à la mise en œuvre du SCoT

Les variantes **Centres** contribuent très favorablement au projet du SCoT par leur contribution à l'amélioration des déplacements locaux (y/c en étant les variantes les plus efficaces en terme de transfert laissant le plus de place aux modes doux sur la RN actuelle), desserte des ZA, impact paysager et foncier par la nature de sa conception (viaducs).

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Le coût de l'aménagement

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Les estimations actuelles des différentes variantes sont les suivantes :

- Nord1 : 135 000 000 €
- Nord2 : 143 000 000 €
- Centre : 183 000 000 €
- Centre RN31 : 125 000 000 €
- Sud : 82 000 000 €
- ASP : 10 000 000 €
- « au fil de l'eau » : 0 €



## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Géométrie et usages

	Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »
Dépassement	Vert	Vert	Vert	Vert	Jaune	Rouge	Rouge
Phasage	Rouge	Rouge	Jaune	Jaune	Rouge	Vert	Vert
Compatibilité CE	Vert	Vert	Jaune	Jaune	Vert	Jaune	Jaune

## Dépassement :

Variante en ASP ou « au fil de l'eau » : dépassement limité voir dangereux

Variante Sud : dépassement possible sur le seul créneau à 2\*2 voies et une rampe dans un seul sens

## Phasage :

Impossible pour les variantes les plus éloignées (Nord1, Nord2 et Sud)

Possible avec un risque de perte d'efficacité pour les variantes Centre

## Compatibilité CE :

Centres : risque éventuel de contraintes de circulation pour les plus encombrants

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Trafic sur la RN31 « actuelle » à 2025

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

Au regard de l'impact sur la baisse des niveaux de trafic sur la RN31 actuelle :

- La solution en ASP n'a pas de levier sur les flux de trafic d'échange et de transit
- Les solutions en tracés neufs les plus éloignés (Nord1, Nord2 et Sud) sont équivalentes en terme de flux restant  
ex Trosly Breuil : 6 600 VL restant sur 11 900 au « fil de l'eau »  
500 PL restant sur 1 500 au « fil de l'eau »
- Les solutions Centre sont les plus efficaces :  
ex Trosly Breuil : 3 200 VL restant sur 11 900 au « fil de l'eau »  
175 PL restant sur 1 500 au « fil de l'eau »

## Les thèmes de comparaison :

- Milieus naturels et paysages :
  - Milieus naturels, faune, flore
  - Paysages
- Milieus physiques :
  - Risques naturels
  - Risques technologiques
  - Eaux superficielles et souterraines
- Milieu humain :
  - Air
  - Bruit
  - Compatibilité avec le SCoT
- Le coût de l'aménagement
- Géométrie et usages
- Trafic restant sur la RN31 à 2025
- Taux de rentabilité interne à 2025



# Taux de rentabilité interne à 2025

Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud	ASP	« au fil de l'eau »

## Avantages pour la collectivité (VL, PL) :

- des gains de temps pour toutes les solutions en tracé neuf minimisées par la longueur des trajets avec un avantage plus important pour :
  - la variante Centre qui est la plus courte
  - la variante Sud qui dispose d'un créneau 2\*2 voies
- un gain de temps qui profiterait également en ASP pour le trafic de transit et d'échange

## Effets environnementaux

- les variantes en tracés neufs étant toutes plus longues que le tracé actuel :
  - elles ne permettent d'éviter aucun accident à l'année de mise en service (taux d'accidentologie dans la moyenne nationale)
  - elles augmentent les émissions de CO2
- la variante en ASP permettrait quelques gains en accidentologie et en baisse d'émission de CO2
- les gains liés à la pollution de l'air et aux nuisances sonores ne sont pas nettement discriminants : seule la variante centre qui permet le report de plus de trafic se distingue

## Monétarisation des avantages et effets en relation avec les coûts d'investissement

# Synthèse 1/2

## ASP :

Un levier fort d'amélioration des conditions de vie des habitants ...

- en aménageant les emprises de la RN31 => redonner aux zones urbanisées traversées une dimension humaine
- en s'extrayant de l'attractivité routière de la RN31 pour mieux se déplacer : un report sur les modes doux non négligeables (1 000 déplacements DT par jour reportables sur les modes doux !)

