

Restitution réunion concertation échangeur RN1/RN25 du 23 novembre 2017

M. Mendes-Borges

Bonsoir à tous je vous accueille tous et donc j'ai le plaisir d'accueillir les habitants d'Amiens et j'ai cru comprendre aussi de Poulainville qui vous êtes déplacé donc merci de venir participer à cette première réunion de concertation donc j'accueille aussi les différents services de l'état. On n'a pas l'habitude d'échanger donc je connais pas parfaitement ni par cœur vos noms et prénoms et vos qualités je suis sûr que vous avez vous présenté parfaitement. Ici, sur Saint-Ladre, les habitants sont habitués, sont rompus à la concertation aux réunions publiques puisque depuis quelques années il y a pas mal de projets qui sont sur Saint Ladre. On a plusieurs membres du comité de quartier qui sont là aussi et qui ont l'habitude de ce type de réunion, des gens aussi qui ont l'habitude de donner leur avis très différents projets de la métropole donc j'en suis sûr qu'ils vont le faire parfaitement ce soir aussi. Comme il y a beaucoup de membres du comité de quartier, j'en suis sûr aussi qu'ils vont pouvoir partager des informations qui vont être dites ce soir comme de nombreuses personnes qui sont pas là mais qui pourraient être intéressés par ce projet ô combien important enfin tant pour les amiénois fin du nord d'Amiens mais comme pour ceux qui habitent aussi au nord de la ville puisque c'est une entrée de ville qui concerne beaucoup de personnes l'entrée nord de la ville d'Amiens. En tout cas, moi en tant que représentant de la collectivité amiénoise, je peux dire notre satisfaction de voir l'état s'engager plus largement sur la rn 25 et notamment sur cet échangeur là au nord d'Amiens qui bon pour moi d'un point de vue même d'usager, je l'ai constaté, qui est perfectible. Je ne vais pas parler beaucoup plus et vous passez la parole.

M. Demagny

Merci monsieur le maire adjoint, merci aussi de nous accueillir dans cette belle salle. Vous avez mis vos moyens à notre disposition effectivement. Je suis Jean-Marie Demagny, directeur adjoint en DREAL Hauts-de-France, directeur adjoint chargé des infrastructures donc les routes mais dans mes activités, il est aussi question du fluvial canal Seine nord et puis du ferroviaire notamment avec des projets qui nous intéressent ici à Amiens Roissy Picardie. Laurent Lefèvre est le responsable de cette opération. Claire Caffin est la responsable du pôle maîtrise d'ouvrage basé à Amiens et Nicolas Lenoir est l'adjoint au chef de service mobilités infrastructures, service basé à Lille mais nous avons encore une très grosse implantation sur Amiens puisqu'il y a beaucoup de projets qui sont liés à l'ex Picardie. Nous avons aussi avec nous le bureau d'études SEGIC Ingénierie qui conduit les études nous sommes en phase d'études d'opportunité et puis merci aussi au cabinet Quatrevingtdouze qui nous accompagne pour tout ce qui est communication et qui nous a bien aidés pour le montage de cette phase de concertation qui va se dérouler en deux temps : une première réunion avec vous en comité de quartier, une réunion à l'EISEE en présence d'Alain Gest et du préfet de département. Si nous sommes ici, c'est effectivement qu'on envisage très fortement des travaux sur l'échangeur d'Amiens ces travaux sont prévus dans le cadre du CPER 2015 2020, puisque nous avons 10 millions de travaux prévus d'ici à 2020 sur la rn25 donc avec deux gros morceaux : l'échangeur nord et puis un créneau de dépassement à hauteur de Beauval. L'entrée nord d'Amiens a déjà connu grâce aux travaux de l'agglo des changements importants, déjà un changement d'aspect assez important et nous avec les travaux que l'on va vous proposer nous avons l'ambition d'améliorer encore la sécurité avant tout et aussi d'améliorer l'image de cette entrée de ville mais on va vous expliquer tout ça. J'ai oublié de signaler la présence de monsieur Michel Marseille qui est donc commissaire enquêteur et qui pour nous dans cette phase de concertation sera garant de la concertation parce que notre ministère pour tous les projets qui exigent une concertation a produit une charte dans laquelle il est prévu que nous soyons accompagnés par un garant de la concertation qui ne nous laisse pas trop dériver qui fasse en sorte que cette concertation se déroule bien.

Laurent Lefevre

Bonjour à tous, merci de votre présence on va vous présenter effectivement le dossier d'étude qui a été réalisé sur l'échangeur nord d'Amiens et les différentes variantes qui ont été étudiées.

L'échangeur nord d'Amiens constitue l'une des principales entrées de la ville d'Amiens par l'entrée nord, par l'avenue de l'Europe. Il pose plusieurs problèmes d'abord de sécurité routière que vous devez connaître avec les rayons de sortie de la rocade. Ce sont des rayons qui sont assez serrés, 30 mètres de rayon précisément et qui entraîne souvent des sorties de route des usagers puisqu'ils sortent de la rocade à 110 km/heure et ils doivent aborder cette sortie très serrée. L'autre problème de sécurité ce sont les voies d'entrecroisement entre les usagers qui rentrent sur la rocade et ceux qui sortent, ce qui génère des manœuvres un peu dangereuses entre les gens qui rentrent et ceux qui sortent et ça crée aussi pas mal d'accidents. L'autre gros soucis sur cet échangeur c'est qu'on ne peut pas y sortir à pied ou à vélo. La rocade constitue en elle-même une véritable barrière pour les modes doux, les piétons les vélos qui veulent sortir de d'Amiens par le nord ils ne peuvent pas.

Notre présentation va se dérouler comme de la façon suivante : vous rappeler la démarche de concertation, présenter les enjeux du territoire, pourquoi est-ce qu'on fait cet aménagement, présenter les quatre différentes variantes et ensuite vous présenter l'analyse comparative des variantes au travers de différents critères. On vous cèdera la parole pour répondre à vos questions. Alors une petite précision : nos débats sont enregistrés puisqu'effectivement on doit produire un bilan de la concertation et effectivement reproduire tous les échanges qu'on aura eu avec le public. Le planning de l'opération : aujourd'hui on est à la première étape qui est la phase de concertation du public. On vous présente ce qu'on envisage de faire, les différents projets. Le but est de recueillir les avis afin de pouvoir retenir une variante et passer à la phase suivante qui sera la phase des études techniques détaillées du projet, qui sera ensuite soumise des procédures réglementaires d'autorisation et enfin pouvoir passer la phase de travaux qu'on envisage à partir de 2019 2020. Une mise en service à l'horizon 2021 est envisagée.

L'étude est suivie par un comité de pilotage qui réunit différentes personnalités à la fois des services de la DIR nord qui assure l'entretien des routes, de la DDTM 80, de la Région, du département de la Somme, de l'ADUGA, d'Amiens métropole et le CEREMA pour le contrôle. Cette opération sera financée par l'état, Amiens métropole et le département.

La concertation : cette démarche se déroulera entre le 20 novembre et le 22 décembre et elle est menée au titre du code de l'urbanisme l'article L103-2 qui prévoit qu'une concertation publique soit réalisée pour les projets d'aménagement que l'on réalise sur les agglomérations.

Le dossier de concertation est consultable sur le site internet de la DREAL ainsi que sur le lien internet www.rn25.fr que l'on vous invite à découvrir

Deux réunions publiques seront menées et des expositions sont faites en mairie d'Amiens et de Poulainville avec les panneaux qui sont là au fond de la salle et que l'on va vous présenter aujourd'hui en détail. On mène également des permanences en mairie de Poulainville et d'Amiens secteur nord au niveau de l'Atrium pour effectivement répondre précisément aux questions du public. Vous pouvez aussi faire part de vos remarques sur les liens mail qu'on fait figurer sur nos présentations, sur les registres de concertation qu'on met à disposition du public sur la table et également sur le site internet de la DREAL, www.rn25.fr, vous pouvez faire part de vos commentaires sur ce projet.

Madame Rooy, je vous cède la parole pour présenter les enjeux du territoire et expliquer un petit peu pourquoi est-ce que l'on fait cet aménagement

Jeanne Rooy

L'échangeur nord d'Amiens assure des échanges entre deux axes importants de l'agglomération amiénoise et il se situe à la limite entre le territoire communal de Poulainville au nord et d'Amiens au sud. L'objectif de cette première phase de diagnostic a été de préciser les objectifs de l'opération et de définir des enjeux liés à sa réalisation. Pour ce faire donc il y a différents diagnostics qui ont été fait : un diagnostic environnemental, un diagnostic socio-économique, un diagnostic géométrique et fonctionnel sur une zone d'étude qui a été définie par une zone tampon de 400 m autour de l'échangeur pour essayer de mieux comprendre les enjeux et les objectifs. La synthèse du diagnostic

environnemental : l'échangeur nord d'Amiens est situé sur le plateau nord d'Amiens dans une zone de transition entre le plateau agricole de Poulainville au nord et la zone agglomérée d'Amiens qui est vouée aux grands espaces commerciaux. Il n'y a pas de zones habitées à proximité immédiate de l'échangeur. Il se situe dans cet espace de transition donc les principaux enjeux environnementaux sont liés au milieu physique, au milieu naturel et au paysage. Par rapport au milieu physique, il s'agira de mettre en place un système d'assainissement routier permettant de traiter la pollution chronique et accidentelle. Aujourd'hui, l'échangeur dispose d'un bassin de rétention mais toutes les eaux pluviales qui s'écoulent sur l'échangeur ne sont pas traitées et se rejettent dans le milieu naturel sans traitement préalable. Ce sera l'occasion de mettre aux normes le système d'assainissement de l'ensemble de l'échangeur. Il s'agira d'optimiser les des mouvements de terre. Les différentes variantes ont été conçus en essayant de de tendre vers le meilleur équilibre des déblais et des remblais. Enfin, il s'agit de conserver l'ouvrage existant entre la rocade et la rn25 de manière à ne pas générer de surcoût pour le projet.

