Contournement de VILLERS-COTTERETS

Avenue de Noue – RD81



PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE

Septembre 2025

1 OBJET, CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION 4
1.1 OBJET DE L'OPERATION 4
1.2 CONTEXTE ACTUEL DU PROJET 4
1.2.1 Historique du projet 4
1.2.2 Présentation du projet 4
1.3 JUSTIFICATION DE L'OPERATION 5
1.3.1 Enjeux et objectifs 5
1.3.2 Transit routier et desserte 5
1.3.3 Cheminement annexe et accessibilité 5
1.3.4 Classement et déclassement 5
2 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET 7
2.1 RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES ET HISTORIQUE DES VARIANTES 7
2.2 PRESENTATION ET COMPARAISON DES VARIANTES D'AMENAGEMENT 7
2.2.1 Présentation des variantes 7
2.2.2 Comparaison des variantes 8
2.3 TRACE DE LA LIAISON AVENUE DE NOUE – RD81 8
2.3.1 Les échanges avec les services de l'Etat 9
2.3.2 Le dossier loi sur l'eau 9
3 PRESENTATION ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE 10
3.1 PROFILS EN TRAVERS 10
3.2 PROFIL EN LONG 12
3.3 TYPOLOGIE DES POINTS D'ECHANGES 13
3.4 TROTTOIRS ET TRAVERSEES PIETONNES 13
3.5 STATIONNEMENT 13
3.6 MATERIAUX ENVISAGES 13
3.7 AMENAGEMENTS CYCLABLES 13
3.8 TRANSPORTS EN COMMUN 13
3.9 AMENAGEMENTS PAYSAGERS 13
3.10 GESTION DES EAUX 14
3.11 PHASAGE DU PROJET 14
4 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES 15
4.1 CADRE DE L'ESTIMATION 15
4.2 ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET 15

1 OBJET, CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

1.1 OBJET DE L'OPERATION

La présente demande de Déclaration d'Utilité Publique concerne la liaison avenue de Noue/RD81 du contournement routier de Villers-Cotterêts, dans le département de l'Aisne.

1.2 CONTEXTE ACTUEL DU PROJET

1.2.1 Historique du projet

Le projet d'aménagement du Contournement de Villers-Cotterêts a été initié dans les années 1990 avec comme objectif premier de détourner le trafic de transit qui traverse le centre-ville de VILLERS-COTTERÊTS. Ce trafic encombre la circulation à l'intérieur de la ville et est source de nuisances pour les riverains. Le Contournement de Villers-Cotterêts permettra une amélioration de la sécurité et une diminution des nuisances dans le centre-ville grâce au détournement du trafic poids lourd. Il est en cohérence avec les projets d'urbanisation future et améliorera la desserte de la ville. En outre, il est raccordé à la RN2 pour desservir la ville au nord grâce à l'échangeur RN2/RD973/RD80.

Le projet de Contournement se situe principalement à l'ouest de la ville, il débute au sud sur la RD936 à proximité du site de Volkswagen et se raccorde au nord sur le giratoire RD80 relié à l'échangeur de la RN2. La longueur totale de l'aménagement est d'environ 3 100 m. Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité public (DUP) en 1996 et le Département a acquis l'ensemble des emprises du tracé de la DUP.

Une première partie d'aménagement a été réalisé en 1999, de la RD936 à l'avenue de la gare (900 m). Une seconde partie a été réalisée en 2018-2019, de la RD80 à l'avenue de Noue. Aujourd'hui, il reste à aménager la dernière tranche du projet, de l'avenue de Noue à la RD81.

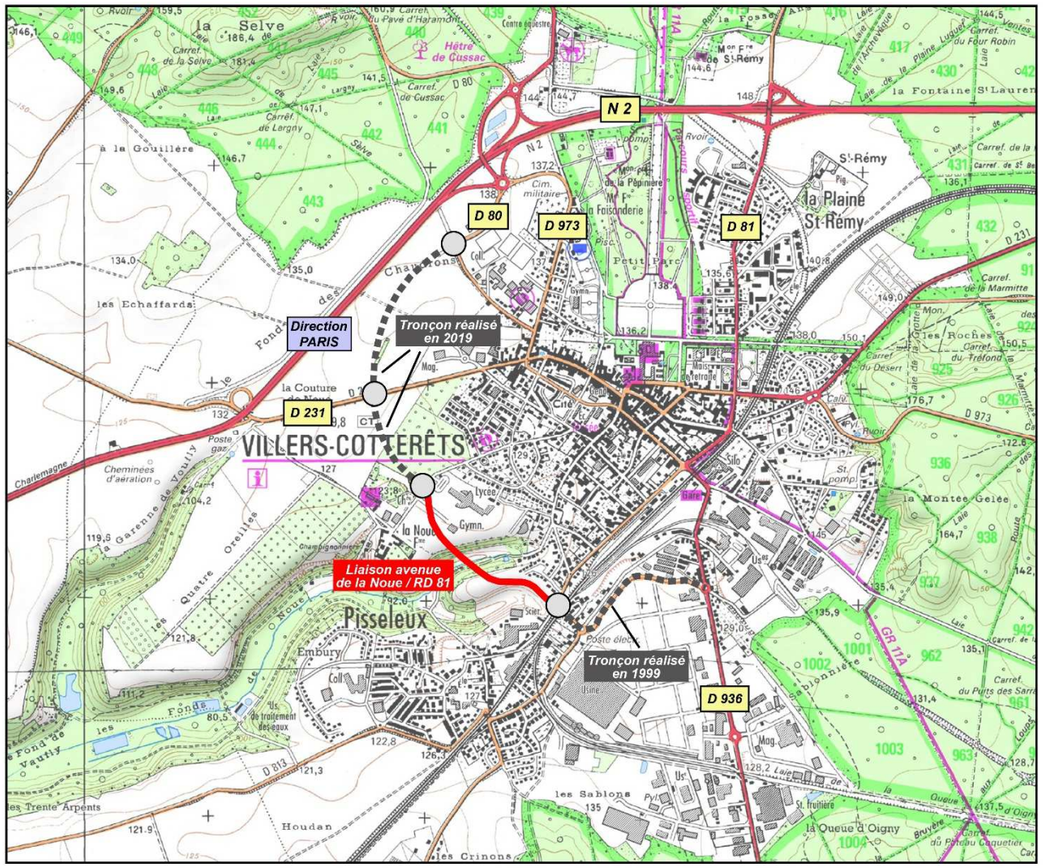


Figure 1 : Plan de localisation du projet

L'ensemble des giratoires au droit des voiries interceptées par le projet sont désormais existants.

