

Échangeur RN2 / RD548

H – Bilan de la concertation

Sommaire

Préambule.....	3
1. Objectif et modalités de la concertation.....	4
a) Les objectifs.....	4
b) Les modalités.....	4
2. Restitution des avis exprimés et réponses apportées par le maître d'ouvrage.....	4
a) Lors de la concertation préalable.....	5
b) Lors de la concertation inter-services.....	8
3. Synthèse de la concertation.....	10

Préambule

En 2003, la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la RN2 ne retient pas la création d'un échangeur entre la RN2 et la RD548 malgré les demandes locales formulées à l'enquête publique. Le projet n'a donc pas été intégré au programme de la RN2 ; ainsi dès la mise à 2x2 voies de la RN2 dans ce secteur, les échanges entre la RN2 et la RD548 ont été coupés. Seul le rétablissement de la RD548 par passage supérieur a été réalisé.

Néanmoins, dans sa conclusion, le commissaire enquêteur jugeait opportun que le maître d'ouvrage mène des études sur cet échangeur et le soumette dans le futur à une nouvelle enquête publique, définissant alors un programme d'aménagement local. Cette décision est relayée dans les Engagements de l'État, document publié en mai 2006 et reprenant les engagements pris par l'État en matière d'environnement et de développement local à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) d'octobre 2003 du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Soissons.

L'opportunité de ce projet est renforcée par le fait que l'ouvrage de franchissement de la RN2 comprend d'ores et déjà deux bretelles (bretelles de transports exceptionnels), construites lors de la mise à 2x2 voies de la RN2. Ainsi, la possibilité de créer un échangeur, et même un demi-échangeur dans un premier temps, existe.

1 Objectif et modalités de la concertation

a) Les objectifs

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- informer les différents acteurs sur le projet d'échangeur RN2 / RD548, sur le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à la réalisation du projet ;
- présenter les études menées et l'analyse comparative des variantes de tracé ;
- recueillir les avis, observations et préoccupations des acteurs et des habitants des territoires concernés.

b) Les modalités

Le Code de l'Urbanisme prévoit, avec les articles L.300-2 et R.300-1, que le maître d'ouvrage d'une opération d'aménagement organise une concertation avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pendant toute la durée d'élaboration du projet, lorsque l'opération d'aménagement a pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique (notamment pour la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants).

Le présent projet étant estimé à 1 374 000 euros HT, soit 1 648 800 euros TTC, se trouvant en zone non urbanisée et ne conduisant pas à la création d'un nouvel ouvrage d'art (ouvrage existant), l'opération n'a pas fait l'objet d'une concertation formalisée sous forme de débat public ou au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Néanmoins, le maître d'ouvrage s'est assuré d'organiser une concertation à l'échelle locale, avec notamment les principaux acteurs du territoire.

Cette concertation volontaire de la part du maître d'ouvrage s'est déroulée en 2011 et 2012, et des interactions ont continué à se tenir depuis cette concertation. Cette concertation, réalisée en parallèle des travaux sur la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin, a notamment été l'occasion d'aborder l'étude comparative des variantes avec les principaux acteurs du territoire.

2 Restitution des avis exprimés et réponses apportées par le maître d'ouvrage

De manière générale, l'aménagement du rétablissement de la RD548 en échangeur complet RN2 / RD548 est très attendu par l'ensemble des acteurs du territoire, d'autant plus que deux bretelles réservées aux convois exceptionnels au sud de la RN2 sont déjà existantes, mais non ouverte à la circulation publique. Cet aménagement, spécifique aux transports exceptionnels, réalisé lors de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin « donne l'impression qu'un demi-échangeur est déjà quasiment réalisé » et « il est frustrant pour les habitants » de ne pas pouvoir utiliser ces bretelles existantes.

La suite de ce chapitre synthétise les avis exprimés et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, par souci de clarté, sont encadrés.

a) Lors de la concertation préalable

Les habitants et usagers de la RN2

Les usagers de la RN2 et les habitants du secteur concerné (Le Plessis-Belleville, Lagny-le-Sec, Silly-le-Long, Montagny-Sainte-Félicité, Oignes, Chèvreville, Nanteuil-le-Haudouin,...) ont rédigé une pétition « Pour l'ouverture de l'accès RN2/RD548 ».

Cette pétition demande en urgence l'aménagement des rampes « convois exceptionnels » et l'ouverture au trafic de l'accès depuis la RN2 vers la D548 (Silly-le-Long) pour la desserte des communes voisines et le désengorgement de celles actuellement traversées du fait de cette situation.