... quelle que soit l'échéance de la déviation

## Solutions en tracé neuf :

... synthèse de l'évaluation des indicateurs ...



# Synthèse 2/2

## Les solutions en tracés neufs

	Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud
Milieus naturels, faune, flore	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange
Paysages	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Red
Risques naturels	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange
Risques technologiques	Yellow	Yellow	Red	Red	Yellow
Eaux superficielles et souterraines	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange
Air	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Bruit	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange
Compatibilité avec le SCoT	Red	Red	Green	Green	Red
Coût de l'aménagement	Orange	Orange	Red	Orange	Yellow
Dépassement	Green	Green	Green	Green	Yellow
Phasage	Red	Red	Yellow	Yellow	Red
Compatibilité CE	Green	Green	Yellow	Yellow	Green
Trafic restant sur la RN31	Orange	Orange	Yellow	Yellow	Orange
Taux de rentabilité interne	Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow

**Merci de votre attention**



Un report modal

Des aménagements sur la RN31

Quelle marge pour le report modal ?

Données INSEE 2006, pour les seuls DT :

- 56% des personnes qui travaillent dans leur commune (656p) se déplacent en voiture soit 350 personnes => au moins 700 déplacements par jour
- 69% des personnes qui travaillent sur une des trois communes (275) se déplacent en voiture soit 190 personnes => au moins 380 déplacements par jour
- 94% des personnes qui travaillent à Compiègne (532) utilisent leur voiture soit 500 personnes => un potentiel de 1 000 déplacements en covoiturage ou TC => potentiel de 750 déplacements supprimables

=> pour les seuls DT :

- **Plus de 1 000 déplacements par jour reportables sur du mode doux**
- **Un potentiel de 750 déplacements reportables sur TC / covoiturage**

... dans un contexte d'augmentation des coûts de déplacements



# Circulation et sécurité routière

Analyse des indicateurs de sécurité routière sur 2004 – 2008 :

Taux d'accident : nombre d'accidents pour 100 millions de km parcourus => 5,55

du même ordre de grandeur qu' au niveau national : 5,61

Gravité : tués pour 100 accidents : 25

Comparable au taux des seuls RN picardes (24,1) (Oise : 26 ; Aisne : 31)

Supérieur au taux des routes équivalentes tous gestionnaires (16,9) (Oise : 15,6 ; Aisne : 20,2)

Gravité : tués + blessés graves pour 100 accidents : 92

Supérieur au taux des seuls RN picardes (83,4) (mais équivalent Oise : 90,1 ; et inférieur Aisne : 111,3)

Supérieur au taux des routes équivalentes tous gestionnaires (80,1) (Oise : 75 ; équivalent Aisne : 92,6)

**=> une section qui ne se distingue pas à l'échelle de la Picardie**

**(mais la Picardie est un mauvais élève au niveau national )**

Analyse thématique et Zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC) :

L'analyse thématique (collision, chaussée mouillée ...) ou l'étude des ZAAC n'a mis en avant aucun enjeu thématique ou aucune zone d'accumulation d'accidents => **aucun indicateur permettant à priori de mettre en cause uniquement l'infrastructure**

# Circulation et sécurité routière

## Trafic :

Une forte proportion de poids lourds, de nombreux convois exceptionnels  
=> un sentiment d'insécurité

## Vitesses pratiquées :

Des vitesses élevées :

