

Département de la Somme

Communes de

AMIENS et POULAINVILLE

Aménagement de l'échangeur : RN25-RN1

Concertation publique

20 novembre - 22 décembre 2017

RAPPORT DU GARANT

Michel MARSEILLE

60 650 LHERAULE

SOMMAIRE

Rapport

1) Le projet

- a. Généralités p 3
- b. Elaboration des projets routiers p 4
- c. Le projet soumis à concertation p 5

2) La concertation

- a. Objectifs de la concertation p 6
- b. Dossier soumis à la concertation p 7
- c. Les acteurs p 7
- d. Composition du dossier p 8
- e. Organisation de la concertation p 9
- f. Déroulement de la concertation p 10

3) Contributions du public

- a. Registre de Poulainville p 12
- b. Registre d'Amiens p 12
- c. Réunions publiques p 13
- d. Boîtes mail p 17
- e. Site internet p 17
- f. Correspondances p 17

Conclusions du Tiers-Garant p 19

Annexes p 25

Communes d'Amiens et de Poulainville

*** * ***

RN25-RN1 : Aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens

Concertation Publique

*** * ***

Rapport du Garant

1) Le projet

a) Généralités

La route nationale 25, ou RN 25, est une route nationale longue d'un peu plus de 60 km reliant Amiens à Arras. Elle supporte un trafic d'environ 10 000 véhicules/jour et assure principalement un rôle de liaison interurbaine (déplacements pendulaires vers Amiens, principal bassin d'emplois).

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

Initialement, l'Etat envisageait de renforcer le réseau autoroutier existant dans les anciennes régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie par le projet d'aménagement de l'autoroute A24 entre Amiens et la Belgique via Lille.

Cet aménagement aurait permis de répondre aux enjeux de sécurité routière et d'offrir un bon niveau de service propre à l'itinéraire de la RN25, itinéraire qui aurait dû être déclassé après ouverture de l'A24. Ce projet n'a finalement pas été retenu au Schéma National des Infrastructures de Transports en 2010.

Une étude d'opportunité d'itinéraire menée sur l'ensemble de l'axe de la RN25 entre Amiens et Arras a donc été engagée en 2012 afin de définir un parti global d'aménagement et de prioriser les opérations à mettre en œuvre pour homogénéiser et sécuriser l'itinéraire, en vue de leur inscription au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015- 2020.

Cette étude d'aménagement d'axe devait permettre de répondre à 4 objectifs prioritaires :

1. Traiter les points singuliers générateurs d'insécurité routière,
2. Améliorer l'offre de transports en commun avec un bon niveau de service,
3. Améliorer la fluidité du trafic en traitant les points de congestion et en optimisant les possibilités de dépassement (et notamment des véhicules lents liés à l'activité agricole),
4. Réduire l'impact de l'infrastructure routière sur l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.

Parmi l'ensemble des opérations identifiées dans le cadre de cette étude, le ministère en charge des infrastructures de transport du réseau national a retenu trois opérations prioritaires à inscrire au CPER 2015-2020 :

- L'aménagement d'un créneau de dépassement au sud de Beauval dans le sens nord/sud,
- L'aménagement du carrefour du Vert Galant entre la RD117 et la RN25 entre Beauval et la Vicogne,
- L'aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens, entre la RN25 et la RN1.

La présente concertation porte sur l'aménagement de l'échangeur entre la RN25 et la RN1 au nord d'Amiens, dans le département de la Somme (80).

b) élaboration des projets routiers

Le déroulement des études et des procédures liées aux opérations routières sur le réseau routier national se décompose en plusieurs grandes phases successives.

Les phases initiales des projets sont qualifiées d'études d'opportunité. Elles s'organisent en trois niveaux d'études séquentiels :

- 1) les études d'opportunité d'itinéraire définissent un ensemble hiérarchisé d'opérations à mettre en œuvre afin de répondre à un besoin local ou localisé de mobilité, sur un axe déterminé.

Elles permettent de donner un cadre aux opérations qui se tiendront sur les zones géographiques concernées et de prioriser les opérations en vue des exercices de programmation pluriannuels, définis dans les Contrats de Plan Etat-Région (CPER),

- 2) les études dites d'opportunité de projet de phase 1 sont relatives à un projet routier identifié, permettant d'en vérifier la pertinence et d'en esquisser les principales caractéristiques au regard d'objectifs d'aménagement prioritaires,

- 3) les études dites d'opportunité de projet de phase 2 sont relatives à un projet routier précisément identifié et dont le contenu permet, après l'analyse et la comparaison de plusieurs variantes regroupées au sein d'une ou plusieurs familles, d'aboutir au choix d'une variante privilégiée dont les caractéristiques seront plus finement précisées dans la suite des procédures et notamment les études préalables à l'enquête publique.