Ainsi la présente demande de DUP porte sur la liaison avenue de la Noue/RD81 dont le tracé a été modifié par rapport à celui déclaré d'utilité publique en 1996.

1.2.2 Présentation du projet

Le projet consiste en un raccordement entre l'avenue de Noue et la RD81 en traversant la vallée de l'Automne.

Le projet comprend :

- ✓ La réalisation d'une voie nouvelle d'environ 800 mètres de longueur ;
- ✓ La réalisation d'un ouvrage de franchissement de la vallée de l'Automne de 80 mètres, avec remblais partiels.

La nouvelle voie présentera une plateforme composée d'une chaussée de deux voies de 3,00 m et de deux accotements de 4 m.

Cette liaison se raccorde sur deux giratoires existants.

Un aménagement des berges de l'automne est également prévu au droit du viaduc, afin de les stabiliser. Cet aménagement est prévu sur 40 mètres (20 m de part et d'autre du viaduc).

1.3 JUSTIFICATION DE L'OPERATION

1.3.1 Enjeux et objectifs

La création de la liaison RD80-Avenue de Noue permettra :

- ✓ D'assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements à l'ouest de la ville, notamment le lycée Européen ;
- ✓ De limiter les difficultés de circulation dans le centre-ville. En conséquence, la qualité de l'air s'améliorera et les nuisances sonores seront réduites. La sécurité routière s'en trouvera également améliorée ;
- ✓ De détourner le trafic de transit RN2 - RD936 ;
- ✓ De répondre à l'objectif d'amélioration de la sécurité dans le centre-ville indiqué dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi ;
- ✓ La mise en œuvre de 3 OAP du Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé en février 2020 :
  - ✓ L'OAP "Silo/gare" (secteur mixte habitat, activité et équipements) ;
  - ✓ L'OAP "Porte du Valois" (création d'un espace à destination d'activités à l'ouest de la ville) ;
  - ✓ L'OAP "Scierie" (création d'un espace à destination d'activités).

1.3.2 Transit routier et desserte

Le Contournement de Villers-Cotterêts doit permettre de capter le trafic de transit RN2 - RD936 et de desservir les zones industrielles situées au sud de la ville, notamment le site Volkswagen France. De plus, il assurera également la fonction de desserte locale vers les quartiers et équipements de la ville (lycée, supermarché, etc.) via la RD80, la RD231 et via les avenues de Noue, de la Gare et de Boursonne.

Les voies de dessertes interceptées (RD231, avenue de Noue) seront rétablies. Le projet devra également rétablir les accès aux parcelles agricoles ou urbaines en évitant les accès directs sur la nouvelle voie.

1.3.3 Cheminement annexe et accessibilité

Le chemin rural de la Fontaine situé dans la Vallée de l'automne sera préservé.

1.3.4 Classement et déclassement

Les déclassements du domaine routier départemental vers le domaine routier communal pourront être effectués en plusieurs phases selon l'avancement des travaux.

La totalité du Contournement de Villers-Cotterêts, du giratoire sur la RD936 au giratoire sur la RD80, sera classée en RD936 et Route Prioritaire de catégorie 1 (RP1) dans le domaine routier départemental.