Par rapport au milieu naturel, il y a des inventaires faune flore qui ont été réalisés en 2015 qui n'ont pas révélé d'enjeux majeurs liés à la biodiversité dans ce milieu-là. Il y a quelques habitants actuels pour la flore calcicoles qui ont été mises en évidence. Il n'y a pas d'enjeux liés à la faune, le milieu étant plutôt hostile. Ce sont des axes qui sont très fortement circulés. Il y a quelques espaces boisés. Il n'y a pas de corridors, de continuité écologique. Les enjeux pour le projet consisteront principalement à ne pas générer de pertes supplémentaires de biodiversité en essayant de recréer les supports d'habitat qui pourront être impactés par la reconfiguration de l'échangeur et enfin les enjeux liés au paysage mais il s'agira d'assurer la transition entre la ville et la campagne. Dans sa configuration actuelle l'échangeur ne permet pas de marquer l'entrée de ville. Il a une configuration très autoroutière. Du coup les il y a une tendance à arriver vite en agglomération surtout quand on vient du nord et qu'on va tout droit. On arrive vite dans une zone agglomérée. Tout en tenant compte de la requalification récente de l'avenue de l'Europe et de l'aménagement de la zone d'activités shopping promenade qui est venu s'implanter en face de Carrefour et de Leroy Merlin.

Le diagnostic socio-économique avait pour objectif de décrire l'organisation du territoire pour essayer d'identifier les enjeux liés à la mobilité. Ce diagnostic a mis en évidence le rôle central de l'échangeur nord d'Amiens dans l'écoulement des flux et notamment pour l'accès au nord d'Amiens depuis la rocade avec des flux importants qui viennent de l'ouest et qui vont vers le sud et dans une moindre mesure des flux qui viennent de l'est et qui vont vers le sud qui vont vers Amiens. Un deuxième rôle qui est très important c'est l'accès au nord d'Amiens et à la rocade depuis tout le territoire qui est desservi par la rn 25 au nord puisque Amiens constitue le cœur économique d'un vaste territoire et est le principal bassin d'emploi. Les navettes domicile travail sont toutes concentrées vers Amiens. Il y a des flux importants aussi nord-sud le matin et puis dans l'autre sens le soir quand les gens rentrent rentrer chez eux. C'est le premier enjeu. Quand on requalifie cet échangeur, il faut veiller à ce que cette fonctionnalité ne soit pas altérée et que l'échangeur puisse continuer d'assurer cette fonction en écoulant de trafic.

Le deuxième grand enjeu lié à la mobilité est de faire de la place aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Tout d'abord pour essayer d'améliorer la compétitivité et l'offre de transport en commun et faire diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements notamment domicile travail qui reste majoritaire sur le territoire qui est liée à la fois la configuration de l'échangeur qui est très autoroutier et à la fois à une offre en transport en commun qui n'est pas compétitive par rapport à l'usage de la voiture. On met plus de temps et il n'y a pas assez de fréquence. Ce sera l'occasion de faire un peu plus de place aux bus de manière à ce qu'ils circulent mieux et de manière à ce qu'ils soient plus utilisés.

Le deuxième enjeu sera de faire de la place aux vélos et aux piétons et permettre ainsi la réalisation de l'aménagement d'une piste cyclable le long de la rn 25. C'est un projet qui est envisagé depuis un certain temps, qui est prévu au schéma régional des véloroutes et voies vertes. Il est jusqu'à présent reporté du fait de la barrière que constitue la rocade qui est infranchissable en l'état actuel pour les vélos et les piétons. Il y a enfin un diagnostic géométrique et fonctionnel qui a été réalisé de manière

à mettre en évidence les enjeux liés à la sécurité routière. Il y a deux problèmes majeurs : ce sont les bretelles de sortie en boucle qui ont des rayons de giration insuffisants et qui peuvent générer des accidents en sortie de route et puis des bretelles d'entrecroisement qui ont des longueurs trop faibles et qui génèrent des risques de collision entre les véhicules qui rentrent qui sortent de la rocade. Là vous avez une illustration qui vous montre la géométrie que devrait avoir l'échangeur s'il était aux normes. Vous voyez qu'il y aurait des emprises encore plus encore plus importantes qu'actuellement et qu'il restera encore infranchissable pour les vélos et les piétons. C'est pour vous montrer un petit peu la forme qu'il devra avoir s'il était aux normes.

Il y a eu un bilan d'accidentologie, des accidents corporels qui a été réalisé depuis 1995 jusqu'à 2015 à l'approche de l'échangeur que l'on soit dans l'échangeur ou quand on y arrive. Au total, ce sont 37 accidents corporels qui se sont produits dont deux accidents mortels sans compter l'accident mortel qui a eu lieu l'année dernière. Un piéton a été fauché le long de la rn 25. Il y a nécessité d'agir.

Laurent Lefevre

Les objectifs de l'aménagement que l'on projette seront d'abord effectivement :

- d'améliorer la sécurité pour tous les usagers y compris piétons et vélos.
- d'aménager cet échangeur pour qu'il devienne une véritable entrée de ville. Il s'agit d'aménager le cadre de vie pour tout le monde donc cela comprend marquer le seuil de l'entrée de vie, signifier à l'automobiliste qu'il rentre en ville et qu'ils puissent lever le pied à l'entrée de l'agglomération.
- de toujours assurer l'écoulement des trafics puisque cela reste une porte entrée principale d'Amiens. Il faut pouvoir effectivement écouler les trafics qui rentrent sur Amiens et favoriser pour cela les itinéraires via la rocade. On cherche à orienter les flux de préférence sur la rocade pour éviter le transit par Amiens des véhicules qui continuent à transiter par Amiens alors qu'ils pourraient emprunter la rocade ce qu'offre aujourd'hui la configuration de l'échangeur parce qu'on incite les usagers à aller tout droit lorsqu'il arrive sur Amiens.
- la lisibilité de l'aménagement c'est faire en sorte que lorsqu'on emprunte cet échangeur, on comprenne quelles sont les directions que l'on doit suivre.
- enfin faciliter la circulation des transports en commun et permettre le passage des modes doux, piétons et vélos.

Les variantes qui ont été étudiées sont des variantes classiques qui répondent à des normes de conception géométriques. Elles sont au nombre de quatre. On a des variantes qui sont en forme de losange, ces quatre bretelles diagonales. Deux variantes sont en forme de demi trèfle et une variante qu'on appellera trompette, selon la typologie des échangeurs classique. Toutes ses variantes ont été dimensionnées au regard des normes de conception géométriques avec des entrées sur les giratoires à deux voies pour encore assurer l'écoulement des trafics. La rn25 est maintenue à 2 x 2 voies sous l'ouvrage d'art qui existe. Il y a un pont existant. On cherche à le conserver, à ne pas le modifier. Les giratoires auront une dimension de 30 mètres de rayon. Cela correspondra au giratoire qui a été créé à l'entrée d'Amiens au niveau du centre commercial Carrefour. Ce sera à peu près la même dimension en termes de carrefour giratoire. Les aménagements intègrent des voies pour les bus et enfin une voie verte qui longera notre aménagement. Il sera le prolongement des voies bus et vélo, aménagé par Amiens métropole, qui arrive aux portes de l'agglomération.

La première variante en forme de losange : ce sont quatre bretelles qui sont aménagées, deux de chaque côté de la rocade, une bretelle de sortie, une bretelle d'entrée de chaque côté de la rocade qui se raccordent à la rn25 avec deux carrefours giratoires. La photo est prise depuis le nord, depuis Poulainville - Doullens et on regarde l'entrée d'Amiens vers le sud. Vous apercevez effectivement dans le fond les deux ronds-points créés par Amiens métropole sur l'avenue de l'Europe et qui desservent la zone commerciale. Les aménagements comprennent le long de la rn 25 des voies bus. Elles s'interrompent au niveau des carrefours giratoires, ce qui obligera les bus à se réintégrer dans le trafic au droit de ces ronds-points, ce qui diminue un petit peu le niveau de service. Enfin la voie verte ici est positionnée à l'ouest de l'échangeur. Cette voie verte doit franchir les deux bretelles d'accès sur la rocade. Elles sont franchies de façon dénivelée. On ne peut pas franchir la bretelle à niveau. Il faut

faire un ouvrage d'art pour passer sous la bretelle pour ne pas couper le trafic sinon cela posera un problème de sécurité. Le chemin emprunté par cette voie verte est un peu sinueux parce qu'en fait, on veille à respecter un certain profil en long : c'est la pente. Quand on est à vélo, on ne peut pas franchir des dénivelés trop importants et cette pente est de 4 % ce qui nous oblige à placer ce chemin peu sinueux pour faire passer cette voie verte. On a deux ou trois dénivelés pour faire passer la voie verte.

Au niveau fonctionnement de cette variante, les travaux généreront 93 000 m³ de déblais excédentaires. On aura trop de matériaux qu'il faudra évacués. Les emprises qui seront libérées par cet aménagement seront de 32 000 m² donc de l'ordre de trois hectares qui pourraient être libérées au-delà des bretelles qui seront devenues inutiles.

Au niveau du fonctionnement du trafic, les perturbations attendues sont aux heures de pointe du matin et du soir. Les trafics qui sont intégrés dans nos simulations sont des trafics à l'horizon 2050 qui intègrent des perspectives d'évolution. Chaque année le trafic évolue, augmente et on doit intégrer ces perspectives d'évolution pour que nos aménagements puissent continuer à rester fluide. Cela nous amène à avoir des perspectives d'évolution de 30% supplémentaire du trafic et que l'on injecte dans nos aménagements. Les heures de pointe du soir et du matin : ce sont les heures où se concentrent les trafics ou les gens vont au travail le matin entre 8 heures et 9 heures et le soir lorsqu'ils sortent d'Amiens entre 17h et 18h c'est là où on a les pointes de trafic. A l'horizon 2050, dans trente ans, on pourra connaître au niveau de ces variantes quelques congestions en venant du nord pour rentrer dans Amiens. Lorsqu'on viendra de l'est, de Longueau, la bretelle de sortie pour accéder sur le rond-point et aussi en venant de l'ouest pour entrer dans Amiens vers le sud et le soir pour sortir d'Amiens. Cette variante pourra aussi générer quelques congestions. On vous montrera des vidéos par la suite qui montre un petit peu le fonctionnement de ce giratoire avec le trafic réel. La variante numéro 2 a une forme de demi trèfle. Vous avez deux nouvelles bretelles qui sont créées de chaque côté de la rocade avec une forme de demi trèfle. On sort ici, une entrée en boucle sur la rocade et de l'autre côté, côté zone commerciale on entre sur la rocade par cette boucle et on sort ici en venant de la zone industrielle par cette bretelle-là. Celle-ci se raccorde sur la rocade sur la rn 25 de la même façon avec deux carrefours giratoires et des voies douces, des voies bus aménagées aussi de part et d'autre de la rn 25. Dans un sens, cette voie bus contourne le giratoire et sans devoir se réinsérer dans le trafic du giratoire mais au deuxième giratoire, le bus doit de nouveau se réinsérer dans le trafic normal pour ensuite continuer sa route vers le nord. C'est un peu mieux que la précédente variante mais il y a toujours un franchissement de giratoire à faire pour le bus. La voie verte a à un seul ouvrage d'art pour franchir les deux bretelles côté sud mais cet ouvrage est un peu plus long que la précédente variante puisque l'on note deux bretelles à franchir. Ici, l'ouvrage devrait donc être un peu plus long. Il y a moins d'ouvrages mais l'ouvrage est plus long.