Réponse du maître d'ouvrage

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2003 n'a pas autorisé la création d'un échangeur RN2 / RD548, malgré les demandes locales formulées lors de l'enquête publique. Ainsi, les deux bretelles sud ne peuvent pas être ouvertes à la circulation de tous les usagers, car cela n'est pas cohérent avec la DUP de l'itinéraire. Le régime de circulation en place ne comporte pas d'échangeur à cet endroit. Par conséquent juridiquement, l'accès à ces deux bretelles n'est pas possible.

Une nouvelle procédure de DUP est nécessaire pour la création de l'échangeur RN2 / RD548 (et la simple ouverture à la circulation publique de deux bretelles sud nécessite également une nouvelle DUP, objet du présent dossier notamment).

La communauté de communes du Pays du Valois

La communauté de communes du Pays du Valois s'interroge sur les modalités qui permettraient de changer la vocation des deux bretelles d'accès à la RN2 réservées actuellement aux convois exceptionnels.

Réponse du maître d'ouvrage

Seule une nouvelle procédure de DUP permettrait d'ouvrir ces bretelles à l'ensemble de la circulation. Ainsi, le maître d'ouvrage a préféré conduire la procédure de DUP sur un échangeur complet, ce qui permettra dans un premier temps de mettre en service les bretelles sud de la RN2 en configuration demi-échangeur, puis de venir réaliser dans le futur les bretelles manquantes au nord de la RN2.

La communauté de communes du Pays du Valois évoque le développement de nouvelles zones d'activités économiques dans le secteur, comme défini au Schéma de Cohérence Territoriale. Par ailleurs, l'enclavement de la société Holcim pose également problème.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet d'échangeur complet RN2 / RD548 permettra de répondre aux attentes des différents acteurs locaux (collectivités territoriales, entreprises souhaitant s'implanter dans le secteur,...). En effet, certains projets du SCoT sont conditionnés à la réalisation de cet échangeur.

Enfin, le désenclavement de la société Holcim est pris en compte dans ce projet. Il permettra aux convois de la société de rejoindre directement la RN2, permettant ainsi d'éviter le passage dans le centre-ville du Plessis-Belleville et de ne plus avoir de rallongements de parcours.

La communauté de communes du Pays du Valois précise également que l'absence d'échangeur entraîne un afflux de circulation sur la RD84, la RN330 et l'échangeur RN2 / RN330, ce qui provoque aux heures de pointe d'importantes congestions de trafic. Cette situation est également renforcée par la présence du passage à niveau n°30 sur la RN330, ce qui génère d'importantes remontées de file aux heures de pointes.

Réponse du maître d'ouvrage

L'échangeur RN2/RD548 permettra de désengorger légèrement la RD84, ainsi que la RN330 et l'échangeur RN2 / RN330, notamment aux heures de pointe. Ainsi, le projet a pour objectif de réduire les nuisances et le trafic dans le centre-ville du Plessis-Belleville.

Le phasage de mise en service de l'échangeur permettra déjà dans un premier temps de répondre à ces quelques enjeux de circulation avec un demi-échangeur, utilisant les deux bretelles au sud de la RN2. Néanmoins, la mise en service d'un échangeur complet permettra notamment de gérer les flux de trafic allant vers Paris aux heures de pointe du matin et de rendre plus accessible le territoire et ses pôles d'activités depuis Soissons.

La commune de Silly-le-Long

La commune précise que certains projets de la commune et de la communauté de communes sont conditionnés à la réalisation de cet échangeur RN2 / RD548.

Par ailleurs, la commune indique que le temps de trajet des habitants de Silly-le-Long réalisant des trajets domicile-travail vers Paris via la RN2 est considérablement augmenté compte tenu du passage dans le centre-ville du Plessis-Belleville, congestionné aux heures de pointe du matin et du soir.

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation d'un échangeur complet RN2 / RD548 permettra un accès direct à la RN2 dans les deux sens de circulation et permettra de désengorger le centre-ville du Plessis-Belleville (RN330 et route de Paris).

La commune du Plessis-Belleville

La commune indique que tout le trafic routier qui, autrefois, empruntait cette sortie (vers la RD548) passe désormais par la commune du Plessis-Belleville, ce qui engendre d'importantes nuisances sonores et une augmentation du trafic préjudiciable. Elle mentionne par ailleurs le fait que la route de Paris (ex-nationale 2) a perdu sa tranquillité et a retrouvé son aspect d'antan (bouchons, nuisances, pollution,...).