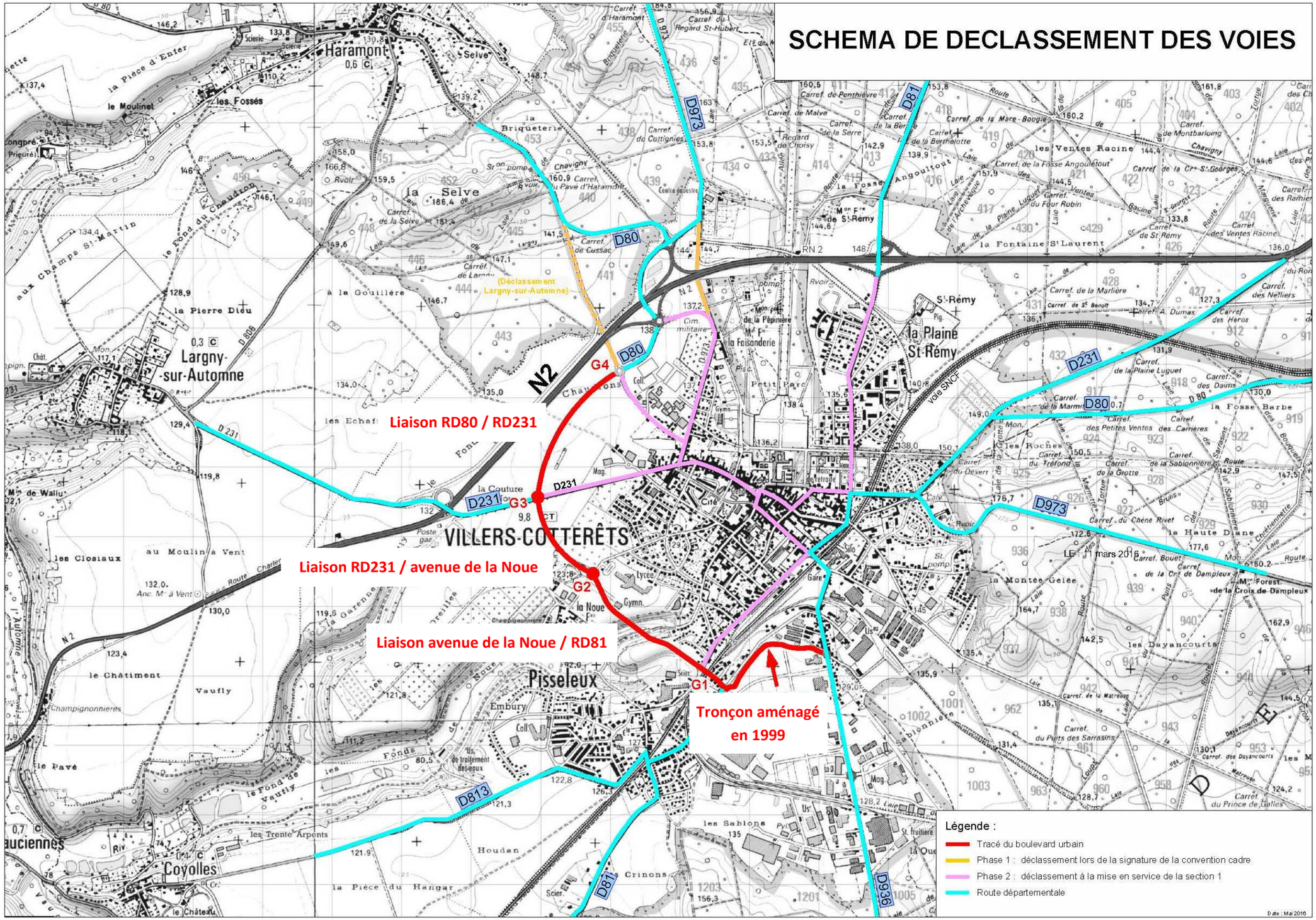


Figure 2 : Schéma de déclassement des voies

2 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

2.1 RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES ET HISTORIQUE DES VARIANTES

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 12 décembre 1996 puis prorogé pour une durée de 5 ans par arrêté du 7 décembre 2001.

La solution retenue a été présentée à la population locale lors d'une réunion de concertation le 14 décembre 1994 en mairie de Villers-Cotterêts.

Le Département est actuellement propriétaire de l'ensemble des emprises du tracé déclaré d'utilité publique en 1996.

2.2 PRESENTATION ET COMPARAISON DES VARIANTES D'AMENAGEMENT

2.2.1 Présentation des variantes

Les variantes étudiées ont toutes une fonction de contournement, mais avec des effets différents sur le trafic de transit et les dessertes.

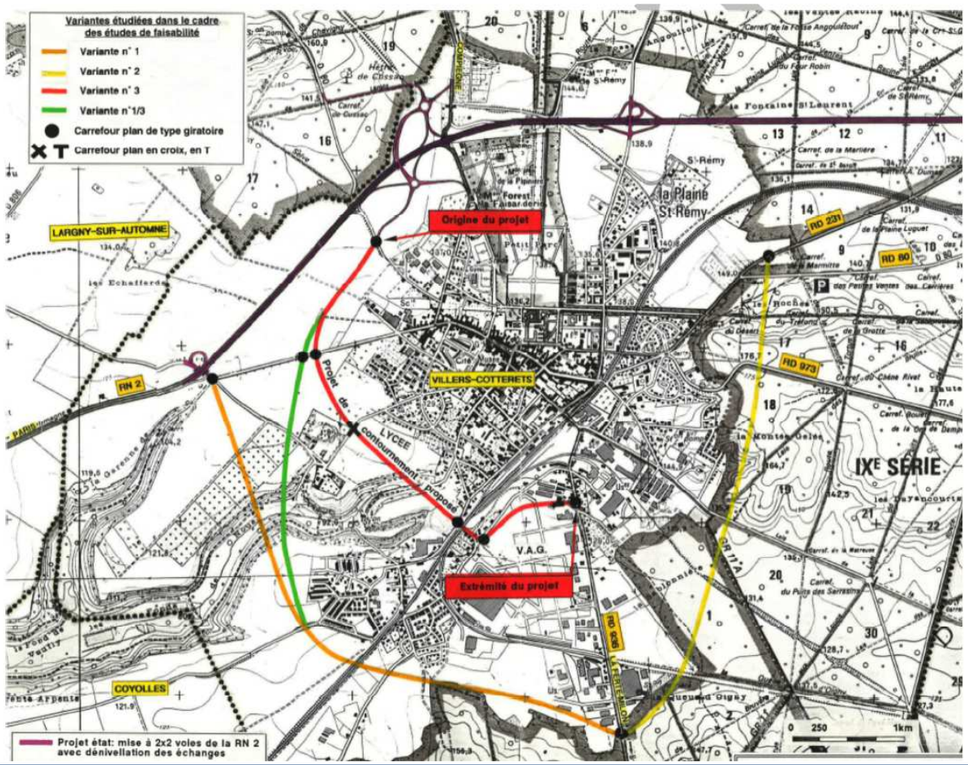


Figure 3 : Plan de situation des variantes

2.2.1.1 Variantes n°1 et 2

Les solutions de contournement large à l'Ouest ou à l'Est de l'agglomération sont de type rocade sans échange intermédiaire. Les échanges s'effectuent uniquement à l'origine avec la RN2 et à l'extrémité avec la RD 936.

Ces projets ne permettent pas la desserte des équipements et des zones industrielles dans de bonnes conditions (lycée, VAG). Ils n'ont aucune fonction de desserte pour la ville et ne drainent pas une partie suffisante du trafic entre la RN2 et la RD936. L'impact sur l'environnement est fort : la variante Ouest traverse les fonds de Noue dans un secteur sensible, alors que la variante Est ampute la forêt de Retz.

Ces solutions, non conformes aux objectifs, n'ont pas été retenues. Elles présentent de plus un surcoût lié au relief. La variante Ouest avait toutefois été reportée dans le POS de l'époque en vue d'un possible contournement large de l'agglomération si, à long terme, les conditions de circulation le commandaient.

2.2.1.2 Variantes n°3

Cette solution constitue un autre parti d'aménagement, collant plus à l'urbanisation existante. Elle permet des échanges avec toutes les voies interceptées. Malgré une fluidité moindre, elle capte au mieux le trafic de la RN2, et assure une fonction de desserte locale satisfaisante vers les équipements, zones industrielles et quartiers. Elle correspond donc au mieux aux objectifs définis. Les principaux impacts sur l'environnement sont liés à la proximité du bâti d'une part (présence visuelle de la voie de circulation, impact sonore) et à la traversée d'un verger expérimental d'autre part. La bonne intégration du projet dans le paysage constitue un point particulièrement sensible à traiter.

2.2.1.3 Variante n°1/3

Une solution intermédiaire entre le contournement large par l'Ouest et la variante 3 a été étudiée sans qu'il lui soit attribué de réelles qualités.

2.2.2 Comparaison des variantes

Le tableau suivant résume, pour chaque variante étudiée, les principaux impacts négatifs sur l'environnement, considérés au stade des études de faisabilité.