Au niveau des travaux, cette solution va générer 40 000 m³ de matériaux excédentaires moins que la première variante par conséquent. Des emprises libérées de l'ordre de 5 hectares : ces emprises sont libérées au nord-ouest et au sud-est. Concernant le fonctionnement, on a des allongement de parcours pour ceux qui viendront du nord qui vont vouloir rejoindre la zone industrielle vers l'ouest

Participant : inaudible

Laurent Lefevre

Sur l'image, le nord est en haut. Effectivement sur la vue on voyait le sud en perspective. En venant du nord ici effectivement pour ceux qui vont aller vers l'ouest vers la zone industrielle, aujourd'hui, ils empruntent une bretelle comme ceci. Avec cette solution-là, ils devront emprunter le giratoire et prendre la bretelle d'entrée sur la rocade, ce qui va générer un allongement de parcours pour cette direction. L'autre direction qui va être impactée, c'est pour ceux qui viennent du sud en sortie d'Amiens au lieu de prendre cette bretelle vers l'est. Ils devront contourner le giratoire sud et prendre la bretelle d'entrée en boucle pour rejoindre la rocade ce qui génère un allongement de parcours pour cette direction. Au niveau de trafic, on a évalué la fluidité de l'aménagement à l'horizon 2050 en intégrant les perspectives d'évolution du trafic et on s'attend à de petites congestions à l'heure de

pointe du soir pour ceux qui sortiront de la rocade en venant de l'est et à l'heure de pointe du matin et du soir pour ceux qui viennent de l'ouest. On a aussi une congestion attendue sur ce rond-point. La troisième variante est aussi en forme de demi trèfle mais l'ensemble des bretelles sont aménagées d'un seul côté de la rn25 côté est. Ici, on va libérer tout le côté ouest pour nos aménagements bus et vélos. Les nouvelles bretelles de sortie de la rocade : ici bretelle d'entrée comme aujourd'hui vers l'est et en venant de l'est une bretelle de sortie et pour rentrer sur la rocade une bretelle en boucle. Aujourd'hui, il y a une bretelle qui va vers la droite et cette direction est ramenée en faisant le tour du giratoire et accéder sur la bretelle d'entrée

Participant : inaudible

Laurent Lefevre

Puisque sur les précédentes variantes, il était nécessaire de passer sous les bretelles. Au droit de ces franchissements, il y a ce problème de passer sous les bretelles et du coup de voir une pente qui se retrouve allongée alors on est à votre disposition pour voir les profils en long qui permettra de vous montrer effectivement ce problème de pente que l'on retrouve sur les variantes. Concernant la voie douce, puisque vous abordez ce sujet, effectivement, dans cette solution, elle se retrouve le long de la rn 25 côté ouest toujours. Elle n'est pas interrompue par les bretelles d'accès à la rocade. Pour les bus, ici on a un côté aussi qui est libéré totalement pour les voies bus et qui ne sont pas interrompues non plus par le trafic. De l'autre côté, cette fois-ci, la voie bus est interrompue au niveau des giratoires, les bus devant se réinsérer dans le trafic au droit des giratoires dans le sens vers le nord.

Participant : Sur cette variante, c'est beaucoup moins sécuritaire pour les vélos puisqu'ils sont juste à côté des bus.

Laurent Lefevre

Sur la voie verte, il faut imaginer que c'est un principe de passage. Le principe de la voie verte peut ici d'être collé le long de la rn 25. Il peut aussi être décalé un petit peu si on veut pour laisser une bande enherbée. Il n'est pas forcément une obligation à vouloir la coller là, mais on peut aussi la séparer si on se rend compte d'un problème de sécurité. Au contraire, elle va apporter plus de sécurité puisque la voie va être isolée du trafic de la circulation sur la rn 25. On n'a pas à franchir de bretelles.

Sur les travaux, cette solution va générer 39 000 m³. C'est celle qui génère le moins de terrassement. C'est elle aussi qui génère aussi le plus d'emprise libérée. On va libérer tout le côté ouest en termes de bretelles qui seront amenées à disparaître. Concernant les déplacements qui seront impactés, pénalisés, on va retrouver le déplacement qui vient du nord vers l'ouest qui va devoir également emprunter cette bretelle d'accès sur la rocade et qui devra connaître un petit allongement de parcours. Pour ceux qui viennent de l'ouest vers le sud au lieu de prendre cette bretelle, ils devront prendre la bretelle de sortie, ici en boucle et rejoindre le rond-point donc un allongement de parcours pour ces deux mouvements. Enfin, au niveau trafic, cette solution est celle qui génère le moins de problème en termes de fluidité. On aura toutefois de petits problèmes de congestion à l'horizon 2050 toujours aux heures de pointe du soir pour la bretelle qui vient de l'est ici et pour la bretelle qui vient de l'ouest à l'entrée sur le giratoire.

Dernière variante c'est une variante qui mélange un peu les précédentes variantes à la fois la variante 1 au sud avec deux bretelles en diagonale et les variantes 2 et 3 des bretelles en boucle côté nord. Cette variante se raccorde également avec deux ronds-points sur la rn25. Elle intègre les voies bus comme la variante 1 et la variante 2 où on peut contourner le giratoire sans devoir faire réinsérer les bus dans la circulation. La voie verte a suivi un parcours ici qui doit franchir la bretelle de façon dénivelée avec un ouvrage d'art ici et ici qui empruntent l'ouvrage d'art existant comme les autres variantes. L'ouvrage d'art sera un peu plus petit que la variante 2 qui doit franchir deux bretelles. Au niveau des travaux, c'est 62 000 m³. C'est à peu près à l'intermédiaire des emprises libérées de l'ordre de 4,4 hectares d'emprise libérée au nord-ouest essentiellement et puis un peu au sud-est. Les mouvements qui seront impactés : du nord vers l'ouest allongement de parcours qui sera induit ici

pour contourner, rentrer sur la rocade. Concernant les trafics, on va retrouver les mêmes problèmes de trafic sur la variante 1 en venant de l'ouest vers le sud des congestions attendues à l'horizon 2050 aux heures de pointe du matin et du soir, une congestion à l'heure de pointe du soir en sortie d'Amiens et puis la bretelle est également à l'heure de pointe du soir.

Les quatre variantes qui ont été étudiées et maintenant on va vous présenter l'analyse comparative de ses variantes au travers de différents critères.

Jeanne Rooy

Les critères retenus pour l'analyse comparative sont définis au regard des objectifs et des enjeux de l'opération. On va tourner autour des mêmes sujets. Il y a des critères techniques, des critères fonctionnels, environnementaux, économiques. Pour chaque critère, un code couleur a été attribué en comparant les variantes entre elles. On a considéré que l'impact était nul quand il n'y avait pas de modifications par rapport à la situation actuelle. L'impact était favorable ou positif quand il apporte une amélioration par rapport à la situation actuelle, relativement défavorable c'est à dire qu'on génère un impact faible, défavorable en orange et très défavorable en rouge.

Les critères techniques retenus sont par rapport aux objectifs de l'opération :

- à améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers donc il s'agit de d'évaluer les variantes par rapport à leur respect des règles de l'art et des normes de conception donc on a vu que les quatre variantes présentent des configurations qui respectent ces critères. Elles sont toutes en vert, étant donné que l'échangeur actuel n'est pas aux normes et qu'elle que soit la variante qu'on analyse elles le seront. Pour ce critère, les quatre variantes ne se différencient pas les unes des autres et l'impact est positif.
- offrir un aménagement lisible comme vous le disait monsieur Lefevre. Est-ce que les variantes étudiées pose des problèmes de lisibilité ? Est ce qu'on va comprendre les directions à suivre ? Les quatre configurations étudiées sont des configurations classiques. Il n'y aura pas de cheminements alambiqués ou de difficultés particulières. Il y aura des poses de panneaux de signalisation pour vous indiquer la direction à suivre comme c'est le cas actuellement. Sur ce critère là c'est pareil, il n'y a pas de différence entre les différentes variantes étudiées.
- un troisième critère qui est assuré : la transition entre les circulations en rase campagne et la circulation urbaine donc c'est la capacité des variantes à abaisser les vitesses en entrée de ville. Actuellement, quand vous arrivez du nord et que vous allez vers le sud ou l'inverse d'ailleurs, vous allez tout droit sans obstacle donc vous pouvez arriver très vite. Aujourd'hui, il y a deux giratoires successifs qui vont venir s'ajouter aux deux autres qui sont plus au sud. Du coup, forcément les vitesses seront beaucoup plus apaisées et de plus en plus adaptées à l'environnement urbain dans lequel on se trouve. Pour ce critère, les quatre variantes ont deux giratoires aussi donc les quatre variantes sont favorables et ce critère ne permet pas de les différencier les unes des autres.
- Enfin, on a regardé dans la mise en œuvre des variantes, le phasage des travaux : est-ce que l'on va être en mesure de maintenir la circulation au droit de l'échangeur pendant qu'on fera les travaux ? On a regardé des différentes variantes. Il y en a qui reprennent des bretelles existantes donc qu'ils vont être plus contraintes que d'autres qui sont en site nouveau où il n'y a pas de circulation qui sont plus faciles à réaliser mais au final il y aura des difficultés de circulation. La circulation sera maintenue. Une attention particulière sera portée au phasage des travaux de manière à ce qu'il n'y ait pas trop de perturbations qui soit induites mais en tout cas c'est pas ce critère qui permet de différencier les variantes non plus. Alors, laquelle vous préférez ?

Les critères fonctionnels, comme disait monsieur Lefevre, c'est plutôt la circulation en général. On a étudié la circulation de tous les véhicules pour assurer l'écoulement du trafic au droit de l'échangeur. On compare les différentes variantes par rapport aux mouvements qui sont pénalisés par rapport à la situation actuelle au regard de l'allongement des distances à parcourir et des difficultés d'insertion dans les giratoires aux heures de pointe du matin et du soir à l'horizon 2050. Pour chaque variante,

cela va être illustrée par des petits films qu'on va vous diffuser de 30 secondes pour chaque variante à l'heure de pointe du matin et du soir et vous allez voir qu'on voit les difficultés apparaître. Après, on a analysé : favoriser les itinéraires vers la rocade vers l'est notamment. Comme vous le disait monsieur Lefevre, encore une fois, c'est de voir quelles sont les variantes qui permettent plus facilement d'aller vers l'est qu'on arrive du nord ou qu'on arrive du sud. Est-ce que qu'on peut aller facilement vers l'est ? Est-ce que ce mouvement-là va être favoriser ou défavoriser par la configuration de la variante étudiée ?