La phase de concertation publique, menée préalablement au choix de la solution d'aménagement qui sera portée à l'enquête publique, a pour but d'informer le public et de répondre à ses interrogations éventuelles sur les principales caractéristiques et orientations du projet telles que définies en niveau 3.

Elle vise à associer la population à la prise de décisions publiques, en phase amont de conception des projets.

c) Le projet soumis à concertation

L'échangeur Nord d'Amiens se situe à l'intersection entre la RN25 et la RN1 sur la rocade Nord d'Amiens.

Il présente une configuration en forme de trèfle, très autoroutière, en entrée de ville d'Amiens.

Il pose des problèmes de sécurité routière compte tenu de sa géométrie qui n'est pas aux normes :

- les bretelles de sorties en « boucles » de la rocade ont des rayons de girations insuffisants, ce qui entraîne régulièrement des accidents en sorties de routes ;
- les voies d'entrecroisement entre les bretelles d'entrée et de sortie ont des longueurs trop faibles, ce qui génère des trajectoires en cisaillement dangereuses entre les véhicules.

Il pose en outre une problématique particulière pour les modes de déplacements doux (piétons, vélos, ...) en entrée nord d'Amiens, où la rocade constitue une véritable barrière.

En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, axant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, et de son instruction technique modifiée le 12 septembre 2017, la DREAL Hauts- de-France s'est vue confier la Maîtrise d'Ouvrage de l'opération de requalification de l'échangeur Nord d'Amiens et la conduite des études d'opportunité de première et de deuxième phase.

Les études d'opportunité de phase 1 devaient permettre de définir les objectifs prioritaires de l'opération et de dégager les principales solutions d'aménagement envisageables. Elles ont été menées par le CEREMA en 2014, sur la base d'un diagnostic géométrique et fonctionnel de l'échangeur Nord d'Amiens et d'une étude de trafic menée par ARTER en 2013.

En 2016, le bureau d'études SEGIC Ingénierie s'est vu confier la mission de réalisation des études d'opportunité de phase 2, dont l'objectif était de définir et de comparer les différentes variantes d'aménagement possibles, de préciser leur faisabilité technique et leur coût, eu égard aux enjeux humains et environnementaux de la zone d'étude, et d'identifier, au travers d'une analyse comparative multicritères, la solution préférentielle qui aurait vocation à être portée à l'enquête publique.

Afin de mener à bien les différents éléments de mission, SEGIC Ingénierie, en charge des études techniques et environnementales, s'est associé à EXPLAIN, en charge des études de socio- économie.

Une étude liée au milieu naturel a par ailleurs été réalisée par Ecothème en décembre 2015.

Quatre variantes sont proposées à la concertation.

Variante 1 : l'échangeur actuel de configuration trèfle et profondément remanié pour être transformé en échangeur de type losange (ou lunette) présentant quatre bretelles diagonales reliées à la RN 25 par deux giratoires.

Variante 2 : l'échangeur actuel est profondément remanié pour être transformé en échangeur de type demi-trèfle symétrique, présentant 2 bretelles de sortie des RN 1/ RN 25 diagonales, 2 bretelles d'insertion sur les RN 1/RN 25 en boucle, toutes reliées à la RN 25 par deux giratoires.

Variante 3 : l'échangeur actuel est transformé en échangeur de type demi-trèfle orienté Est présentant au Nord une bretelle de sortie de la RN 25 diagonale, une bretelle d'insertion vers la RN 1 en boucle, et au Sud une bretelle de sortie de la RN1 en boucle une bretelle d'insertion vers la RN 25 Est en diagonale. Ces quatre bretelles sont reliées à la RN 25 par deux giratoires.

Variante 4 : l'échangeur actuel est transformé en échangeur de type trompette (demi-trèfle orienté Est au Nord et losange au Sud). La configuration au Nord présente une bretelle de sortie de la RN 25 diagonale et une bretelle d'insertion vers la RN 1 en boucle. La configuration au Sud présente des bretelles d'insertion sur la RN 25 vers l'Est et de sortie de la RN 1 en provenance de l'Ouest en diagonales. Ces 4 bretelles sont reliées à la RN 25 par deux giratoires.