Impact nul
Impact faible
Impact moyen
Impact fort

	Variante n°1	Variante n°2	Variante n°3	Variante n°1/3
Eau				
Mouvements de terrain				
Milieu naturel				
Paysage et patrimoine				
Bâti et bruit				
Agriculture				

La variante 3 est globalement la moins impactante vis-à-vis de l'environnement. De plus, elle présente un impact positif très fort sur les possibilités et les conditions de desserte locale. Elle est du point de vue de ce critère plus efficace que la variante 1/3.

Suite à la comparaison des variantes sur les thématiques à enjeux, la variante 3 est globalement la moins impactante.

Cette solution répond au mieux aux objectifs du projet. Elle est en effet la seule permettant :

- ✓ De capter l'ensemble du trafic de la RN2 à destination de la RD936, qu'il vienne de l'Ouest ou de l'Est ;
- ✓ De desservir dans de bonnes conditions les zones industrielles, VAG (site Volkswagen) et le lycée Européen.

Elle offre de plus une fonction de desserte des quartiers et plusieurs entrées de ville.

Les autres variantes, outre leur coût nettement supérieur, imposent des dommages écologiques beaucoup plus conséquents : traversée de la forêt de Retz pour la variante Est, coupure de la vallée de l'automne dans un secteur sensible pour les deux autres variantes.

La solution retenue a été présentée à la population locale lors d'une réunion de concertation le 14 décembre 1994 en mairie de Villers-Cotterêts.

Les réserves d'emprises correspondant à la section du projet située au Nord de la voie ferrée ont été inscrites au Plan d'Occupation des Sols, approuvé le 17 décembre 1993, puis reportées sur les PLU qui ont suivi. L'emprise de la dernière section à réaliser est reportée sur le PLUi.

2.3 TRACE DE LA LIAISON AVENUE DE NOUE – RD81

Suite aux études géotechniques du tracé déclaré d'utilité publique en 1996, une importante pollution des sols a été identifiée sur une partie des emprises du projet. Les analyses chimiques effectuées sur les échantillons de sols ont révélé que le site présentait ponctuellement une pollution aux hydrocarbures et métaux lourds (cuivre, plomb et mercure).

Compte tenu de l'hétérogénéité des matériaux et de la pollution présente, la réalisation des travaux de cette section aurait nécessité de purger ces matériaux, rendant le coût du projet routier prohibitif.

Par ailleurs, des demandes ont été exprimées afin que le tracé routier contourne le gymnase pour éviter que celui-ci se trouve séparé du lycée Européen.

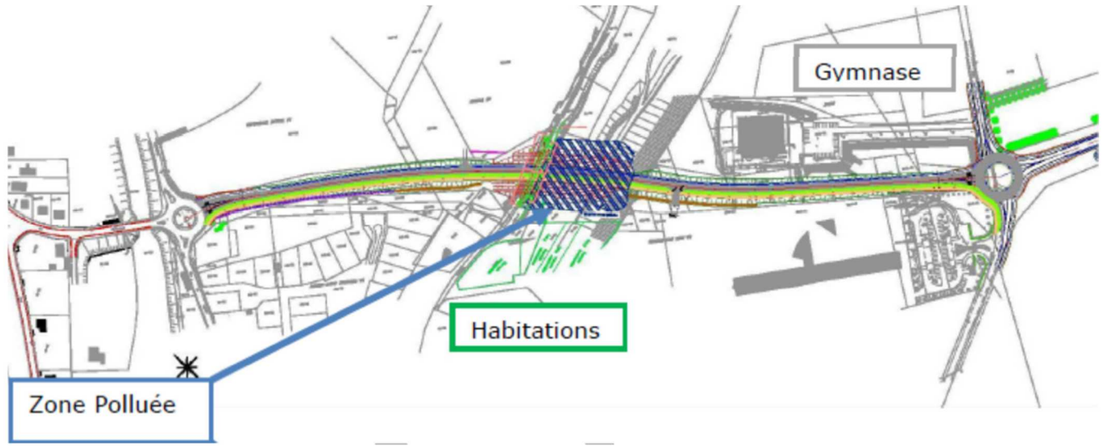


Figure 4 : Vue en plan du tracé initial

Au vu de ces éléments, le tracé déclaré d'utilité publique en 1996 a été retravaillé afin d'éviter la zone de pollution et de contourner le gymnase. Une campagne complémentaire de prélèvements et d'analyses de sols a été réalisée au droit du nouveau tracé. Les sondages ont mis en évidence la présence de remblais issus de travaux public (plaques d'enrobés, bordures béton…). Ces déchets n'empêchent pas la réalisation du nouveau tracé.

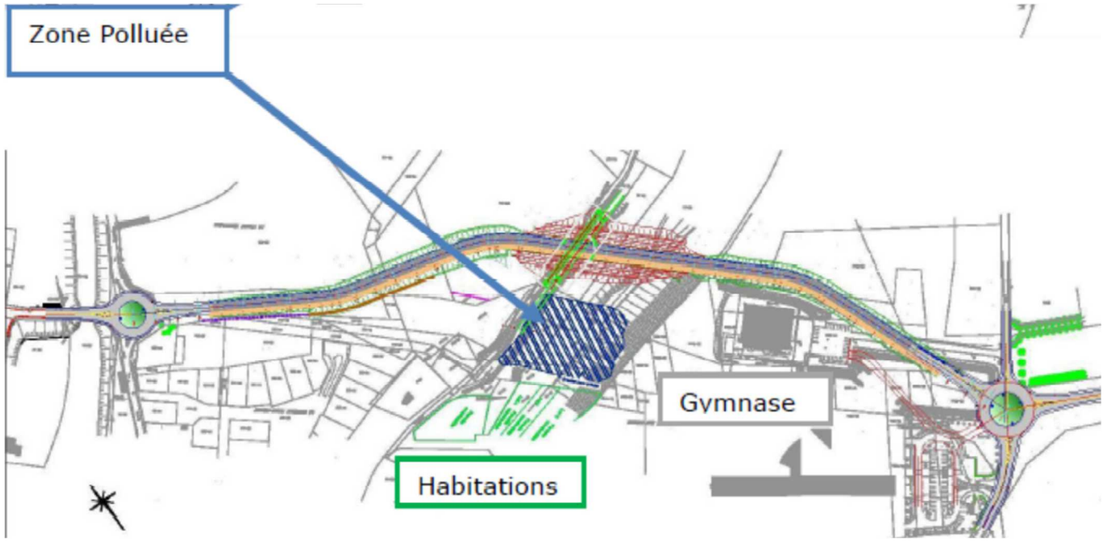


Figure 5 : Vu en plan du nouveau tracé

Par ailleurs, le projet traverse la vallée de l'Automne. Deux solutions ont été envisagées pour cette traversée :

La première solution consiste à traverser la vallée en remblai avec rétablissement de l'Automne et du chemin rural par la réalisation de deux ouvrages. Cette solution présente d'importants impacts environnementaux.