Faciliter la circulation des transports en commun : comme on l'a vu, toutes les variantes aménagent des voies bus mais par contre pour certaines variantes les bus doivent se réinjecter dans la circulation générale quand il passe de niveau des giratoires si leurs trajectoires interceptent celle des bretelles de l'échangeur. D'autres variantes n'interceptent pas de bretelles donc du coup permettent de contourner les giratoires donc du coup permettront au bus d'avoir un niveau de service plus performant. Enfin, on a analysé un dernier critère sur la circulation des modes doux, vélos, piétons. L'attractivité de la voie verte on l'a analysé au regard du nombre d'ouvrages dénivelés et de leurs dimensions. On a considéré qu'un ouvrage dénivelé pouvait être perçu un peu comme un endroit coupe gorge et du coup plus ils avaient des dimensions importantes, plus ils pouvaient générer un sentiment d'insécurité sans poser de problèmes de sécurité routière, en tout cas générer un sentiment d'insécurité. On a aussi regardé le tracé en plan, le profil en long de cette voie verte, celle qui avait le moins de pente. Je comprends votre remarque de tout à l'heure parce que sur la variante 3, on a collé la voie verte à la route. Du coup, on a l'impression qu'on va circuler juste à côté des voitures. Mais en fait on peut aller un peu la décaler. Justement, c'est celle qui est le moins contrainte puisqu'elle ne franchit aucune bretelle d'échangeurs. Du coup, on la positionne vraiment comme on veut.

Sur ces deux derniers critères, sur les bus, toutes les variantes sont favorables au final puisqu'aujourd'hui il n'y a pas d'aménagements spécifiques pour les bus. On a vu que les variantes 3 et 2, il y avait plus de possibilités pour les bus de contourner le giratoire donc elles sont plus favorables que les variantes 1 à 4.

Par rapport à la voie verte, la variante 1 vous avez vu a deux ouvrages dénivelés du coup il faut faire des zigzags donc ce n'est pas très attractif. Cela ne donne pas très envie de l'emprunter. Par contre, les variantes 2,3 et 4 permettent d'avoir des aménagements qui sont quand même relativement attractifs avec un désavantage pour la variante 2 qui est un ouvrage dénivelé plus important et un avantage pour la variante 3. Puisque là, pour le coup, on est complètement déconnecté de la circulation et on peut vraiment aménager une voie verte complètement sécuritaire.

On va regarder les petits films pour l'écoulement du trafic et mettre en évidence les difficultés attendues.

Echange avec la salle [inaudible] et Jeanne Rooy

Je n'ai plus le chiffre en tête mais il n'y a pas beaucoup. L'objectif c'est de faire un aménagement qui permette de développer l'offre.

Dans les critères que l'on a analysés, est ce que le bus quand il arrive sur le giratoire doit se réinjecter dans la circulation générale ou est-ce qu'il peut le contourner ?

Les critères ne sont pas pondérés. On n'a pas pris la décision c'est justement l'objet de cette concertation aussi. C'est de voir quelles sont vos attentes et vos préoccupations. Nous, à ce stade on n'a pas privilégié les voitures par rapport au bus ou par rapport aux vélos justement on va essayer de voir s'il n'y a pas une variante qui permet de concilier tout ça.

Participant

Celui qui rentre à droite, il bloque le rond-point question et à chaque fois si on cinq voies, on a cinq points de blocage.

Laurent Lefevre

Les shunts on en voit sur un giratoire. Il faut savoir les utiliser à bon escient. Les shunts, ils posent parfois des problèmes de compréhension pour les usagers et souvent ils ne les empruntent pas parce qu'ils arrivent sur le giratoire. Il est trop tard lorsqu'ils ont compris qu'il y avait un shunt. Après, les habitués, effectivement, ont compris. Ils posent d'autres problèmes de sécurité pour les piétons notamment lorsqu'ils doivent franchir ces shunts.

Participant

En plus cela pose un problème de sécurité quand il n'y a pas de dégagement quand le passage piéton arrive directement sur le rond-point. Là où vous avez libéré de l'espace partout, profitez-en pour faire justement des voies de dégagement et dégager les espaces piétons.

Laurent Lefevre

Effectivement, les voies dégagement

Participant

C'est pour cinquante ans que vous faites ça, ce n'est pas pour vingt ans. Le plan que vous nous présentez là l'ancien sert l'actuel il a été conçu quand et pour combien de temps et maintenant il est plus aux normes et il pose problème. Il n'a pas tenu 25 ans

Laurent Lefevre

La rocade a été construite en 1987, mise en service donc elle a plus de 30 ans

Participant

... globalement cela a bien rempli son rôle. L'échangeur à 4 trèfles, c'était formidable à l'époque on ne pouvait pas mieux. On a toujours eu la meilleure d'entrée d'Amiens. Quand vous regardez tout autour d'Amiens, c'est la meilleure entrée pour se rendre en centre-ville alors. Est-ce que vous avez une idée du temps de parcours supplémentaire que ça va générer tous ces aménagements à terme parce que là on a déjà deux nouveaux ronds-points qui nous augmente de 10 minutes nos temps de parcours venant de Poulainville pour se rendre au centre-ville. On va s'en reprendre deux [giratoires]. Si je compte bien, en venant de Poulainville, pour aller à la gare d'Amiens, on franchit huit ronds-points à terme. On aura huit ronds-points dont un dans le quartier.

M. Demagny

Sur la question de la voie de dégagement à droite en fait il faut bien voir que ici on a un giratoire qui est très grand dans lequel on va rentrer à deux voies donc normalement il ne doit pas y avoir de coup de frein à l'entrée du giratoire comme cela peut se produire dans des giratoires où on rabat d'abord sur une voie de droite ou dans certains giratoires, où on ne peut pas s'engager dans le giratoire sur une deuxième voie. Si des problèmes d'écoulement pouvaient se poser, il n'est pas impossible qu'on étudie une voie de dégagement.

La deuxième question sur le temps de parcours etc Il faut bien voir que on vise à casser la vitesse en entrée de ville bien sûr qu'on va plus rentrer à 70 ou 90 comme c'était le cas avant. Tout ça c'est dans un objectif d'améliorer la sécurité et de ramener sur cet axe là des possibilités d'utilisation du vélo ou piétonne. Je crois qu'on l'a calculé

Laurent Lefevre

C'est de l'ordre de quelques secondes à quelques minutes qui pourront être l'allongement du temps de parcours supplémentaire et pour vous rassurer les aménagements sont tous fluides dans la très grande majorité du temps mais l'heure de pointe du soir et du matin c'est là où se concentrent tous les trafics on aura beau faire tous les aménagements que l'on fait quel. Il arrive à un moment donné la saturation du trafic parce que tout le monde sort au même moment.

M. Demagny

Il n'empêche que la saturation arrivera beaucoup plus tard et que ce sera fluide beaucoup plus longtemps et qu'au final le temps de parcours supplémentaire est vraiment insignifiant

Participant

Je me dis qu'à terme vous vous voulez vraiment décourager les usagers qui ont besoin de se rendre pour leur travail dans Amiens, d'utiliser leur voiture donc je pense que l'usage de la ville, il n'est pas fait que pour les amiénois. Il faut être bien conscient qu'énormément de gens venant du nord d'Amiens tous les matins tous les soirs comme pour leur travail. Il faut en tenir compte et là pour le coup, on augmente énormément les temps de trajet

M. Demagny

Je crois qu'on ne les augmente pas énormément enfin encore une fois les allongements en temps sont insignifiants et en effet c'est aussi un objectif que de permettre l'arrivée par bus à haut niveau de service depuis le nord. La tendance n'est pas effectivement à multiplier la voiture particulière et le nombre de véhicules particuliers pour rentrer en ville. On vise aussi à rationaliser tout ça et à favoriser l'utilisation du bus

Participant

La dépense est vraiment axée sur la voiture pour le coup dans ses aménagements là or on sent bien qu'il faut à terme plutôt aller vers des moyens de transport alternatifs et donc plutôt faire une dépense liée à ça, aux nouveaux modes de déplacement et non pas encore une fois à la voiture.

M. Demagny

C'est bien l'objet c'est pourquoi on a une voie dédiée bus et pourquoi aussi il y aura une voie verte donc dédiée piétons cyclistes. C'est bien notre objectif qui est impossible actuellement

M. Tetu, président de Vel'oxygène

Je suis président d'une association d'Amiens qui s'appelle vél'oxygène qui est là pour la promotion du vélo dans la ville d'Amiens comme moyen de transport la fois pour se promener mais comme moyen de transport au quotidien. Je suis très surpris qu'on parte du principe et vous l'avez fait monsieur en disant aujourd'hui voilà il y a tant de bus et ont fait un aménagement sur lequel ils ne vont pas être utilisé. Je pense que la vie demain sera plus tournée vers les transports en commun. Vous avez oublié la ligne Amiens Doullens qui est une des plus fréquentées du département je crois après celle qui va à Conty ou avant, peu importe, sur lequel on pourrait effectivement avoir un report modal important et quand je regarde comme ça brutalement la solution 3 qui permet je vais vous le dire. Un des critères que vous n'avez pas pris pour les vélos c'est plus c'est long cela c'est embêtant pour les cyclistes. Un cycliste quand vous lui faite franchir un parcours en allant un peu plus loin. Si c'est 10% de plus en vélo c'est les mollets... et la plus courte avec les réserves qu'a apporté monsieur qui sont en fait relativement intéressantes c'est à dire que probablement qu'il y a besoin d'y mettre quelque chose de végétal pour que le cycliste et le piéton soit aussi à l'abri du bruit en veillant bien d'ailleurs à ce que toujours on n'oublie pas que ces pistes et ces aménagements faut les entretenir. Parce que ce matin, on préparai une balade de vél'oxygène. On vous invitera monsieur le maire-adjoint. C'est autour du 10 décembre pour aller visiter la ville en dehors d'Amiens, que l'on crée la ville à 5 km d'Amiens ce qui est un non-sens pour nous cyclistes. L'intérêt vraiment d'aller faire ses courses en centre-ville et pas d'emmener les gens en voiture à 5 km d'Amiens faire leurs courses. C'est quelque chose que les français n'ont pas compris mais que d'autres pays nordiques ont compris. La solution 3 permet à la fois d'avoir alors le parcours le plus court, le moins pénalisant pour les cyclistes et aussi j'y réfléchissais pendant la conversation après vos réflexions. Le matin aux heures où c'est congestionné, les bus ne seront pas congestionnés du tout puisqu'ils ont un aménagement qui peut leur être dédiée et sur lequel il ne rencontrons pas la voiture. Demain les gens prennent plus le bus parce que dans toutes les solutions que se soit la une, la deux ou la trois, le bus n'est pas prioritaire. Je suis amiénois-amiénois et je ne sors pas d'Amiens. Le plus important n'est-il pas de se rendre au travail à l'heure et