Réponse du maître d'ouvrage

L'échangeur RN2/RD548 permettra de désengorger légèrement la route de Paris, ainsi que la RN330, notamment aux heures de pointe. Ainsi, le projet a pour objectif de réduire les nuisances et le trafic dans le centre-ville du Plessis-Belleville.

Par ailleurs, la création de cet échangeur redirigera les camions de la société Holcim directement sur la RN2, alors que pour le moment, ces camions passent sur la RD84 puis en centre-ville du Plessis-Belleville.

Par ailleurs, la commune demande l'ouverture des bretelles de convois exceptionnels à toute la circulation, en configuration demi-échangeur.

Réponse du maître d'ouvrage

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2003 n'a pas autorisé la création d'un échangeur RN2 / RD548, malgré les demandes locales formulées lors de l'enquête publique. Ainsi, les deux bretelles sud ne peuvent pas être ouvertes à la circulation de tous les usagers, car cela n'est pas cohérent avec la DUP de l'itinéraire. Le régime de circulation en place ne comporte pas d'échangeur à cet endroit. Par conséquent juridiquement, l'accès à ces deux bretelles n'est pas possible.

Une nouvelle procédure de DUP est nécessaire pour la création de l'échangeur RN2 / RD548 (et la simple ouverture de deux bretelles sud nécessite également une nouvelle DUP).

La société Holcim

La société Holcim indique qu'avec la suppression de l'accès direct à la RN2 depuis la RD548, les camions devront réaliser des détours pénalisants (perte d'1/2 h pour les 60 camions/jours). La société demande la possibilité d'utiliser les bretelles de convois exceptionnels.

Réponse du maître d'ouvrage

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2003 n'a pas autorisé la création d'un échangeur RN2 / RD548, malgré les demandes locales formulées lors de l'enquête publique. Ainsi, les deux bretelles sud ne peuvent pas être ouvertes à la circulation de tous les usagers, car cela n'est pas cohérent avec la DUP de l'itinéraire. Le régime de circulation en place ne comporte pas d'échangeur à cet endroit. Par conséquent juridiquement, l'accès à ces deux bretelles n'est pas possible.

Par ailleurs, l'exploitant DIRN de la RN2 a été questionné sur ce point précis d'exploitation et a exprimé son refus de prendre la responsabilité de cette utilisation non conforme à la DUP de 2003. Il n'est pas possible réglementairement d'ouvrir la circulation à un certain type d'usagers tels que les poids lourds d'Holcim.

La société Holcim n'était pas opposé à céder des terrains à l'amiable afin de pouvoir bénéficier d'un échangeur RN2 / RD548. Par contre, suite aux propositions des deux variantes de la DREAL Picardie (variante losange ou variante quart de trèfle), la société Holcim explique qu'elle ne souhaite pas voir sa desserte ferroviaire impactée pour la construction d'une bretelle de type losange. Ainsi, la société préférerait la mise en œuvre de la variante 2, en quart de trèfle.

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude des impacts de chacune des variantes a bien intégré le fonctionnement actuel de la société Holcim et de sa voie ferrée. La variante 2 est finalement celle présentée à l'enquête de déclaration d'utilité publique. Elle a un impact favorable pour la société Holcim sans remettre en cause le devenir de la desserte ferroviaire.

b) Lors de la concertation inter-services

Au-delà de la concertation continue mise en œuvre tout au long du processus d'études préalables, un temps d'échange avec les services de l'Etat, les collectivités territoriales concernées et différents partenaires identifiés pour le projet doit être organisé préalablement à l'engagement de l'enquête publique, conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagement et d'ouvrages de l'Etat.

Cette concertation inter-services a pour but de recueillir les observations des services associés sur le projet de dossier d'enquête publique qui leur est soumis pour avis.

La concertation inter-services doit intervenir une fois les études préalables terminées, mais avant leur approbation. En outre, suivant les dispositions de la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité Environnementale, la concertation inter-services doit être achevée préalablement à la transmission du dossier d'enquête comprenant l'étude d'impact du projet à l'Autorité Environnementale.