2) La concertation

La présente concertation publique est régie par l'article L 103-2 du code de l'urbanisme qui dispose :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

- 1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
- 2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;
- 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;
- 4° Les projets de renouvellement urbain ».

a) Objectifs de la concertation publique

La phase de concertation a pour objectif d'introduire le dialogue avec le public et les élus et de dégager un consensus sur la solution préférentielle qui aura vocation à être portée à l'enquête publique :

- Informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, acteurs économiques... Cette information se veut précise et accessible.
- Communiquer au public les principales orientations et caractéristiques du projet.

- Écouter le public pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques, sociaux et environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population.
- Dialoguer pour recueillir les observations et propositions du public pour enrichir le projet.

b) le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de synthèse des différentes études déjà réalisées ou en cours ; il se veut accessible au plus grand nombre.

Il est destiné à présenter, dans un premier temps, le contexte et les objectifs du projet de requalification de l'échangeur Nord d'Amiens, ainsi que les enjeux liés à sa réalisation. Dans un second temps, il présente les différentes solutions qui ont été étudiées, leurs avantages et leurs inconvénients au regard des objectifs et des enjeux de l'opération.

c) les acteurs

LE MAITRE D'OUVRAGE

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Hauts-de-France, en tant que représentant de l'État et du Ministère de la Transition écologique et solidaire, assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

La conduite des études est assurée par le Pôle Maîtrise d'Ouvrage du Service Mobilité Infrastructures de la DREAL Hauts de France.

LE COMITÉ TECHNIQUE

Un comité technique (COTECH) composé des services de la DREAL Hauts-de-France, de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Nord, de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de la Somme, de la Région Hauts-de-France, du Département de la Somme, de l'Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) et d'Amiens Métropole, se réunit régulièrement pour échanger sur le projet.

Le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) assure le contrôle extérieur des dossiers techniques en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage.

LES PARTENAIRES FINANCIERS

Le financement du projet est inscrit au CPER 2015-2020 pour un montant de 5 M€, avec la clé de participation suivante :

- État : 75,2 %
- Amiens Métropole : 22,5 %
- Département de la Somme : 2,3 %.

Les travaux commenceront d'abord par la construction des nouvelles voies routières par l'Etat, pour permettre la réalisation dans un second temps de la voie verte et des voies bus sous maîtrise d'ouvrage d'Amiens Métropole, et dont le coût sera financé dans une autre opération.

LE GARANT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Dans le cadre de la charte de participation du public que le Ministère de la Transition écologique et solidaire s'est engagé à appliquer pour les projets dont il assure la maîtrise d'ouvrage, la DREAL a confié à un tiers une mission consistant à garantir le processus participatif et établir le bilan de la concertation. Cette mission est assurée par Monsieur Michel Marseille, Ingénieur retraité, auteur du présent rapport.

d) Composition du dossier

Le dossier soumis à concertation publique a été réalisé par l'unité Sud du pôle maîtrise d'ouvrage de la DREAL Hauts de France et comprend les éléments suivants :

- 1- La concertation : pourquoi ? comment ?

La concertation au cœur des grandes étapes de la réalisation du projet RN 25, étude d'opportunité d'itinéraire, échangeur entre RN25 et RN1, étude d'opportunité de phase 2, les acteurs du projet (le maître d'ouvrage, le comité technique, les partenaires financiers financiers, le garant de la concertation publique), les modalités de la concertation publique, objectifs de la concertation (comment s'informer, comment participer).

- 2- Le territoire du projet, les enjeux et objectifs de l'opération

Présentation de la zone d'étude, les enjeux liés au milieu physique (état initial du site, son environnement), les enjeux liés au milieu naturel, les enjeux liés au paysage, les enjeux liés à la mobilité, les enjeux liés à la sécurité routière, définition des objectifs de l'opération.

- 3- Présentation des variantes étudiées

Principes généraux de conception des variantes, trafic actuel, trafic prévisionnel, caractéristiques des aménagements, présentation des variantes étudiées (variante 1, échangeur de type losange, variante 2 échangeur de type demi trèfle symétrique, variante 3 échangeur de type demi trèfle orienté Est, variante 4 échangeur de type trompette).

- 4- Analyse comparative des variantes

Présentation de la méthode retenue pour l'analyse multicritères, critères techniques étudiés (sécurité routière, lisibilité de l'aménagement, transition entre les circulations rase campagne circulation urbaine, phasage des travaux, critères fonctionnels, écoulement du trafic, favoriser les itinéraires vers la rocade, vers l'Est notamment, circulation des bus, circulation des modes doux, critères environnementaux (le sol, l'eau et les milieux aquatiques, le milieu naturel, le paysage), critères économiques (coût des travaux, évaluation socio-économique), synthèse globale.