d'avoir des bus qui soient réguliers pour ramener les gens au travail le matin et peut-être le soir pour rentrer à son domicile où on est pas moins pressé mais moins contraints ? Je crois que les shunts : je vous invite tous si vous voulez un jour à aller visiter les derniers carrefours qui ont été faits sur Amiens. A chaque fois, on s'est exprimé en ce sens. Les shunts sont une catastrophe pour les piétons, les cyclistes. Je qualifie les deux carrefours qui ont été fait dernièrement de carrefours du milieu du siècle dernier. C'est des carrefours que l'on voit en Amérique avec justement des shunts qui permettent de dégager sur lequel l'humain qui n'est pas dans sa voiture n'a plus sa place. Ce matin même, on venait reconnaître cette balade qu'on voulait faire. C'est des endroits qui sont infranchissables pour les cyclistes où ils ne sont d'ailleurs jamais prioritaires. Il faudrait qu'on mette le pied à terre puis après qu'on court et d'avoir fait une prière avant d'ailleurs de courir. Il faut se rendre compte de cela. Aujourd'hui, contrairement à ce qu'on peut croire les moyens on a évolué c'est à dire que vous qui venez de Poulainville par exemple je pense que vous êtes de Poulainville ou de pas très loin d'Amiens, il y a aujourd'hui le vélo à assistance électrique qui permet pour des parcours d'une quinzaine de kilomètres d'arriver, de pas être en sueur, d'avoir peu d'efforts, d'avoir une vitesse qui est souvent plus intéressante que la vitesse de la voiture. Je crois que c'est ce vers dont il faut qu'on se tourne, pas de dire effectivement qu'est-ce qu'on va perdre pour la voiture. Si demain, on perd et qu'elle est pénalisée, on se tournera vers d'autres moyens de transport. Je suis d'ailleurs surpris des chiffres parce que j'avais regardé l'étude où effectivement vous prévoyez quand même une augmentation 3%. Je crois que monsieur Hulot ou d'autres, puisque tous les documents de planification que ce soit des PDU et autres disent on doit justement diminuer le trafic. 3% je comprends c'est peu ce n'est pas significatif.

Jeanne Rooy

On a pris 34 % exactement

M. Tetu

Vous avez prévu 34% d'augmentation du trafic automobile ? mais c'est énorme.

Jeanne Rooy

Ce sont des hypothèses

M. Tetu

Ce n'est pas ce que je veux moi en tant que citoyen et je pense que ce n'est pas ce que veut la France du XXI^{ème} siècle.

Jeanne Rooy

Je pense qu'il est nécessaire qu'on finisse de présenter l'analyse comparative des variantes.

Participant

Je voudrais juste une question technique sur la variante numéro un parce que j'ai une incertitude. J'aimerais avoir votre réponse. Je ne veux pas avancer dans le débat aujourd'hui voiture vélo parce que contrairement ce que vous pensez, je fais mes courses tous les jours, je fais trois kilomètres à pied mais je suis pour la voiture aujourd'hui parce qu'en campagne c'est difficile les transports en commun. La variante 1 pour des raisons psychologiques : j'ai toujours appris quand on veut à droite on va à droite c'est une notion de marketing. On fait cela dans les magasins. Cette variante qui avait ma préférence dès le départ, je voulais savoir la bretelle de droite, qui va vers l'autoroute est-ce qu'elle n'empiète pas sur l'autre rond-point qui est l'entrée du centre de la zone industrielle ? parce que comme c'est fait là, apparemment on arrive en plein dedans. Ou alors, il y a l'entrée du rond-point de la zone industrielle qui va se percuter avec celle-ci ?

Laurent Lefevre

En fait, on va emprunter l'actuelle bretelle ici qui est situé là. Aujourd'hui, la bretelle est ici et dans la variante 1 effectivement on réemprunte l'actuel bretelle donc on ne change pas dans ce scénario-là la bretelle vers l'ouest.

Participant

Les deux entrées se rejoignent : ceux qui rentrent dans le rond-point du centre industriel pour continuer la rocade

Laurent Lefevre

La zone industrielle est beaucoup plus loin à l'est un kilomètre. Sur l'échangeur nord d'Amiens n'y a pas d'accès riverains, il n'y a pas de desserte de la zone industrielle.

Participant

Ici, quand vous allez à droite actuellement vous sortez pratiquement au rond-point qui est l'entrée de la zone industrielle

Laurent Lefevre

Il y a une voie d'entrecroisement qui fait 500 m.

Participant

Actuellement, quand vous sortez de la rocade en venant de Longueau, je suis désolé, mais vous sortez dans le rond-point de la zone industrielle.

Laurent Lefevre

On parle ici de l'entée nord d'Amiens, l'échangeur nord avec les deux projets de rond-point. On n'a pas dessiné les bretelles puisque la variante reste à déterminer. Ensuite, l'entrée de la zone industrielle de l'échangeur dont vous parlez est ici. Le rond-point de l'entrée de la zone industrielle avec le grand mat est ici et vous avez une voie d'entrecroisement ici qui sépare les deux échangeurs qui fait de l'ordre de 500 m.

Participant

Je peux me permettre. Quand on est ici, on vient de Longueau. Vous êtes ici vous avez la sortie du centre commercial à ce niveau. Si vous allez un tout petit peu plus loin, vous avez la bretelle de sortie sur l'autre rond-point qui est là. C'est une question de 30, 40 mètres

Laurent Lefevre

Je peux vous assurer qu'il n'y a pas d'autres accès sur l'échangeur.

Participant

Le rond-point dont vous parlez, il se trouve ici. Il y a largement la place.

Laurent Lefevre

Les travaux que l'on envisage sont situés au droit de l'échangeur uniquement. On n'impacte pas au-delà. L'échangeur de la zone industrielle nord il reste tel quel.

Jeanne Rooy

C'est des petites vidéos qui vont illustrer ce que vous a montré monsieur Lefevre dans la présentation des variantes.

Variante 1 à l'heure de pointe du matin : on voit des congestions qui se forme sur la branche nord du giratoire nord et sur la branche ouest du giratoire sud. On a des remontées de files qui se créent la parce que des flux importants arrivent de la gauche parce que quand on arrive dans un giratoire. En fait si vous voulez, on comprend la confusion, en fait tous les plans d'aménagement qui sont sur des

vues aériennes on les a présentés de Poulainville vers Amiens parce qu'on requalifie l'entrée de ville. Du coup, on voulait vous montrer l'entrée de ville et par contre sur tous les plans techniques, on a laissé le nord à sa place. Là, c'est l'heure de pointe du matin toujours donc on voit bien les congestions qui se créent sur la branche nord et sur la branche ouest du giratoire sud. A l'heure de pointe du soir, là on a de la congestion qui se crée sur la branche est du giratoire nord sur la branche sud et sur la branche ouest du giratoire sud donc il s'avère que c'est la variante qui marche le moins bien.

Variante 2 : le matin, on a de la congestion qui se crée sur la branche ouest du giratoire sud. C'est lié au fait qu'il y a deux voies d'insertion sur le giratoire mais comme la plupart des gens vont à droite, ils n'utilisent pas la voie de gauche. C'est pour cela qu'il y a des remontées de files qui se créent sur giratoire. A l'heure de pointe du soir, on a de la congestion sur la branche est du giratoire nord toujours là-haut et sur la branche ouest du giratoire sud. Au sud, il y a du gros mouvement de tourne à droite et donc du coup il n'y a qu'une file d'entrée dans le giratoire qui est utilisée. Du coup, cela fait des remontées très importantes.

Variante 3 : à l'heure de pointe du matin, tout fonctionne. Il n'y a pas de congestion. Il y a un petit peu d'attente sur la branche nord du giratoire sud mais enfin c'est de l'ordre de la seconde. On n'atteint pas la minute et à l'heure de pointe du soir, on a quelques difficultés mais pareil qui ne sont vraiment de la congestion. C'est un peu d'attente sur la branche est du giratoire, enfin sur les branches est des deux giratoires. Le giratoire d'entrée au nord et au sud mais vous voyez il n'y a pas de bouchons qui se créent. Il faut attendre un petit peu.

Participant

Vous envoyez toujours le même nombre de voitures ?

M. Demagny

Il faut bien voir que c'est une hypothèse d'augmentation de trafic maximaliste. On est en 2050 et que l'intérêt de cette simulation c'est de pouvoir comparer l'écoulement sur chaque type d'échangeurs. Ce n'est pas complètement évident qu'on arrive à une telle augmentation de trafic et ensuite quand on pense aux problèmes qu'on a sur Lille : quand on arrive à des problèmes de saturation matin et soir, il y a d'autres solutions que des solutions techniques qui peuvent être envisagées. On va tester par exemple, sur Lille, l'écobonus qui consiste à repérer les véhicules qui passent toujours aux mêmes heures de pointe et à solliciter les conducteurs pour qu'ils diffèrent leur départ ou leur arrivée et même de les payer pour cela. C'est un système qui est en vigueur aux pays-bas. C'est une hypothèse maximaliste. On n'est pas sûr d'y arriver. C'est le grand intérêt de cette simulation de montrer quel échangeur permet d'écouler le plus facilement le plus de trafic...

Jeanne Rooy

... dans des conditions les plus défavorables.

Variante 4 : des difficultés à l'heure de pointe du matin sur la branche ouest au giratoire sud, les mêmes que sur les variantes 1 et 2 et à l'heure de pointe du soir sur la branche est du giratoire nord et sur la branche sud et ouest du giratoire sud.

Si on revient à notre petit tableau d'analyse comparative des variantes sur la circulation du trafic général des bus et des vélos. On n'a pas privilégié le trafic au vélo ou aux bus. Si on regarde le tableau des analyses de synthèse sur les critères fonctionnels. On s'aperçoit que finalement la variante 1, c'est celle qui permet de moins bien écouler le trafic. Sur les transports en commun, elle améliore l'existant et elle n'est pas très favorable au vélo puisqu'elle allonge un peu les distances à parcourir. Elle est sinueuse. Elle n'est pas très attractive.