La seconde solution, qui est retenue, prévoit un franchissement de la vallée avec un viaduc associé à un remblai partiel de la vallée.

Cette seconde solution permet de limiter l'impact sur l'écoulement des eaux en provenance de la ville et sur le chemin rural. De plus, l'impact sur la faune et la flore présentes dans la vallée est également diminué, notamment pour les chiroptères qui utilisent la vallée comme corridor de déplacement.

2.3.1 Les échanges avec les services de l'Etat

Durant les études de détails, des échanges continus ont eu lieu entre le Département et les différents services de l'Etat en charge de l'environnement (DDT, DREAL, …).

Ainsi, après analyse des impacts environnementaux du projet, les mesures de compensation ont été pensées afin qu'elles apportent un bénéfice au milieux traversés et impactés par le tracé.

Les dispositifs de gestion des eaux pluviales ont été discutées avec les services en charge de la police de l'eau.

2.3.2 Le dossier loi sur l'eau

Sur la base des études techniques du projet, un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau a été rédigé puis déposé en 2020. Après analyse, il a été approuvé par la DDT en 2021. Ce dossier a fait l'objet d'une nouvelle approbation en 2024.

3 PRESENTATION ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Le projet est constitué de sections en remblai, en déblai et une section constituée par l'ouvrage d'art.

3.1 PROFILS EN TRAVERS

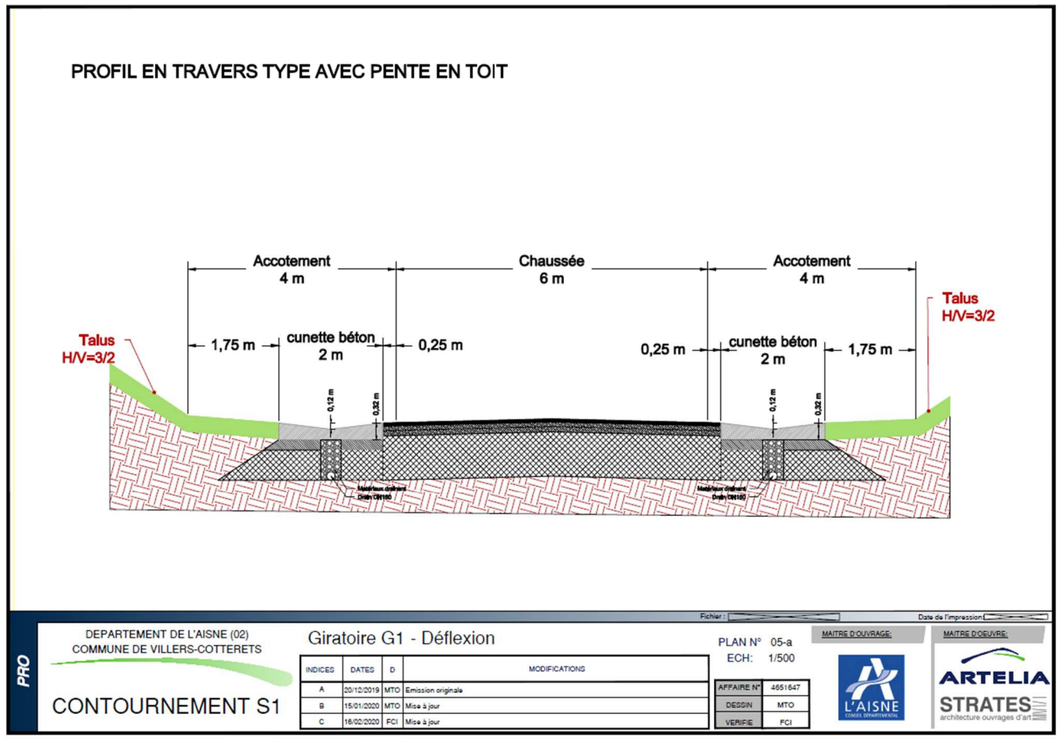
Le profil en travers est constitué d'une chaussée bidirectionnelle à 2x1 voie (3 m par sens).

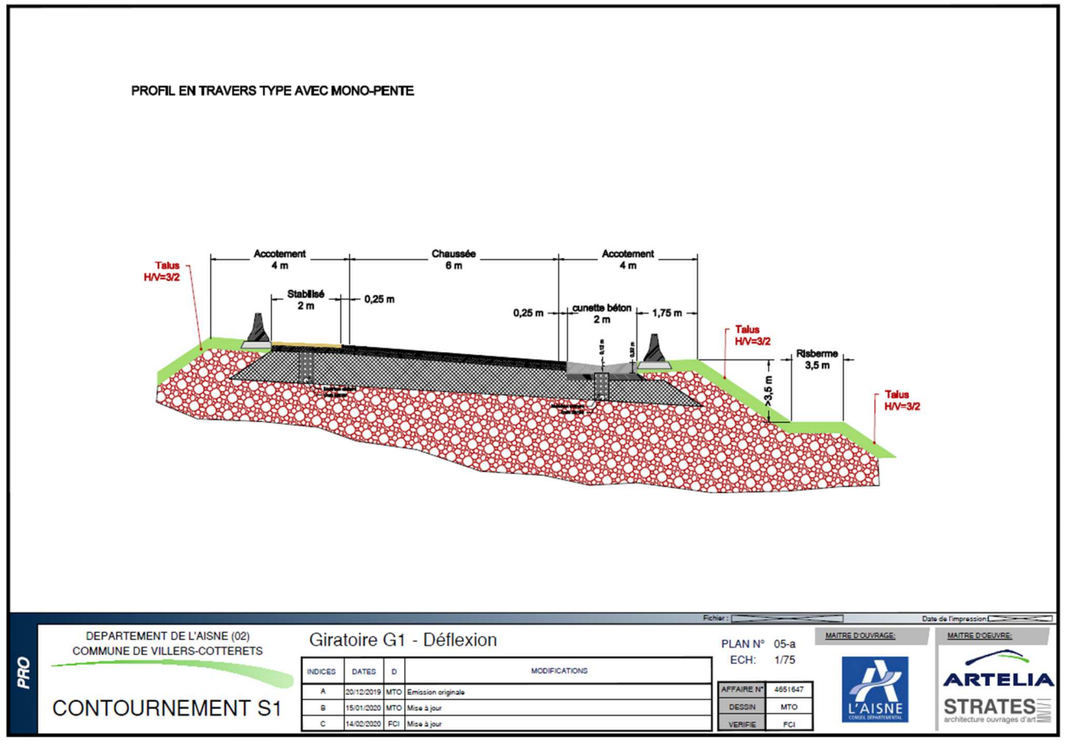
Des cunettes en béton de 2 m de large sont présentes de part et d'autre de la voie.