- 5- Conclusion

e) Organisation de la concertation publique

Le dossier de concertation indiquait les éléments suivants pour la concertation :

1) S'INFORMER

« La concertation publique se déroule du 20 novembre au 22 décembre 2017.

Le dossier de concertation est mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Hauts-de-France : <http://www.rn25.fr/>

Il est consultable en mairies d'Amiens secteur Nord (Atrium) et de Poulainville, aux horaires habituels d'ouverture des mairies.

Des expositions permanentes y sont également assurées. Ces expositions se composent de panneaux de présentation du projet.

Des permanences sont assurées par les responsables du projet :

En mairie de Poulainville :

- mardi 21 novembre de 11h00 à 12h30*
- jeudi 30 novembre de 11h00 à 12h30 -*
- jeudi 07 décembre de 17h00 à 18h30*
- mardi 19 décembre de 14h00 à 15h30*

En mairie d'Amiens secteur Nord (Atrium) :

- mardi 21 novembre de 9h00 à 10h30*
- jeudi 30 novembre de 9h00 à 10h30*
- jeudi 07 décembre de 15h00 à 16h30*
- mardi 19 décembre de 16h30 à 18h00*

Deux réunions publiques sont prévues :

- Le jeudi 23 novembre à 19h, à la maison pour tous, 1 rue Michel Ange, 80080 Amiens,*
- Le mardi 12 décembre 2017 à 19h, dans l'amphithéâtre de l'ESIEE, 14 quai de la Somme à Amiens.*

Ces deux réunions sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ».

2) PARTICIPER

« Le public peut s'exprimer :

- Au cours des réunions publiques,*
- En laissant un avis sur les registres de la concertation mis à disposition en mairies d'Amiens secteur Nord (Atrium) et de Poulainville, aux horaires habituels d'ouverture des mairies, et aux dates et lieux des réunions publiques,*
- Sur le registre dématérialisé mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Hauts de France : <http://www.rn25.fr/>*
- En envoyant une contribution par e-mail à l'adresse suivante : RN25.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr*

Un bilan de la concertation sera réalisé. Il reprendra synthétiquement l'ensemble des contributions de la concertation et montrera comment elles seront intégrées à la réflexion du maître d'ouvrage dans la poursuite des études ».

f) Déroulement de la concertation publique

La concertation publique s'est déroulée suivant le processus défini ci-avant.

Par arrêté DREAL n° 2017-001 en date du 21 novembre 2017, Monsieur le Préfet de la Somme a défini l'organisation de la concertation avec le public sur la requalification de l'échangeur nord d'Amiens entre les routes nationales 1 et 25.

1) Information de la concertation

L'annonce de cette concertation s'est faite par les médias avec les publications suivantes à partir d'un communiqué de presse élaboré par le responsable de projet en date du 13 novembre :

médias	Dates
Journal d'Abbeville	22 novembre
Courrier Picard	22 novembre
L'Abeille de la Ternoise	23 novembre
JDA journal d'Amiens et Amiens Métropole	12 décembre
Radio Evasion	11 décembre

Par ailleurs les informations suivantes ont été réalisées :

- diffusion de plaquettes par « boîtage » dans les quartiers Saint Ladre et Pigeonnier (2500 plaquettes diffusées)
- affichage sur panneau à messages variables (PMV) Place Gambetta et Coliséum à Amiens
- pose de panneaux d'information au droit de l'échangeur dans chaque sens
- diffusion d'une affichette au format A3 dans tous les commerces du secteur

2) Les permanences

Le responsable de projet a, comme prévu, tenu quatre permanences en mairie de Poulainville et quatre en mairie d'Amiens Nord (Atrium) de une heure trente chacune.

Récapitulatif du nombre de visiteurs et d'observations lors des permanences :

Lieu	Date	Nombre de visiteurs	Nombre d'observations
Amiens	21 novembre	0	
Amiens	30 novembre	2	
Amiens	7 décembre	0	
Amiens	19 décembre	0	
Total Amiens		2	3

Poulainville	21 novembre	0	
Poulainville	30 novembre	5	
Poulainville	7 décembre	3	
Poulainville	19 décembre	1	
Total Poulainville		9	3
Total		11	6

Les observations formulées sont développées dans le chapitre contributions du public.