La variante 2 écoule les trafics avec des congestions que vous avez vu apparaître.

Au final sur l'écoulement du trafic c'est la variante 3 qui écoule le mieux le trafic c'est également celle qui favorise le mieux les transports en commun puisqu'il y a un sens de circulation qui est en site propre quand on va dans le sens nord-sud qui en site propre et du coup qui permet au moins à l'heure de pointe du matin d'être en site propre d'abord. On peut mettre 2 croix.

M. Tetu

Cela saute aux yeux que c'est au moment le matin où les gens vont au boulot. Ils ont besoin d'avoir de la fluidité pour demain justement le prendre et d'en obtenir beaucoup plus et qui passe facilement.

Jeanne Rooy

La variante 2 permet de shunter un des deux giratoires

M. Tetu

oui mais un des deux alors qu'il y en a un dans chaque sens. A quel moment, on a le plus besoin d'avoir du transport en commun

Jeanne Rooy

Sur le nombre de plus, il y aura toujours des débats. Effectivement, on les a mis plus plus mais en tout cas ce sont les plus favorables aux transports en commun et puis pour les vélos c'est également la plus favorable puisqu'elle permet de complètement déconnecter la voie verte de la circulation générale avec un désavantage pour la variante 1. La variante 2 avec un dénivelé important et la variante 4 un seul ouvrage dénivelé de faibles dimensions qui est plus favorable que la deux. Si on regarde que ce soit le trafic, les bus ou le vélo on a quand même une variante qui semble quand même se dégage et qui fonctionne, qui permet d'écouler le trafic, qui ne crée pas de congestion, qui permet d'abaisser la vitesse en entrée de ville

M. Demagny

J'ajoute qui est la moins chère.

Jeanne Rooy

On arrive au critère coût... les critères environnementaux que l'on a étudiés, c'est la gestion des terres, les mouvements de terre qui seront liés aux déblais remblais générés par l'aménagement des variantes. Monsieur Lefevre vous les a présentés. Il vous a donné des volumes qui ne sont pas reportés dans mon tableau mais c'était la variante 1 qui génère le plus de matériaux évacués, 2 et 3 qui sont équivalentes à 40 000 m³ et la variante 4 entre les deux. Sur la réduction des emprises routières qui vont être libérés. On va libérer de l'espace qui pourrait être soit renaturé soit rétrocédée au monde agricole on a vu que c'était les variantes 2 et 3 qui permettaient de libérer le plus d'espace. La mise en place d'un système d'assainissement routier, pour ce qui est des critères eau, les variantes ne sont pas différenciantes d'une variante à l'autre. Les critères ne sont pas différenciants et les aménagements paysagers qui devront accompagner les aménagements sont équivalents aussi d'une variante à l'autre. Ce critère n'est pas différenciant pour les variantes. Sur les critères économiques, on a étudié le coût des travaux donc qui intègre le coût des travaux routiers, le coût des mesures en faveur de l'environnement, les aménagements liés à l'assainissement routiers aux aménagements paysagers et le coût des voies bus et de la voie verte. Les aménagements bus et voies vertes sont intégrés à l'estimation des travaux en revanche ils seront réalisés dans un second temps sous maîtrise d'ouvrage d'Amiens métropole dans le cadre d'une autre opération. Ils seront financés différemment. Dans le coût qui vous est présenté pour toutes les variantes, puisqu'il y a une enveloppe de 5 millions d'euros qui est prévue au contrat de plan état région, on dépasse ces enveloppes mais il faudra sortir le coût des bus et de la voie verte. Sur le coût total de tous les aménagements, il se trouve effectivement que c'est la variante 3 qui est la moins chère et qui est évalué à 5 millions d'euros et la plus chère la variante 1 qui est évaluée à 5 millions et demi. Sur le critère coût, il n'y a pas finalement de grosse différence effectivement. Cela se joue entre 500 000 euros, de 5 à 5 et demi. Après on a analysé la rentabilité socio-économique des variantes, c'est un critère socio-économique qui s'appelle la valeur actualisée nette socio-économique qui permet de faire une différence entre la somme des bénéfices induits par le projet et la somme des coûts qui lui

sont attachés. Il y a différents critères qui sont étudiés par acteurs par exemple un allongement de distances à parcourir va pénaliser à la fois l'utilisateur qui va mettre plus de temps à faire son trajet et cela va générer plus d'entretien de voirie. Il y a différents critères par usager par différents acteurs qui sont étudiés et qui donne une valeur, qui renseigne sur la rentabilité socio-économique d'un projet. Quand la valeur est supérieure à 1, le projet est rentable. Si on regarde nos quatre valeurs, les quatre projets, les quatre variantes sont rentables puisque la valeur économique actualisée nette est supérieure à 1. Ce serait la variante 1 qui serait la plus rentable parce que c'est essentiellement lié aux allongements de parcours. C'est celle qui optimise le mieux les distances à parcourir. Toutes les variantes sont rentables. Si on regarde l'ensemble des critères étudiés sur un tableau de synthèse global, on a quand même la variante 3 qui a le moins de critères défavorables.

Laurent Lefevre

On considère que si elle n'était pas rentable, on l'aurait mise en jaune ou orange ou en rouge. Elles sont toutes rentables du fait qu'elles permettent de remédier aux problèmes de sécurité routière.

Participant

Je ne peux pas accepter parce que quand vous mettez 4,9 millions d'euros pour la 3 et que vous dites là numéro un est en rouge parce qu'elle fait 5,40 alors qu'en rentabilité vous avez 3,7 pour la 3 et 10,9 millions d'euros pour la une vous me dites on tient pas compte. L'écart est tellement énorme que moi je peux pas ne pas rester sans réagir.

Laurent Lefevre

On a mis des plus pour distinguer celles qui étaient les plus rentables toutefois on aurait mis un jaune ou orange si elle avait été négative. Ce n'est pas rentable si cela coûte de l'argent à la société et là ce n'est pas le cas, la société peut escompter un gain global sur la durée de vie de l'ouvrage.

Jeanne Rooy

Dans les critères d'évaluation socio-économique, elle est présentée de manière plus détaillée dans le dossier de concertation. Dans les critères, il y a aussi les nuisances sonores, la qualité de l'air. Tout cela est lié aux allongements de distance. C'est lié à des distances par véhicule, enfin des véhicules par kilomètre. Il y a aussi des critères de sécurité routière qui sont étudiés et sur ce projet là c'est vraiment la sécurité routière qui permet de rentabiliser l'opération. Ce que vous voyez là le 10,9, il est uniquement lié au fait que les mouvements dans l'échangeur sont plus optimisés avec la 1 mais elle n'écoule pas le trafic. Vous allez parcourir moins de distance mais vous allez mettre plus de temps à le faire. C'est ce que cela traduit.

Participant

Je viens là pour apprendre, avoir des informations parce que j'ai pas fini ma position mais comment vous arrivez à expliquer que ça c'est plus rentable parce qu'on a optimisé les distances, la fluidité et que tout prouve le contraire dans les autres schémas. Il y a quelque chose que j'ai du mal à comprendre. C'était bien les quatre animations mais il aurait fallu avoir le film actuel. Cela aurait été pas mal aussi de comparer. Cela serait intéressant à regarder parce qu'est-ce qu'on améliore globalement la situation actuelle ? Est-ce qu'on est à peu près pareil ?

Jeanne Rooy

On cherche surtout à ne pas la dégrader. C'était l'objectif... l'améliorer tout en faisant de la place aux bus tout en faisant de la place au vélo qui aujourd'hui ne sont pas pris en compte dans la configuration actuelle de l'échangeur. Il n'est pas requalifié parce qu'il pose des problèmes d'écoulement de trafic, il est requalifié pour des raisons de sécurité routière d'une part et pour faire de la place aux autres modes de transports et pour finaliser au final le projet d'amélioration d'entrée de ville.

M. Demagny

On fait tout cela sans dégrader l'écoulement.

Jeanne Rooy

L'enjeu principal c'était d'assurer l'écoulement du trafic tout en faisant tout ça. [Question inaudible]
Au final, la situation actuelle est adaptée à l'offre existante, il n'y a pas de problèmes particuliers liés aux transports en commun. En revanche, on peut apporter une amélioration en faisant des voies bus dédiés sur les accotements de la rn25

M. Demagny

En tout cas, elle n'est pas du tout adaptée aux voies douces. On ne peut pas rentrer dans Amiens en vélo, à pied, en voiture hippomobile...

Participant

Ces aménagements à terme vont induire des dépenses nouvelles de création nouvelle de voie vélos, piétons. Il faut que cela se poursuive sur Poulainville.

M. Demagny

Amiens Métropole a déjà engagé cette réflexion. Il y a déjà des choses qui sont faites de part et d'autre de ces ouvrages et justement l'ouvrage actuel génère une interruption de ces aménagements donc là on va on va arriver à une continuité de ces aménagements qui sont bien prévus.

Participant

Je suis agriculteur sur Poulainville je me dis que si on a un nouveau rond-point donc sur le territoire de Poulainville enfin dans x années est ce qu'il n'y aura pas aussi encore des vellétés de prendre sur les espaces agricoles pour recréer de nouvelles zones d'activités. On n'en est pas là bien sûr et j'espère que moi-même ou mes enfants ne verront jamais ça mais on sent aussi quand même il y a encore aussi toujours cette tentation que la ville s'étende sur les campagnes. L'idée c'est quand même de densifier aussi le tissu urbain parce que là sinon c'est une fuite en avant.

M. Demagny

Dans un premier temps, on rend de l'espace possiblement de l'espace agricole.

Participant

C'est plutôt positif. Si vous avez vraiment l'idée de redonner ces espaces gagnés, j'applaudirais dès demain parce que ce n'est jamais ce qu'on voit.

M. Demagny

Ce qu'on observe jusqu'à présent, c'est qu'Amiens Métropole cantonne son développement à l'intérieur de la ceinture à deux fois deux voies. A ma connaissance vous pouvez me le préciser, il n'y a pas de velléité de s'étendre au nord et ce giratoire n'est pas un giratoire de rase campagne qui réalise un croisement entre une route départementale et une route nationale. Autour de tels aménagements, quelquefois il y a cette tentation de zones d'activités et c'est vrai mais là c'est pas du tout cas. C'est un giratoire qui participe à un échangeur. Cela serait même techniquement pas possible de ramener des bretelles supplémentaires qui alimenterait, qui desservirait une zone industrielle.

Participant

Pourquoi vous ne faites pas un souterrain pour ceux qui vont tout droit ? Je sais bien qu'il faut ralentir la circulation. A la place de votre rond-point, comme sur le boulevard extérieur ?