L'ensemble des services et partenaires suivants ont été invités à exprimer leur avis sur le présent dossier d'enquête :

Destinataire	adresse1	code	ville
MEDDE / DGTIM / DIT / ARN3	Tour Séquoïa	92055	La Défense Cedex
DRAAF Picardie	Allée de la Croix-rompue 518 rue Saint Fuscien CS90069	80094	Amiens Cedex 3
DRAC Picardie	5, rue Henri Daussy	80000	Amiens Cedex 1
DIR Nord	2, rue de Bruxelles CS20275	59019	Lille Cedex
Gendarmerie de Nanteuil-Le-Haudouin	10, rue de la Croix-Verte	60440	Nanteuil-le Haudouin
DIRECCTE	40, rue de la Vallée – CS54203	80042	Amiens Cedex 1
DDPP	6, avenue de l'Europe BP 70634	60006	Beauvais
DDCS	13, rue Biot BP 10584	60005	Beauvais Cedex
DRFIP	22, rue de l'Amiral Courbet CS13613	80026	Amiens Cedex 1
Conseil Régional de Picardie	11, Mail Albert 1 ^{er}	80026	Amiens Cedex 1
Conseil Général de l'Oise	11, rue Cambry	60000	Beauvais
Commune de Montagny-Sainte-Félicité	11, rue porte Baron	60950	Montagny Sainte Félicité
Commune du Plessis-Belleville	8, place de l'Eglise	60330	Le Plessis belleville
Commune de Lagny-le-Sec	2, rue de la mairie	60330	Lagny le Sec
Commune d'Ognes	rue Claude Tillet	60440	Ognes
Commune de Chèvreville	21, rue de l'Eglise	60440	Chèvreville
Chambre de Commerce et Industrie de l'Oise	Pont de Paris CS60250	60002	Beauvais Cedex
Chambre d'Agriculture de l'Oise	rue Frère Gagne	60000	Beauvais
Chambres des Métiers et de l'Artisanat de l'Oise	3, rue Léonard de Vinci PAE du Tilloy	60006	Beauvais Cedex
Syndicat Mixte des transports collectifs de l'Oise	1, rue Cambry CS80941	60024	Beauvais
RTE France (Réseaux Transport Electricité)	1, terrasse Bellini TSA 41000	92919	La Défense cedex
SAUR NIDFN – Agence Picardie Sud	3, rue de Courtalin	77700	Magny Le Hongre
ERDF Agence Exploitation de Meaux	18 Avenue Francklin Roosevelt	77100	Meaux
GRDF Unité Réseau gaz IDF Est Savigny Cellule Travaux Tiers – BEX Savigny	140 rue de l'industrie	77542	Savigny le Tempe cedex
Orange	Rue Paul Sion	62307	Lens cedex
Holcim Granulats	route nationale 2	60330	Silly le Long
Fédération Départementale des Chasseurs SDIS 60	155, rue Siméon Guillaume de la Roque 8, avenue de l'Europe BP20870 Tillé	60600 60008	Agnetz Beauvais Cedex
Conseil Economique Social Environnemental régional de Picardie	11, mail Albert 1er - BP 2616	80026	Amiens Cedex 1
Office National des Forêts – Direction territoriale Ile de France Nord Ouest	Boulevard de Constance	77300	Fontainebleau
Réseau Ferré de France – Direction Régionale Nord Pas de Calais Picardie	Tour de Lille – 1 ^{er} étage 100 Boulevard de Turin	59777	Euralille
Direction Départementale de territoires de l'Oise	2, boulevard Amyot d'Inville BP20317	60021	Beauvais Cedex
Communautés de Communes du pays de Valois	37 bis, rue Gambetta	60440	Nanteuil-le Haudouin
Commune de Silly le Long	11, rue Marcel Trumel	60330	Silly le Long

A ce jour, la DREAL Picardie n'a obtenu que 12 réponses pour 34 services consultés.

Concernant les avis reçus par le maître d'ouvrage, peu d'observations ont été relevées par les différents services. Ainsi, le dossier d'enquête publique sera modifié que très légèrement sur certains points spécifiques. Les différents acteurs sont globalement favorables au projet, hormis la Chambre d'Agriculture de l'Oise.

Toutefois, trois remarques issues de la concertation inter-services sont à retenir pour la suite de l'opération, notamment en phase travaux :

- la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Picardie informe le maître d'ouvrage du projet d'échangeur RN2/RD548 que les travaux « ne sont pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ». Ainsi, le dossier ne fera pas l'objet de prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde par l'étude scientifique.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend bonne note de l'absence de prescriptions de la part de la DRAC de Picardie.

Par ailleurs, la DREAL Picardie s'engage, conformément au Code du Patrimoine, à contacter immédiatement les services de la DRAC en cas de découverte de vestiges archéologiques faites au cours des travaux.