3) les réunions publiques

Les réunions publiques se déroulaient suivant le schéma ci-après :

- mot d'accueil, présentation des intervenants et du sommaire de la réunion
- présentation du planning et des modalités de la concertation
- présentation des enjeux et fonctions de l'opération
- échanges avec la salle
- présentation des quatre variantes et leur comparatif
- vidéo de simulation des trafics
- échanges avec la salle
- conclusion

Les débats étaient enregistrés, le verbatim des séances est joint en annexe.

a) Réunion du jeudi 23 novembre à 19h, à la maison pour tous, 1 rue Michel Ange, 80080 Amiens,

Vingt personnes assistaient à cette première réunion dont le président de l'association du quartier et le président de l'association « Véloxygène ». Les prises de parole ont été nombreuses, pour solliciter des éclaircissements sur le projet, demander des précisions ou pour faire valoir un point de vue.

Durée de la réunion publique : 1h45

b) Réunion du mardi 12 décembre 2017 à 19h, dans l'amphithéâtre de l'ESIEE, 14 quai de la Somme à Amiens.

Onze personnes assistaient à cette réunion présidée par monsieur Ph. De Mester Préfet de la Somme, monsieur A. Gest, Président d'Amiens métropole a accueilli les participants rappelant que ce carrefour était à moderniser, qu'il convenait de ralentir la circulation en entrée de ville, d'assurer la sécurité des usagers. Monsieur Gest a rappelé l'engagement de la collectivité pour cet aménagement.

Durée de la réunion publique : 1h45

3) Contributions du public

Sur les registres mis à disposition dans les mairies on relève les observations suivantes :

a) Registre de Poulainville :

- Madame Juverga : il serait pour ma part préférable la variante 3
- Monsieur Amaury R : variante 3 avec décalage piste cyclable
- Monsieur Mangot Ph : variante 3 avec également la séparation de la voie verte par rapport à la voie bus, mais aussi la moins coûteuse. la variante 1 est à mon avis dangereuse dans l'arrivée dans le rond-point Nord à cause de l'angle mort en accès à ce rond-point en arrivant de Longueau
- Monsieur Vitry Claude : la variante trois est la solution qui favorise le mieux les déplacements des cyclistes et des bus

b) Registre d'Amiens :

- Il existe un problème de circulation des piétons au niveau de la ZAC "Shopping promenade » : les piétons traversent l'avenue de l'Europe alors que le rond-point qui a été construit ne comporte pas de passage piéton. C'est dangereux.

- Il est nécessaire de créer une voie cyclable vers le nord, vers Poulainville. On ne peut pas traverser l'échangeur.

- Monsieur Delamotte R : Il faut revoir la copie ! Ces travaux vont éloigner un peu plus les habitants du nord du département d'Amiens. En effet, il faudra désormais plus de temps puisque les travaux prévoient deux giratoires en plus. Je rappelle par ailleurs qu'il y a déjà deux giratoires à Poulainville et deux à Amiens Nord ce qui ferait six au total avant d'entrer dans Amiens en quelques kilomètres !

Par ailleurs la RN 25 est déjà encombrée fortement. Ces travaux vont augmenter cette difficulté. Il n'y a qu'à voir les bouchons matin et soir à Poulainville. Que dire avec deux giratoire de plus ! Au lieu de fluidifier le trafic, cela va le compliquer. La RN 25 n'en a vraiment pas besoin !

Ces travaux vont par ailleurs supprimer la dernière zone de dépassement vers Amiens quand on vient de Doullens. Là encore, le trafic sera rendu moins fluide. Les personnes ne pourront plus dépasser d'autres véhicules notamment les nombreux camions et engins agricoles, depuis La Vicogne.

Ce projet manque de hauteur. C'est la RN 25 dans son ensemble qui mérite un projet et une réflexion approfondie. Il est nécessaire d'écouter enfin les usagers et les élus locaux : ce n'est pas de ces aménagements dont la population a besoin en urgence mais de solutions crédibles pour désengager cet axe comme le projet d'A 24 ou encore une 2 x 2 voies.

N'éloignez pas les habitants du nord de la Somme de leur chef-lieu, n'éloignez pas Arras d'Amiens alors que nous sommes désormais dans la même région !

La RN 25 mérite un projet plus ambitieux, d'Amiens à Arras en passant par Doullens, qui prenne enfin compte de ce que vivent les usagers au quotidien.

c) Réunions publiques :

a) **Réunion du jeudi 23 novembre à 19h**, à la maison pour tous, 1 rue Michel Ange, 80080 Amiens,

Vingt personnes assistaient à cette première réunion dont le président de l'association du quartier et le président de l'association « Véloxygène ».