M. Demagny

Route de Paris mais on est encore en agglomération.

Laurent Lefevre

S'il y avait un souterrain, on n'arrivait pas à rétablir les échanges puisqu'on doit passer sous la rocade

Participante

Mais si vous avez un pont juste après. Il passera sous le pont, il passera là-dessous aussi.

Laurent Lefevre

Effectivement deux de chaque côté on doit faire des échanges des bretelles d'accès sur la rocade.

M. Demagny

Techniquement, cela se regarde mais je crois qu'il y a déjà une question de coût. Si, on arrive à modifier un échangeur de cette taille pour 5 millions d'euros c'est simplement parce qu'on ne touche pas à l'ouvrage principal.

Participante

Tous ceux qui vont tout droit ne serait pas ralenti.

M. Demagny

Avec les aménagements que l'on va faire, il n'y a plus d'encombrement non plus.

Participante

Depuis qu'il y a l'ouverture du nouveau centre commercial, on n'arrive pas à sortir du centre commercial. Et on n'est pas en 2050.

M. Demagny

C'est la zone commerciale. C'est lié à la sortie de la zone commerciale. On a un trafic important d'un côté des départementales ou des voies communales qui desservent des zones d'activités donc cela écoule peu de trafic. Là, nous, on est dans les giratoires qui participent à l'échangeur global. Donc rien à voir, il y a une très grande capacité. Regardez la taille de ces échangeurs sont énormes.

M. Mendes-Borges

Ce n'est pas plus mal de ralentir la circulation parce qu'en arrivant sur Amiens, il y a des feux rouges, des carrefours à feux qui vont être créés notamment sur le rond-point Clémenceau que vous connaissez lorsque vous allez tout droit donc sur l'avenue de l'Europe. Il y a un très gros rond-point, qu'on appelle rond-point Clémenceau et donc celui-ci va être transformé en carrefour à feux. C'est important pour permettre aux véhicules de circuler facilement, de ralentir la vitesse des véhicules, pour s'insérer mieux. Nous, on le voit comme quelque chose de positif aussi à ralentir la circulation. En ralentissant la circulation, on permet un écoulement plus efficace.

Participant

Dans l'emprise actuelle que vous avez vous libéré, est-ce qu'il est prévu un parking relais pour justement pour tous ces bus, pour éviter la circulation des voitures ?

Laurent Lefevre

Le parking-relais Amiens métropole le prévoit au niveau des zones commerciales dans le projet. Il est au sud effectivement de l'échangeur.

Participant

Il vaudrait mieux qu'il soit au nord de l'échangeur ? tous ceux de Poulainville et tous ceux de la campagne. Il n'y a pas de parking. Il en faudrait un.

Participant

Je reviens à la zone Frey. Pourquoi ne pas faire une sortie justement de cette zone Frey qui rejoindrait un rond-point ? C'est possible parce que là, il y a une entrée mais il n'y a pas de sortie. Comme il y a un point qui est juste à côté, pourquoi ne pas penser dès maintenant à faire une sortie ? Ce n'est pas le même argent ?

Jeanne Rooy

Ce ne sont pas les mêmes fonctionnalités.

Participant

Oui, d'accord mais il faut y penser quand même.

Jeanne Rooy

Souvent quand on superpose les fonctions, les trafics, vous n'avez pas le même comportement. Vous même quand vous conduisez vous n'avez pas le même comportement quand vous vous rendez au centre commercial que lorsque vous essayez de vous insérer sur la rocade. Du coup, quand on superpose les usages en général, cela génère de l'insécurité.

Laurent Lefevre

Sur le rond-point ici, il y a déjà pas mal de branches et brancher de nouvelles branches, on aurait des problèmes de giration pour les gens, pour rentrer et sortir du rond-point.

Participant

Il y a toujours beaucoup de monde sur la zone Frey et cela ne va pas aller en diminuant. Vous allez voir déjà à Noël ce que cela va faire on va être envahi.

M. Tetu

Je n'ai pas vu qu'elle était remplie de voitures et qu'elle ne se vidait pas. Je n'irai pas faire mes courses là-bas, j'ai la même chose en centre-ville. Ce n'est pas un endroit pour les vélos, très sincèrement... c'est mon principe après respectez le mien. On sort de la zone Frey là c'est dire une sortie supplémentaire de la zone Frey mais on sort de la zone Frey. Dites-moi que le parking n'est pas assez grand, parce qu'il doit faire 12 00 places je crois et qu'il faut faire un parking, peut-être, de 3000 places. Mais, enfin on en sort, on y rentre en une voie. On sort à une voie d'après ce que j'ai vu ce matin. Et, d'autre part c'est monsieur Frey qui l'a payé ce giratoire... le weekend, on a le temps d'aller faire des courses.

Participant

Je ne sais pas si vous pouvez répondre à cela. Effectivement, on a créé deux ronds-points pour des intérêts privés mais avec l'argent de qui ?

M. Mendes-Borges

Il y a le rond-point qu'on appelle le rond-point Frey parce qu'il a été payé par Frey. Il a coûté 3 millions et c'est Frey qui a payé. Celui de Carrefour, c'est moitié-moitié Carrefour et Amiens métropole

Participant

D'accord

Participant

On nous a expliqué. Cela a été dit comment cela a été payé. Faut venir aux réunions !

Participant

Je n'ai peut-être pas bien compris quelque chose que vous avez dit madame. J'ai cru retenir que dans les projets que vous présentez où il y a la ligne pour les bus et la voie pour les vélos, en fin de compte cela ne sera pas réalisé en même temps que les travaux. Est-ce que l'on sait quand cela va être réalisé si c'est financé puisque ça n'a pas l'air d'y être ? Est-ce que l'on va se retrouver en 2021 avec deux ronds-points mais sans voie bus et sans voie vélo ?

Laurent Lefevre

Actuellement, le projet de voie verte, qui était déjà dans les tuyaux, ne peut pas se faire parce que la rocade constitue une barrière. Il faut d'abord trouver la solution pour franchir cette rocade, comment faire passer la voie verte, pour ensuite avoir une possibilité de créer cette voie verte. Effectivement, le premier temps c'est d'abord de réaménager l'échangeur pour qu'il puisse offrir la possibilité du passage de ces modes doux, bus et vélos. Ces aménagements devront suivre effectivement dans un second temps : d'abord l'échangeur.

Monsieur Tetu

Vous nous avez dit mise en service 2021. Aménagements bus vélo quand ? 2022 ? 2023 ? 2024 ? 2025 ?

Monsieur Demagny

Cela dépendra d'Amiens métropole. Il faut sans doute engager.

Monsieur Tetu

Parce que pour moi, cela doit être fait concomitamment. On a été confronté ce matin parce que ce matin. Quand vous dites - vous êtes en train de vous affoler qu'on ne sorte pas de la zone Frey - on a été voir. Justement, on voulait voir comment cela fonctionne. Pour le moment, un cycliste ne rentre pas dans la zone Frey. Et, il ne sort pas non plus. Je ne comprends pas là encore une fois qu'on le fasse pas concomitamment. Aujourd'hui, je peux illustrer mon propos, on est sur la route de Rouen, le giratoire qui a été fait. L'aménagement n'est pas encore finalisé pour les vélos. Il manque encore de la signalétique. L'aménagement qui a été fait dernièrement devant le carrefour de l'ancien hôpital. On sort d'une zone 30 mais on n'y rentre pas. Ce n'est pas fini par contre en dessous on a mis du stationnement payant alors qu'on ne peut pas payer d'ailleurs. L'association dont je suis président l'impression que les cyclistes sont encore mis à part c'est à dire qu'on va avec vous et vous le savez monsieur l'adjoint, on va avec vous dans des comités techniques. On parle de tout mais nos trucs, ils ne sont jamais finis et la bagnole ça va bien on finit parce que la bagnole cela ne fonctionne pas. Quand on est venu voir, on a fait ce qu'on appelle une balade des reconnaissances des aménagements cyclables. On en avait fait en effet toutes les semaines, tous les mardis en juillet et en août. On en a fait une justement pour voir ces nouveaux aménagements. On était sur un aménagement cyclable et d'un seul coup il n'y avait rien qui nous disait « attention route barrée ». Quand on fait une voie voiture et qu'elle n'est pas terminée on met « route barrée ». On prévient l'automobiliste qu'il va dans un cul de sac. Le cycliste il peut y aller. Il peut revenir. On ne se considère pas là, je rejoins madame, à la même juste valeur du citoyen qui paye des impôts comme les autres et qui en fin de compte est en retard d'aménagement. C'est encore le sentiment que j'ai moi je le ferai en même temps.

Laurent Lefevre

A l'heure actuelle, Amiens métropole a de l'avance puisque les voies bus bhns et vélos sont aménagées jusqu'à l'échangeur d'entrée sur Amiens. Elle ne s'arrête là puisqu'effectivement Amiens métropole attend que l'état aménage l'échangeur pour offrir la possibilité de passage de ses modes doux.

Monsieur Tetu

Aujourd'hui, c'est impossible de sortir c'est à dire qu'aujourd'hui vous n'arrivez même plus si vous ne le savez pas et que vous ne prenez pas au premier échangeur qui a été réaménagé vous n'arrivez même plus en vélo à reprendre la route de Doullens. Si vous y êtes mal pris, il n'y a rien qui indique qu'il faut rester à droite et rien qui vous amène à remonter sur la route 25. Je vous invite quand vous voulez à venir le faire avec nous. C'est un véritable problème. On a eu des gens qui venaient du nord, d'Arras. Ils venaient nous rejoindre et après reprenez la véloroute de la Somme. Ils se sont trouvés perdu. On n'a pas notre place sur cette route.

M. Mendes-Borges

Concernant votre question sur la possibilité de relier directement le nord d'Amiens à Poulainville via une voie vélo. Aujourd'hui fin, je n'ai pas la réponse mais l'avantage de cette concertation, c'est qu'il y a une autre réunion publique et qu'il y a encore du temps. Je vais me renseigner pour que lors de la prochaine réunion où Alain Gest sera là, avec qui vous entendez très bien. Je ferai en sorte d'avoir la réponse. Après, concernant Frey, on peut y aller à vélo. Moi j'y vais à Frey contrairement à vous au shopping promenade à vélo. On peut y aller à vélo. Aujourd'hui, on peut y aller ici et en sortir. Peut-être, vous ne connaissez pas le chemin mais faudra me suivre.

M. Demagny

On a noté la nécessité de coordonner la mise en service de la voie verte au moment de l'ouverture de l'échangeur.

Participant

Est-ce que cela ne coutera pas moins cher de faire la voie bus en même temps que la route et pas reprendre ensuite des travaux un an ou deux ans après pour faire une voie bus ?