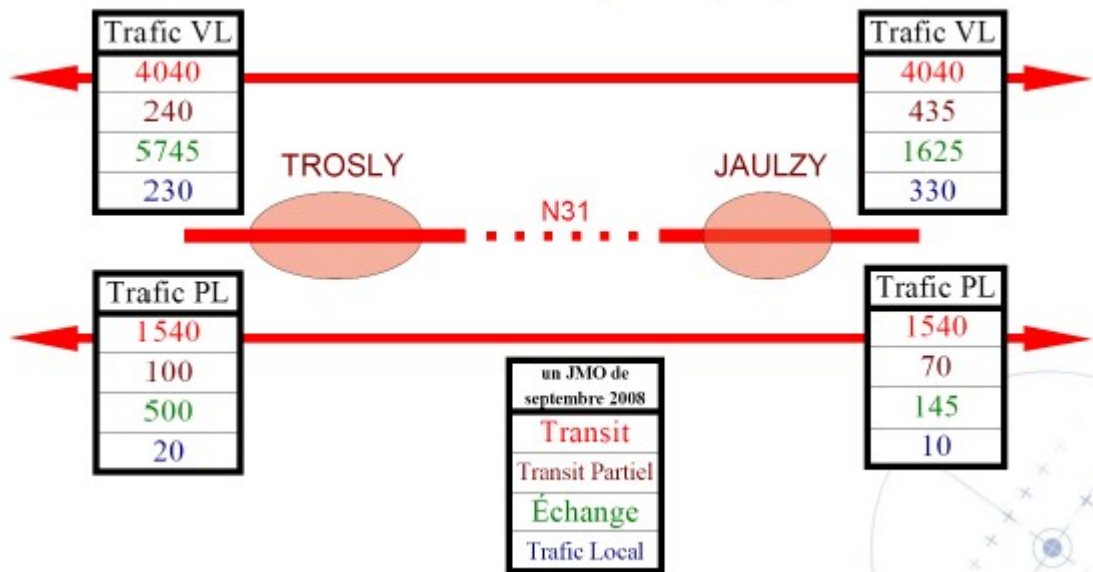
- \* à Trosly Breuil (longue section rectiligne côté Compiègne) dans les deux sens : vitesse moyenne de 57 km/h VL ou PL (étude SURE 2007) confirmé par les mesures dans le flot de véhicules
- \* à Couloisy au niveau du Collège : vitesse moyenne 57 km/h VL ou PL sens Compiègne / Soissons et 60 km/h VL 64km/h PL sens Soissons /Compiègne (étude SURE 2007)
- \* à Jaulzy en entrée côté Soissons : dépassement de + de 10 km/h par mesures dans le flot de véhicules

Respect des vitesses sur les autres sections.

# Résultats études de trafic

rappel : conclusions état initial

Un trafic poids-lourds important ...



À 2025, le trafic de transit susceptible d'emprunter en totalité un projet de déviation serait de 7 175 véhicules / jmo (dont 26,5% de PL)

# Etudes de trafic

## Hypothèse basse d'évolution du trafic

N31- Ouest de TROSLY	Mai Juin 2010	Janvier Février 2010	Septembre 2008	Juin 2008	PR89 Juin 2007	Mars-Avril 2005
Trafic un jour moyen ouvert de la période de comptage	12 600	12 838	12 450	13 028	12 336	12 135
dont PL	1 950	2 059	2 192	1 896	1 136	2 182

De 2005 à 2010, le trafic PL a diminué de 1% / an (base 2002) pendant que le trafic VL progressait de 1,25%.

### Hypothèse Basse de 2002 à 2025 : Taux linéaires base 2002

VL relations < à 20 km	VL relations > à 20 km	PL
<b>1,25%</b>	<b>1,60%</b>	<b>1,20%</b>

Concrètement cela revient à multiplier les trafic 2010 par :

VL relations < à 20 km (y compris trafic préchargé)	VL relations > à 20 km	PL
<b>1,17</b>	<b>1,21</b>	<b>1,16</b>

**Éco-taxe PL : - 330 PL en JMA soit – 430 en JMO (en 2012)**

# Etudes de trafic

## Les niveaux de trafic attendus

		Au fil de l'eau	ASP	Nord1	Nord2	Centre	CentreRN31	Sud
RN31	Entrée TB	11 900	11 900	6 635	6 570	3 185	3 160	6 705
		1 435	1 435	465	455	175	175	460
	Collège	8 725	7 645	3 515	3 485	1 615	2 400	3 625
		1 180	1 185	205	195	25	85	223
sur la déviation	ouest RD335	-	-	5 275	5 335	8 720	8 745	5 200
		-	-	970	980	1 260	1 260	975
	est RD335	-	-	5 460	5 470	7 275	6 415	5 200
		-	-	995	1 000	1 170	1 105	975

Les variantes **Centre et Centre RN31** sont les plus efficaces en captant trafic de transit et trafic d'échange ; elles sont également capables de capter du trafic local.