Dans le cas d'une section avec pente en toit, les bermes présentent une pente de 8% vers l'intérieur.

Dans le cas d'une section avec mono-pente, la bande stabilisée présente une pende de 4% vers l'intérieur.

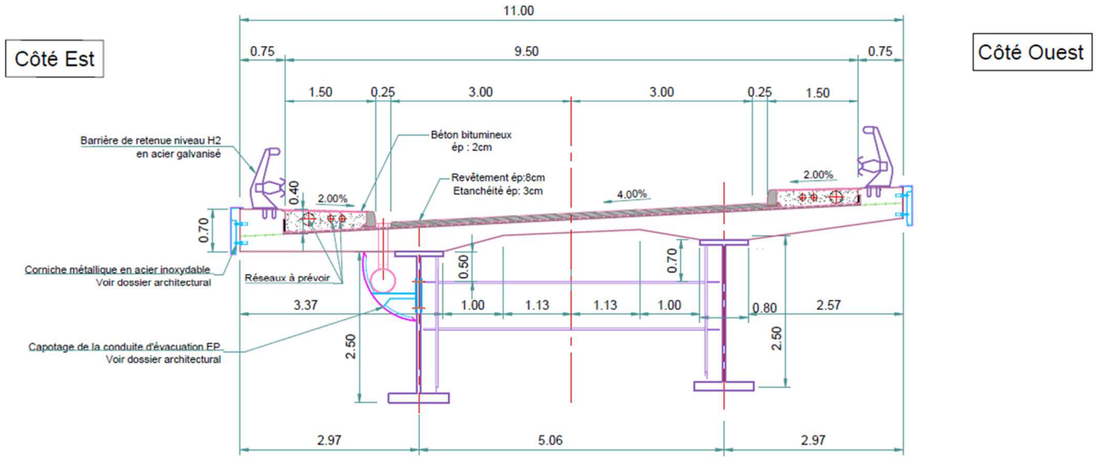
Les schémas ci-dessous présentent les deux cas de figure.



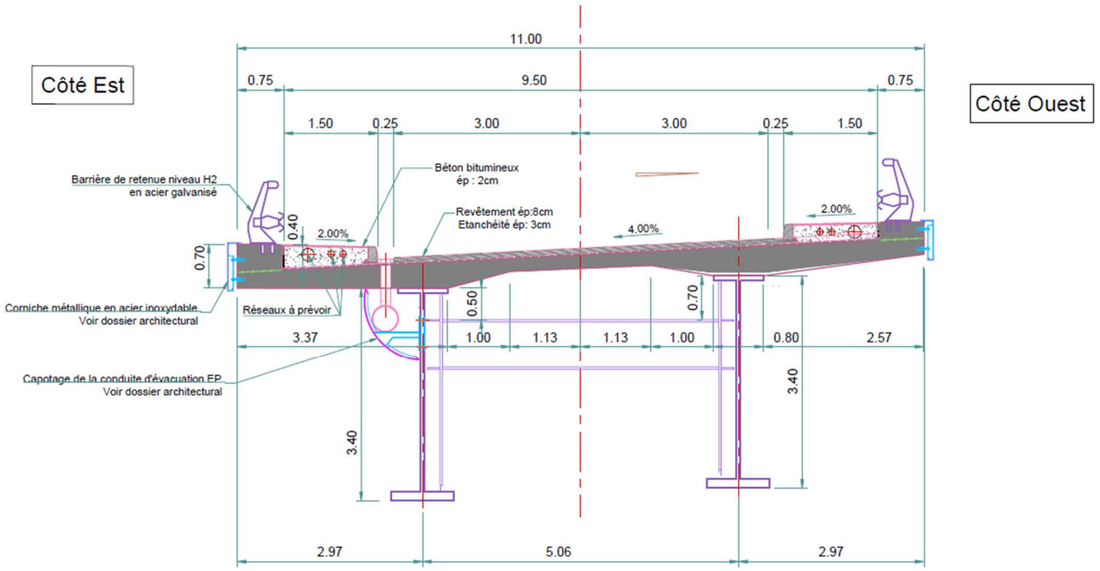


Au niveau de l'ouvrage d'art la chaussée présente un dévers unique permettant aux eaux de ruissellement d'être récupérées dans le réseau d'assainissement. Des accotements de 2m sont présents de part et d'autre, puis des glissières métalliques viennent assurer la sécurité.

Coupe transversale au droit des appuis
(1/50e)



Coupe transversale à l'axe de l'ouvrage
(1/50e)



3.2 PROFIL EN LONG

La topographie du site est fortement marquée par la vallée de l'Automne, ainsi la réalisation du projet nécessitera des remblais et déblais, modifiant le profil en long du secteur. Le profil en long ci-dessous montre bien les dénivelés importants du site.