M. Demagny

C'est vrai que comme ce n'est pas dans notre opération. C'est un budget à part. On laisse la possibilité, avec notre projet, d'aménager cette voie bus. On ne s'est pas encore préoccupé de la réaliser en même temps. Comme Amiens métropole est dans notre comité technique, on va faire remonter cette question en effet cela paraît du bon sens.

Laurent Lefevre

Les voies bus, la route sera créée en fait. La chaussée sera créée en même temps. Elles serviront de bande d'arrêt d'urgence et ensuite dans un deuxième temps lorsque les voies bus verront le jour, il y aura un marquage spécifique mais la structure de la route sera déjà en place.

Participant

...une voie bus et un parking relais l'église sûrement en 2050 parce que là je vois pas à l'horizon quelque chose de fait ni pour les piétons, ni pour les piétons ni pour les bus...

Laurent Lefevre

Aujourd'hui, le projet de voie verte bloque justement à cause de la rocade. En 2010, Amiens métropole avait déjà ce projet de voie verte. Il n'a pas pu le faire parce qu'on ne savait pas faire franchir cette voie verte au niveau de la rocade

Gérard Coisne

Je suis le président du comité de quartier et tout le monde me connaît. Je voudrais revenir un peu sur la critique qu'on a fait sur le shopping promenade parce que je vois pas pourquoi nous, au nord, on n'aurait pas droit à avoir un centre commercial digne de ce nom. Il y en a un au sud. Il y en a un à l'est. On ne va quand même pas se plaindre qu'il y ai du monde qui aille à shopping promenade. Le commerce fonctionne tant mieux. Je peux vous dire qu'il y a une piste cyclable qui va directement au shopping promenade en venant du centre-ville. Au shopping promenade, il y a des parkings à vélos

mais on peut y rentrer et sortir quand même, n'exagérons pas. Je sais que l'on peut toujours améliorer, je suis bien d'accord avec toi mais il y a quand même une piste cyclable qui vient à shopping promenade. Je l'ai prise. Elle arrive directement sur le rond-point mais justement la seule critique que je pourrai émettre c'est que l'on a prévu la mise en service du centre shopping promenade mais on a oublié quand même d'y mettre un arrêt de bus. Cela aurait été mieux parce que je vois un tas de gens qui prennent le souterrain, qui ont des canes, des déambulateurs.

M. Mendes-Borges

Ces travaux-là donc normalement enfin ont commencé à partir du 20 [novembre] et cela va durer huit semaines. Concrètement, le centre commercial au départ, son ouverture était prévue plus tardivement. Finalement, monsieur Antoine Frey a décidé que ce soit plus tôt avant que ces travaux-là de voirie ne soient terminés. C'est son projet. Il a voulu ouvrir plus tôt. Il l'a fait mais effectivement sur cet accès que ce soit bus ou piéton s'était pas terminé parce que nous par rapport au timing au programme s'était pas prévu pour que ce le soit. Ensuite, au niveau de cette voie verte, idéalement ce serait mieux de l'afficher et de dire en 2021 on va le faire. C'est parce que l'on est responsable c'est à dire que là on travaille sur beaucoup de projets de voirie qu'on est en train de mener actuellement qui mobilisent pas mal les équipes. Cela ne nous coûterait rien d'afficher pour 2021 la réalisation de cela. Ce n'est pas sûr que l'on soit là mais sauf que nous on est responsable. Je vais voir avec les services avec monsieur Gest pour défendre cette réalisation concomitamment avec cette voie de bus et on va le défendre. On va vous l'exposer lorsque la décision sera prise mais comprenez que l'on ne peut pas trop se projeter sur 2022, 2023, 2004. On a un programme pluriannuel d'investissement, PPI. Ce programme, on le fait jusque 2020 parce qu'on est responsable.

Participant

Je voulais juste réagir un petit peu par rapport à ce que vous disiez sur la zone Frey. Cela n'engage que moi mais je trouve aussi que les zones commerciales on peut les multiplier tout autour d'Amiens. Il faut savoir quand même que ça génère des nuisances en termes de circulation malgré tout et ça va induire des coûts aussi alors effectivement on peut dire : c'est chouette, on a notre zone commerciale sauf que ce n'est pas neutre quand même on ne voit bien. Je ne suis pas décideur mais cette zone commerciale est ce qu'elle n'est pas aussi en train de faire mourir le centre-ville d'Amiens et les commerces ?

M. Mendes-Borges

Il faut demander à monsieur Tetu qui fait ses courses au centre-ville. Est-ce qu'il y a autant monde au moins de monde au centre-ville. Moi, quand je vais à l'hôtel de ville il y a énormément de monde donc aujourd'hui le centre-ville d'Amiens est aussi attractif.

Participant

Le centre-ville : on voit qu'il y a des banques, des opticiens, des brasseries mais cela s'appauvrit le choix du tissu commercial du centre-ville.

Monsieur Vanneste

Je ne suis pas du tout d'accord avec vous parce que vous dites « vous êtes responsable ». Je vous donne un exemple quand on fait un ravalement d'une maison. Ce qui coûte très cher, c'est d'amener tout l'échafaudage et si on ne fait qu'une partie et que l'on fait cela en deux fois, ça va vous coûter bien plus cher. Quand on fait ces réflexions, il faudrait que l'administration avec tous les services publics se mettent d'accord pour coordonner des travaux et les faire en une seule fois. Cela coûtera nettement moins cher à notre collectivité. Il ne faut jamais oublier que c'est notre argent et on est responsable aussi. On voudrait que les services fonctionnent comme cela.

M. Mendes-Borges

La facilité, c'est qu'aujourd'hui j'affiche et que je vous dise bien sûr c'est prévu et on va le faire en 2021. Aujourd'hui, pour l'instant, ce n'est pas décidé.

Monsieur Vanneste

C'est ça qui est grave c'est que ça n'a pas été décidé parce qu'il faudrait prendre la décision de dire on le fait en même temps parce que ça coûte nettement moins cher pour la collectivité. C'est ce que je n'arrive pas à comprendre. Quant au centre commercial, quand on est un responsable d'un centre commercial comme ça et qu'il y a les fêtes qu'ils arrivent, on ouvre avant les fêtes parce qu'on fait énormément de chiffre d'affaires avant les fêtes. C'était logique qu'ils aient pris cette décision mais ce que je n'arrive pas à comprendre c'est que les services publics n'arrivent pas à s'aligner là-dessus puisque le service public a défendu et appuyé le projet. On dit que c'est bon pour l'emploi pour le commerce. Evidemment, il faut respecter le centre-ville, je suis totalement d'accord. Ce que je n'arrive pas à comprendre c'est que les services publics sont à la traîne.

M. Mendes-Borges

Quand vous regardez le niveau des travaux sur Amiens vous pensez qu'on est à la traîne ? aujourd'hui nous avons des travaux pas uniquement sur Saint-Ladre, pas uniquement sur Amiens Nord mais un peu partout. On fait du mieux possible. Il faut aussi prendre cela en compte. C'est des humains derrière.

M. Demagny

Il faut entendre qu'à un moment donné, tout ce que l'on souhaite faire, il faut que ça rentre dans les capacités financières des collectivités, de l'état. Nous-mêmes, on aimerait avancer aussi beaucoup plus vite sur un projet, réaliser des travaux concomitamment etc mais on est obligé de phaser. Il y a l'aspect budgétaire qui entrent en ligne de compte.

Laurent Lefevre

Tout ce qui pourra être anticipé, le sera : les voies bus, les emprises pour la voie cyclable, s'il faut faire des ouvrages dénivelés pour faire passer la voie cyclable dans une variante une par exemple les ouvrages seront construits pour pouvoir permettre ensuite le passage facilité de cette voie douce sans avoir à tout recasser et tout reconstruire.

Participant

Je voudrais revenir sur les plans de la piste cyclable parce qu'entre Poulainville et la rocade, la piste cyclable est à l'ouest alors qu'après elle va repasser à l'est vers la zone Frey...

Jeanne Rooy

En jaune, vous avez les cheminements doux sur ce plan et du coup il y a un passage souterrain ici là qui passe sous l'avenue de l'Europe et qui permet de rejoindre les deux zones commerciales en toute sécurité et donc l'amorce de la piste cyclable le long de la rn 25, elle est côté ouest. C'est pour cela qu'on a positionné notre piste cyclable à l'ouest. En plus, on avait d'autres raisons : on a plus de place de ce côté-là, à l'est de l'échangeur pour mettre nos bretelles alors que là on était contraint par Leroy Merlin. On avait plus de place pour mettre les bretelles de l'échangeur à l'est et pouvoir libérer de l'espace à l'ouest. Il y aura une continuité des itinéraires cyclables sans interaction avec la circulation.

Participant

Pour faire Poulainville – Amiens, il faudra passer sous le pont ?

Jeanne Rooy

Non, vous pouvez rester toujours à l'ouest

Participante

On s'occupe quand même plus des vélos des voitures pour l'instant.

Laurent Lefevre

On essaie de redonner la place pour tout le monde en fait. Pour conclure, vous aurez l'occasion de pouvoir vous exprimer à nouveau. Il y a une prochaine réunion le 12 décembre mais vous pouvez aussi laisser vos commentaires sur les registres de la concertation, par mail ou sur le site rn25.fr. Je vous invite à le consulter. Vous pouvez retrouver tous les documents qui vous ont été présentés aujourd'hui.

A l'issue de cette concertation, il y aura un bilan qui sera mené. Le garant, ici présent, fera un compte rendu de l'ensemble des échanges et de la façon dont se sera déroulée cette concertation. Ce bilan de la concertation intégrera les remarques éventuellement possibles dans la variante. Le but est de retenir une variante préférentielle et de poursuivre les études sur cette variante qui sera retenue à l'issue de ce bilan de concertation. On pourra ensuite mener les démarches réglementaires liées à la réalisation à cette opération. Il y aura, de nouveau, des concertations, des informations au public par rapport aux études qui seront menées. On vous remercie de votre participation.

Participant

Qui va décider de la variante et quand ?

Laurent Lefevre

Le maître d'ouvrage, l'état.

Participant

Est-ce que nous, nous allons décider avec vous ?

Laurent Lefevre

Le but de notre démarche, c'est prendre en compte les remarques, les observations et essayer d'améliorer notre projet si on le peut et de pouvoir aboutir à un consensus sur une variante qui soit à privilégier. Ce choix sera fait par l'état, maître d'ouvrage, en concertation avec les différents acteurs autour du projet, Amiens métropole le département etc Merci et bonne soirée.