Les variantes **Nord et Sud** ont le même niveau de résultat : elles ne captent pratiquement que du trafic de transit.



# Emissions de polluants

Reformulation des carburants et renouvellement du parc automobile permettront de fortes baisses des émissions de polluants à 2025 par rapport à 2010.

Aucune variante ne permet d'améliorer les effets de cette évolution technologique.

	CO	NOX	COV	PM	CO2	SO2	COVNM	C6H6	Cd	Ni
	en kg/jour								en g/jour	
<b>Scénario initial</b>										
<b>2010</b>	216,7	132,3	27,7	6,5	41364	1,1	24,3	0,8	0,1	5,5
<b>Scénario 2025 fil de l'eau</b>										
<b>2025ref</b>	112,2	92,0	15,8	4,9	34281	0,9	14,1	0,4	0,1	6,9
<b>2025ref/2010 (%)</b>	-48,2	-30,4	-42,8	-23,5	-17,1	-17,3	-42,0	-51,6	-17,4	25,8
<b>Scénarios 2025 aménagé</b>										
<b>Centre</b>	106,5	94,0	15,1	5,4	35112	0,9	13,3	0,4	0,1	7,2
<b>Centre RN31</b>	108,8	94,1	15,4	5,3	35160	0,9	13,5	0,4	0,1	7,2
<b>Nord1</b>	115,6	99,8	16,3	5,6	37400	1,0	14,4	0,4	0,1	7,5
<b>Nord2</b>	114,8	98,9	16,1	5,6	37025	0,9	14,2	0,4	0,1	7,4
<b>Sud</b>	125,3	101,7	16,0	6,4	38366	1,0	14,1	0,4	0,1	7,3
<b>ASP</b>	108,0	89,6	15,4	4,8	33389	0,9	13,7	0,4	0,1	6,7
<b>Evolutions/2010 (%)</b>	<b>CO</b>	<b>NOX</b>	<b>COV</b>	<b>PM</b>	<b>CO2</b>	<b>SO2</b>	<b>COVNM</b>	<b>C6H6</b>	<b>Pb</b>	<b>Ni</b>
<b>Centre/2010</b>	-50,9	-28,9	-45,4	-16,1	-15,1	-15,3	-45,4	-52,5	-15,4	31,2
<b>Centre RN31/2010</b>	-49,8	-28,8	-44,5	-17,2	-15,0	-15,2	-44,3	-51,9	-15,2	30,9
<b>Nord1/2010</b>	-46,7	-24,5	-41,0	-12,7	-9,6	-9,8	-40,7	-49,5	-9,8	37,0
<b>Nord2/2010</b>	-47,0	-25,2	-41,7	-12,8	-10,5	-10,7	-41,4	-50,0	-10,8	35,6
<b>Sud/2010</b>	-42,2	-23,1	-42,3	-1,0	-7,2	-7,5	-42,2	-50,3	-7,5	33,0
<b>ASP/2010</b>	-50,2	-32,3	-44,4	-26,2	-19,3	-19,5	-43,7	-53,1	-19,5	22,6

*Tableau 4: Résultats des différents scénarios et de leur évolutions par rapport au scénario initial pour chaque polluant*