Les prises de parole peuvent se résumer ainsi :

- le temps de parcours pour accéder à Amiens sera allongé
- le projet va décourager les habitants du nord du département de venir en ville
- pourquoi ne pas créer un souterrain ?
- discussion sur les estimations et la VAN
- quelle sera la congestion de la circulation en 2050 sur l'échangeur dans sa configuration actuelle ?
- créer un parking relais au nord de l'échangeur
- quelle est la date de la réalisation de la voie verte (bus vélo)
- nécessité de coordonner les dates de réalisation des travaux des deux projets

Extraits du verbatim :

« Il y a des flux importants aussi nord-sud le matin et puis dans l'autre sens le soir quand les gens rentrent 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.

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 RN25.

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.

Vous avez une idée du temps de parcours supplémentaire que va générer tous ces aménagements à terme parce que là on a déjà deux nouveaux ronds-points qui nous augmentent 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.

Vous vous voulez vraiment décourager les usagers qui ont besoin de se rendre pour leur travail dans Amiens, d'utiliser leur voiture donc 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.

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.

Demain sera plus tournée vers les transports en commun. Vous avez oublié la ligne Amiens Doullens qui est une des plus fréquentées du département

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.

La solution 3 permet à la fois d'avoir alors le parcours le plus court, le moins pénalisant pour les cyclistes

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 et moins contraints ?

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 ».

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.

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 et du coup qui permet au moins à l'heure de pointe du matin d'être en site propre.

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.

Pourquoi vous ne faites pas un souterrain pour ceux qui vont tout droit ?

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 ?

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.

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 ».

Durée de la réunion publique : 1h45

b) Réunion du mardi 12 décembre 2017 à 19h, dans l'amphithéâtre de l'ESIEE, 14 quai de la Somme à Amiens.

Onze personnes assistaient à cette réunion présidée par monsieur Ph. De Mester Préfet de la Somme, en présence de monsieur A. Gest, Président d'Amiens métropole.

Les prises de parole peuvent se résumer ainsi :

- ce carrefour est la seule entrée d'Amiens non aménagée
- nous (association Véloxygène) sommes satisfait de la réflexion engagée
- prendre en compte les problèmes de circulation agricole sur la RN 25

- remarques sur les hypothèses de trafic retenues (plus de 30 %)
- la VAN ne prend pas en compte les ralentissements
- la voie verte doit être réalisée dans les deux sens
- préciser le raccordement des voies douces vers Poulainville
- le schéma 2016-2026 piétons d'Amiens métropole ne prévoit pas cette opération
- la variante 3 est excellente
- le plan vélo ne prend pas en compte le projet toutefois compte tenu de l'avancement actuel du projet, la programmation pourrait être revue et cette opération deviendrait prioritaire
- réduire l'impact foncier, expérience de la chambre d'agriculture à partager sur la réutilisation des déblais
- pourquoi ne pas prévoir de « shunt »
- un passage inférieur pour vélo n'est pas sécurisant
- ne pas mettre les remblais en vallées sèches
- préférence pour la variante 3 avec quelques aménagements

Extraits du verbatim :

« A Gest : Il (le carrefour) est nécessairement à revoir pour assurer la sécurité des usagers. La deuxième chose, c'est qu'il est l'occasion de favoriser encore une fois l'entrée nord de la ville et de l'agglomération. Cela va être l'occasion de faire un troisième niveau de ralentissement des véhicules venant de la route de Doullens »

Nous allons effectivement contribuer à ce que ce dossier se réalise. Bien évidemment, on y voit les intérêts que je viens de décrire en termes de sécurité et puis un complément à l'aménagement et à la modification très substantielle que nous avons mise en place au nord de la ville. Je vous assure de la collaboration d'Amiens métropole sur ce dossier.

Ph De Mester : C'est le plus important des projets qui fait effectivement l'objet d'un cofinancement entre l'état et la métropole d'Amiens et peut être aussi un petit peu de financement du département.

Cette réunion fait partie du dispositif de concertation que nous mettons en œuvre dans le cadre de la préparation de cette opération, comme la loi nous le demande.

Autres interventions :

Poulainville est le principal bénéficiaire de cette opération. On aura la possibilité d'avoir une voie circulaire pour des circulations douces. C'est le gros avantage de ces échangeurs.

On se réjouit qu'il y a aujourd'hui un projet sur cette entrée de ville, qui dans les quatre entrées de ville, la seule qui soit pratiquement infranchissable pour les cyclistes pour le nord d'Amiens...

Rester vigilant à la circulation agricole.

Quand vous libérer de l'espace que faites-vous des deux anciennes boucles ?

Je m'interrogeais justement sur le choix des hypothèses les plus défavorables de trafic qui a été fait. Il y a d'autres hypothèses qui cadre davantage avec les engagements internationaux, nationaux du pays notamment la stratégie nationale bas carbone qui donne des prévisions plus basses. Je trouve étonnant de ne pas les utiliser.