- l'entreprise RTE France (Réseau de Transport d'Electricité) informe le maître d'ouvrage que le terrain prévu pour le projet est surplombé d'une ligne haute tension à 63 000 Volts (ligne Belleville – Duvy). Compte tenu de la présence de cette ligne, RTE rappelle dans son courrier les règles à respecter en matière de travaux à proximité de lignes hautes tensions, notamment sur les distances à appliquer selon le code du Travail.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage prend bonne note des règles à respecter à proximité de la ligne haute tension en question et veillera au respect de ces règles lors de la réalisation de l'échangeur (bretelles nord).

Par ailleurs, la DREAL Picardie a assuré la maîtrise d'ouvrage de la mise à 2x2 voies de la RN2 entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin, aménagement qui rencontrait déjà cette ligne haute tension 63 kV Belleville – Duvy. Pour permettre la réalisation de cet aménagement, il a été nécessaire de rehausser cette ligne au niveau de la rampe Nord du pont rétablissant la RD 548 au-dessus de la RN2, dans l'objectif d'y faire passer des transports exceptionnels d'une hauteur maximale de 7m de haut. Ainsi, la thématique liée à la ligne haute tension a déjà été prise en compte dans l'aménagement de la RN2 entre 2009 et 2012. Néanmoins, la DREAL effectuera les vérifications nécessaires en phase projet pour garantir le respect des règles de sécurité.

- la Chambre d'Agriculture de l'Oise émet un avis défavorable au projet compte tenu de la consommation foncière de 2 hectares de terres agricoles pour réaliser l'échangeur. Elle estime que « la consommation foncière de 2 ha de terres agricoles engendrées par le choix de la variante 2 pour réaliser le projet est trop importante » et qu' « à aucun moment l'activité agricole n'a été prise en compte ». Elle précise également que « le tracé retenu utilise le double de l'emprise que celui du tracé abandonné » (variante 1).
Par ailleurs, la Chambre d'agriculture « constate un espace entre la bretelle de sortie Nord et la section du chemin agricole » et « demande de rapprocher au maximum ce futur chemin de cette bretelle afin de limiter la consommation d'espace ».
Enfin, la Chambre d'agriculture estime également que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment évalué l'impact du projet sur l'agriculture et qu'il n'est pas en mesure de qualifier l'impact de la perte de surface agricole comme « négligeable ».

Réponse du maître d'ouvrage

La consommation agricole représente effectivement un enjeu fort pour le maître d'ouvrage et cet enjeu est bien pris en compte dans le dossier d'enquête. Afin de l'explicitier davantage, le maître d'ouvrage a repris son analyse multi-critère en y incluant l'aspect « consommation de foncier agricole ». Toutefois, compte tenu de la configuration du terrain avec les exploitations agricoles et la société Holcim, la variante 2 demeure la plus avantageuse.

Afin de respecter la volonté du SCoT du Pays de Valois de conserver un plateau agricole entre la RD548 et Nanteuil-le-Haudouin, le maître d'ouvrage cherchera à optimiser la consommation de foncier agricole, notamment en rapprochant le chemin agricole au plus près de l'échangeur.

Enfin, la variante 2 nécessite une consommation de 2 ha de terres agricoles. Cette consommation représente seulement 0,57 % de la surface globale de l'exploitation de la SCEA Philippe ROLLAND, laquelle exploite une surface de 352 ha. Ainsi, la création de l'échangeur entraînera une consommation de l'espace agricole qui peut être qualifiée d'infime comparée à la globalité de l'exploitation.

3 Synthèse de la concertation

La concertation menée par la DREAL Picardie a permis aux différents acteurs du territoire de s'exprimer sur le besoin de création d'un échangeur entre la RN2 et la RD548 à Silly-le-Long.

Globalement, le projet d'échangeur complet est très attendu par les élus locaux et les habitants des différents villages alentours, notamment pour des enjeux de sécurité, de desserte du territoire et d'activités économiques. En effet, le projet d'échangeur a un rôle important dans le maintien de l'activité d'Holcim et sur la création d'une future ZAC intercommunale, comme prévue au SCoT du Pays de Valois.

La mise en service, dans un premier temps, d'un demi-échangeur réutilisant les bretelles sud existantes permettra de répondre d'ores et déjà à un véritable besoin local. La création de l'échangeur complet permettra alors de répondre pleinement à l'ensemble des enjeux cités dans le dossier d'enquête publique.