# Qualité de l'air

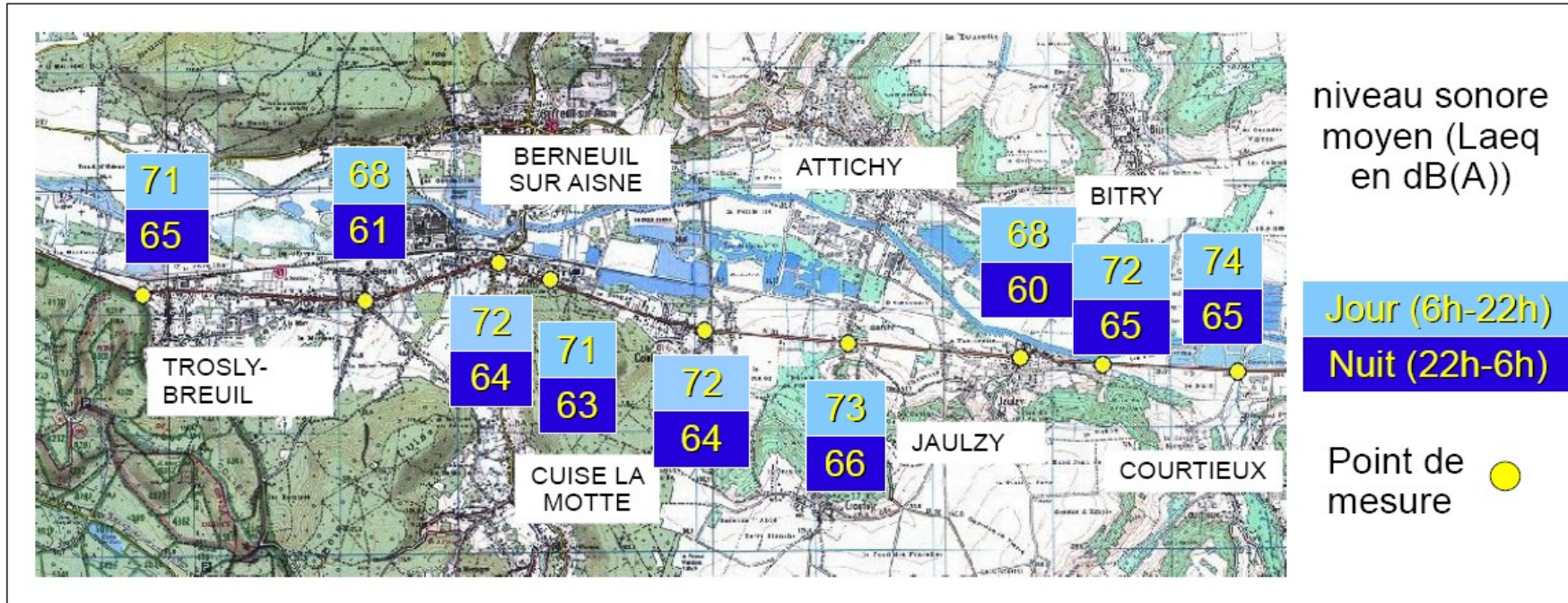
## Population impactée

	Population impacté par le projet subissant	
	une baisse du trafic	une hausse du trafic
Centre	2801	5843
Centre RN31	2229	6196
Nord1	2801	5967
Nord2	2801	5967
Sud	2801	6005
ASP	637	7757
2025ref	/	8087

*Tableau 10: Résultats des calculs du nombre de personnes qui devraient subir une baisse ou une hausse du trafic à l'horizon 2025 par rapport au scénario actuel*

Indicateur : nombre de personnes qui subissent une baisse ou une hausse de trafic ( $\pm 10\%$ ) en 2025 par rapport à 2010 dans une bande de 150 m autour des voies concernées par l'évolution du trafic

# Nuisances sonores le long de la RN31



# Le SCoT de l'Oise Aisne Soissonnaises

## Les ambitions et projets du SCoT en interaction avec le projet d'aménagement de la RN31

- **Déplacements des habitants du territoire du SEPOAS :**

accessibilité à la ville centre du secteur de vie concerné

accessibilité du territoire (SEPOAS et hors SEPOAS) par le service de TAD et la ligne régulière Compiègne / Soissons

- **Activité économique du territoire du SEPOAS :**

accessibilité aux zones d'activités existantes ou prévues (Clariant, Attichy, Bitry-Vic)

accessibilité aux commerces et activités de proximité

impact des projets d'aménagement sur l'activité agricole

- **Ambitions paysagères du SCoT**

compatibilité des projets d'aménagement avec les éléments emblématiques identifiés

- **Urbanisme, logement :**

impact des projets d'aménagement sur la maîtrise de l'urbanisation

- **Tourisme**

impact des projets d'aménagement sur le patrimoine touristique du territoire (espaces naturels, chemins de randonnées et vallée de l'Aisne)

accessibilité des sites touristiques