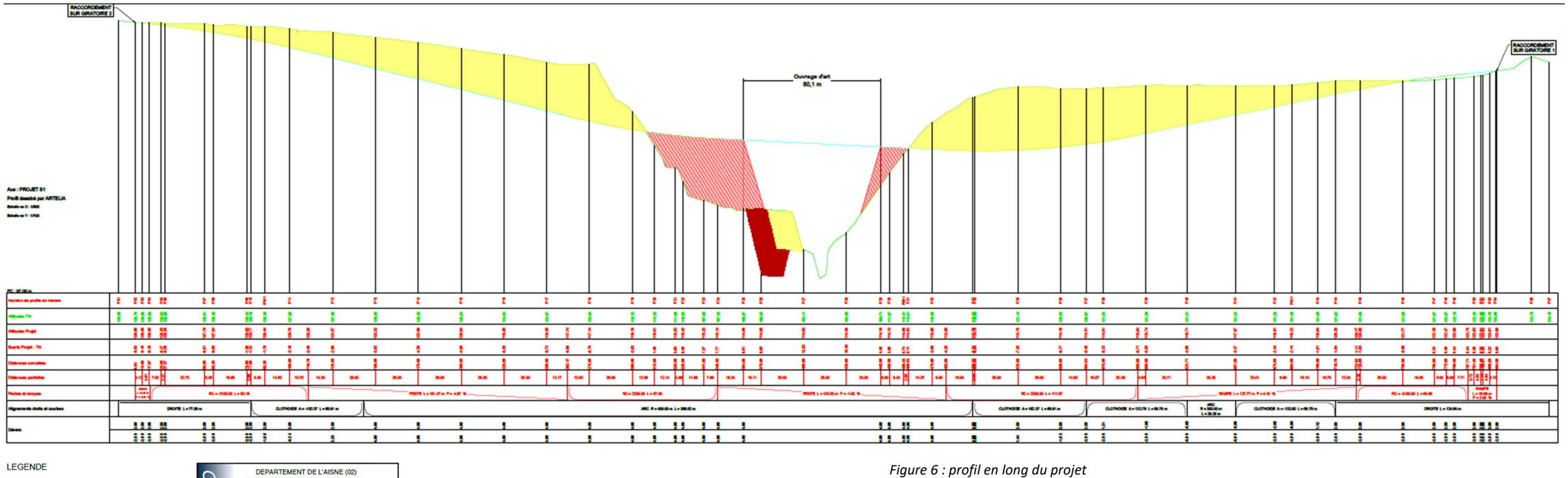


Figure 6 : profil en long du projet

3.3 TYPOLOGIE DES POINTS D'ECHANGES

Le projet se raccordera aux carrefours giratoires existants. Aucun autre point d'échange ne sera réalisé.

3.4 TROTTOIRS ET TRAVERSEES PIETONNES

Le projet ne sera pas accessible aux piétons et ne présentera pas de possibilité de traversées piétonnes en dehors des giratoires d'extrémités.

3.5 STATIONNEMENT

Aucune possibilité de stationnement n'est prévue sur la nouvelle voirie.

3.6 MATERIAUX ENVISAGES

Les matériaux envisagés pour l'ouvrage d'art sont les suivants :

- ✓ Matériaux bitumineux pour la chaussée ;
- ✓ Béton bitumineux pour les trottoirs ;
- ✓ Acier galvanisé pour les barrières de retenue ;
- ✓ Acier inoxydable pour les corniches.

Pour le reste de la voirie les matériaux envisagés sont :

- ✓ Matériaux bitumineux pour la chaussée ;
- ✓ Béton pour les cunettes ;
- ✓ Les talus seront enherbés.

3.7 AMENAGEMENTS CYCLABLES

Aucun aménagement cyclable n'est prévu, les cycles pouvant emprunter les itinéraires existants intra-muros.

3.8 TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en commun pourront emprunter cette nouvelle voie.

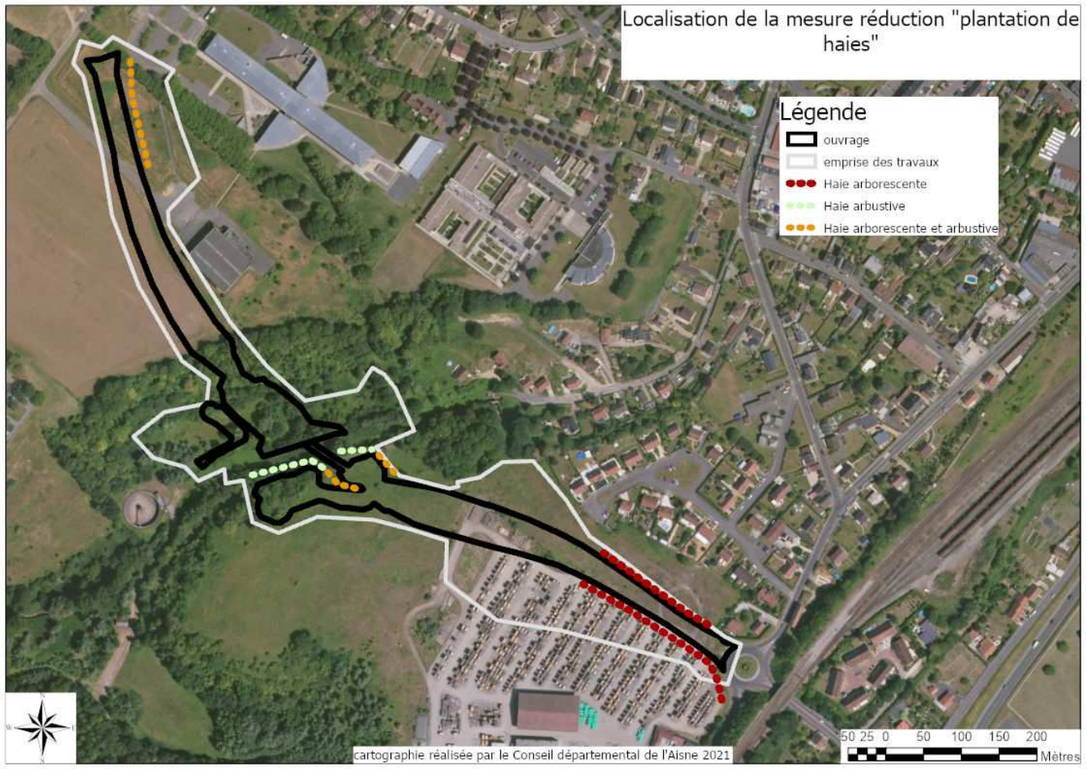
3.9 AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Afin d'améliorer l'intégration du projet dans son environnement, une étude paysagère sera réalisée.

Cependant, dans le cadre des mesures compensatoires, des haies continues et discontinues seront plantées sur un linéaire d'environ 500 ml.