Je constate qu'effectivement les économies et les gains qui pourraient être prises en considération dans le cadre de cette évaluation de la rentabilité économique notamment liées justement au développement des modes doux et ne sont pas valorisées.

On peut se demander jusqu'à quel point le document qu'on nous présente, n'est pas un peu faux parce que n'importe qui irait voir et n'assisterait pas à ces deux réunions publiques ne saurait pas que l'aménagement cyclable et l'aménagement bus, il est pour plus tard quand même. Il n'est pas en 2021 vraisemblablement pour ce qui est d'Amiens métropole. Ce que l'on peut dire aujourd'hui nous association qui œuvre là-dessus qu'il y a un schéma directeur d'aménagement cyclable qui est de 2016 à 2026, puisqu'il a été voté, ... aujourd'hui il n'est pas au programme donc ça veut dire qu'on est au-delà de 2026 dans l'état actuel des choses. On va avoir une mise en service en 2021, quid des cyclistes, quid des transports en commun là aussi parce qu'effectivement s'il intéresse une partie des transports urbains qui desservent je crois Poulainville à des fréquences qui sont aujourd'hui peu importantes d'après ce que j'ai compris à la réunion qui avait été faite à l'Atrium. Il y a quand même ici une ligne de transport interurbain qui est sûr le seul axe qui n'est pas desservi globalement par la voie ferrée, qui doit être la ligne de transport interurbain la plus utilisée du département. ... la variante 3 apporte une arrivée transports en commun le matin au moment où les gens vont travailler qui est sûr de ne jamais être coupée c'est à dire que la seule version qui permet d'arriver à l'heure au boulot. Je crois qu'il est prévu un pôle d'échange à terme d'ailleurs à l'entrée nord donc d'arriver là où on va retrouver un bus à haut niveau de service à fréquence importante. La version 3 quand on a regardé nous en tant qu'association en conseil d'administration, c'est celle qui permettra effectivement à notre sens le plus de report modal et c'est bien ça monsieur le Préfet ce que cherche à faire l'Etat en ce moment. On est en train d'en parler aujourd'hui, en haut-lieu à Paris. C'est une vraie interrogation sur le fait qu'en 2021 il n'y a pas d'aménagements cyclables, il n'y a pas d'aménagements bus et pas la continuité jusqu'à Poulainville.

Ce tracé (variante 3), pour Amiens Métropole, semble le meilleur parce que d'une part, cela fait une vraie continuité pour les vélos, les modes doux et cela les met en sécurité, cela ne les oblige pas à faire, même s'ils sont à assistance à électrique, à prendre des passages souterrains. Ce tracé-là est meilleur. Forcément, cela va nous amener à revoir la programmation budgétaire pour 2020. On a d'ailleurs commencé à travailler sur la prolongation. C'est inscrit dans le schéma régional, la liaison avec Poulainville. Je demande aux services ... éventuellement l'inscription dans des plans avec la Région pour obtenir des financements. Franchement, ça fait partie des dossiers qui seraient plutôt prioritaire, priorisé par Amiens métropole. En tout cas, on va tout faire, je ne vais pas m'engager non plus à la place de l'ensemble de communauté d'agglomération mais on va tout faire pour faire en sorte mais bon faut d'abord laisser réaliser les aménagements routiers et puis pour qu'on perde le moins de temps possible pour que l'on puisse se réaliser. Ce qui est intéressant, c'est que l'enquête publique aujourd'hui intègre tout cela.

On est avec les quatre variantes qui sont proposées dans un bon esprit en tout cas dans une volonté manifeste de réduire l'impact de ce projet sur le foncier agricole donc ça c'est quelque chose à saluer. On se rend compte que toutes les solutions qui sont proposées permettent finalement de réduire l'emprise actuelle de l'échangeur donc là aussi c'est relativement intéressant. Cela permet d'économiser entre 3 et 5 ha d'après ce que ce que vous nous avez montré. Par contre, cela va générer des mouvements de terre relativement important entre 40 et 100 000 mètres cubes. C'est là que je m'inquiète un petit peu. Où est ce qu'on va les mettre ces déblais ? Qu'est ce qu'on va en faire et combien ça va coûter si on envisage une mise en décharge ? Quelles sont les alternatives qu'on peut offrir à ces déblais ? On a quelques petites idées sur le sujet. On pourrait éventuellement échanger là-dessus.

Faire de ce projet-là peut-être un projet exemplaire en tout cas unique en France, d'un projet qui serait peut-être même générateur de foncier agricole alors que tous les projets d'aménagement de ce type là sont consommateurs de foncier agricole.