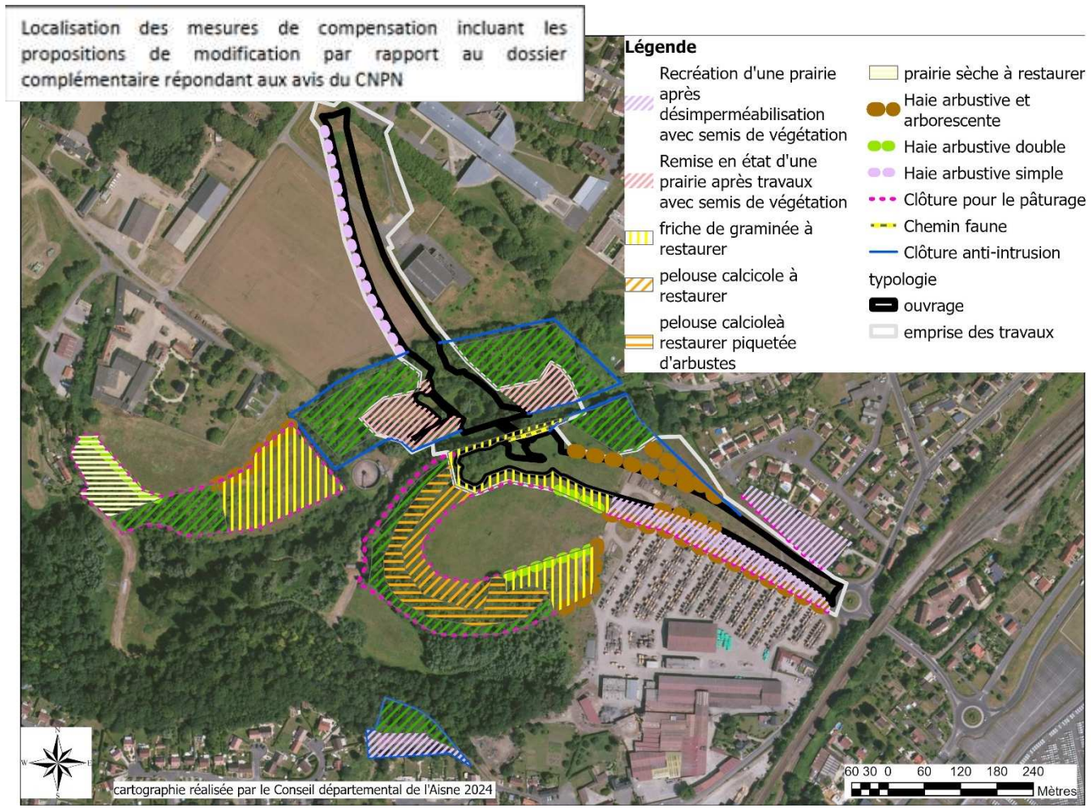
Ces haies seront de deux natures :

- La première consistera à la plantation d'alignement d'arbres de haut jet au niveau des zones où les risques de collisions entre les véhicules et les oiseaux et chiroptères sont les plus importants. Cela correspond aux secteurs où la route est au niveau du terrain naturels soit quelques centaines de mètres. L'objectif est donc de favoriser les survols de la chaussée à une altitude située entre 4 et 10 mètres.
- Le second type de haies correspondra à un agencement d'arbustes entremêlés d'arbres. Son objectif est, en premier lieu, de renforcer les corridors écologiques et les zones de refuge favorables aux petits mammifères terrestres. C'est pourquoi son objectif est de favoriser également les écotones, bénéficiant aussi aux petits mammifères et autres reptiles, à l'avifaune.



Localisation de plantation de haies

De plus, dans le cadre des mesures de compensation, des plantations seront également réalisées à proximité du projet, modifiant le paysage actuel.



Localisation et nature des mesures de compensation

3.10 GESTION DES EAUX

Les eaux pluviales seront gérées de façon différenciée entre les eaux du bassin versant naturel et celle du bassin versant routier.

Les eaux des bassins versants naturels seront récupérées dans des fossés enherbés et dirigées vers l'Automne.

Les eaux de ruissellement de la route seront, elles, récupérées dans des cunettes en béton, dirigeant l'eau vers les bassins de rétention de part et d'autre de l'Automne. Ces bassins permettront un rejet présentant un débit contrôlé vers l'Automne.

3.11 PHASAGE DU PROJET

La date de démarrage des travaux sera fixée ultérieurement par le Département de l'Aisne.

La durée du chantier est estimée à 18 mois.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases :

- ✓ Terrassement des déblais ;
- ✓ Terrassement des remblais et acquisition des tassements ;
- ✓ Réalisation de l'ouvrage d'art ;
- ✓ Réalisation des chaussées, assainissement et finitions.

4 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

4.1 CADRE DE L'ESTIMATION

L'appréciation sommaire des dépenses est basée sur les conditions économiques au 1er janvier 2022 et est issue des estimations du dossier de projet.

4.2 ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET

Le montant global général TTC est estimé à **8 922 600 euros.** Le détail des coûts par poste est présenté dans le tableau suivant.

RECAPITULATIF DES COUTS	MONTANT € HT
Projet	
Acquisitions foncières antérieurs y compris réemploi et éviction	45 500 €
Acquisitions foncières des emprises travaux	210 000 €
Terrassement	1 885 000 €
Ouvrage d'art	2 500 000 €
Voirie, Assainissement et réseaux divers	729 000 €
Espaces verts et stabilisation de berges	895 000 €
Etude, suivi et contrôles de travaux	610 000 €
TOTAL HT PROJET	**6 874 500 €**
Mesures de compensation	
Acquisitions foncières antérieurs y compris réemploi et éviction	52 500 €
Restauration et gestion écologique des boisements présents (achat terrain et pose de clôtures)	66 500 €
Gestion et restauration écologique des zones ouvertes (achat terrain et pose de clôtures)	166 000 €
Plantation de haies	25 000 €
Renaturation d'une zone imperméabilisée (achat terrain et pose de clôtures)	251 000 €
TOTAL HT MESURES DE COMPENSATION	**561 000 €**
TOTAL HT	**7 435 500 €**
TVA	**1 487 100 €**
TOTAL TTC	**8 922 600 €**

Tableau 1 : Détail des coûts du projet (source : PRO)