La variante 3 aujourd'hui en termes d'emprise et en termes de volumes de déblais, elle paraît le compromis le plus avantageux sur le plan du foncier agricole en tout cas ».

Durée de la réunion publique : 1h45

d) Boîtes mail

Boîte mail RN 25

20 décembre Phifi80 : favorable à la variante 3

16 décembre Régis Amaury : Suite notre rencontre à Poulainville je suis pour la variante 2 car la variante 3 ne protège pas suffisamment en « dur » la piste vélos/piétons. Si cette dernière était mieux protégée de la route, celle-ci aurait ma préférence.

21 décembre : correspondance de l'association Véloxygène. Ce courrier est joint en annexe du présent rapport. Dans son courrier l'association indique notamment :

« - le réaménagement de cette échangeur entre les routes nationales 1 et 25 est une bonne nouvelle pour l'ensemble des usagers

- nous nous interrogeons cependant sur le choix d'un scénario tendanciel plutôt que d'un scénarios « Stratégie nationale bas carbone » cohérent avec les engagements internationaux de la France, dans les hypothèses de trafic prévisionnel à l'horizon 2050

- la variante 3 recueille la nette préférence de l'association pour la place accordée aux modes doux et l'itinéraire direct et peu accidenté qu'elle privilégie

- nous souhaitons des précisions sur le calendrier de réalisation de la voie verte et affirmons notre refus d'un aménagement différé pour les cyclistes

- ce nouvel aménagement n'aura de sens que si la voie verte est prolongée vers le Nord, dans un premier temps jusqu'à Poulainville »

Boîte mail du garant de la concertation :

Aucun message reçu

e) site internet RN 25 :

Aucun message reçu

f) correspondance :

La chambre d'agriculture a produit un courrier en date du 19 décembre exprimant les observations, préoccupations et demandes de la profession agricole. Le courrier est joint en annexe. La conclusion de ce courrier est la suivante :

« les principaux enjeux pour ce projet de requalification de l'échangeur Nord d'Amiens seront liés aux mouvements de terre qui devront tendre vers le meilleur équilibre des déblais/remblais et permettre de libérer un espace agricole réhabilité par rapport à l'emprise de l'échangeur existant. En réduisant les mouvements de terre à 39 000 m³ et en permettant la libération de plus de 5 ha de terrains par rapport à l'emprise de l'échangeur actuel, la variante 3 de type demi-trèfle orienté Est, nous paraît satisfaire aux principaux objectifs et enjeux exprimés par la profession agricole ».

Par ailleurs il convient de noter des articles parus dans le Courrier Picard en date des 16 et 30 décembre 2017 relatant la colère des habitants du secteur Doullennais et demandant que les crédits prévus pour l'aménagement de l'échangeur d'Amiens soient affectés à l'aménagement de l'itinéraire. Ces articles sont joints en annexe du présent rapport.

16 décembre :

« Les travaux sur la RN 25 ne passent pas »

Les élus du Doullennais sont en colère : des giratoires sont prévus à Amiens, rien pour leur territoire ».

30 décembre :

Le vendredi 22 décembre, Romain Delamotte (PS) s'est rendu à la mairie du secteur nord d'Amiens (située à l'Atrium), afin de participer à l'enquête publique sur le réaménagement de la RN 25 à l'entrée d'Amiens. « J'ai écrit toute mon hostilité à ce projet qui prévoit la réalisation de deux giratoires. J'y suis opposé pour plusieurs raisons. La première, sans doute la plus importante, est que cela va entraîner, pour les habitants du nord du département, une augmentation du temps pour se rendre à Amiens ! Le trafic est déjà saturé aux heures de pointe à Poulainville et on s'apprête à empirer la situation au lieu de fluidifier la circulation, sur cet axe très emprunté. C'est un non-sens ! »

Une motion avait déjà été prise par les élus lors du dernier conseil communautaire pour rappeler que cette RN 25 avait besoin d'aménagements non pas en arrivant à Amiens, mais plutôt dans les traversées de villages.

Département de la Somme

Communes de

AMIENS et POULAINVILLE

Aménagement de l'échangeur : RN25-RN1

Concertation publique

20 novembre - 22 décembre 2017

CONCLUSIONS

La route nationale 25, ou RN 25, est une route nationale longue d'un peu plus de 60 km reliant Amiens à Arras. Elle supporte un trafic d'environ 10 000 véhicules/jour et assure principalement un rôle de liaison interurbaine (déplacements pendulaires vers Amiens, principal bassin d'emplois).

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

Une étude d'opportunité d'itinéraire menée sur l'ensemble de l'axe de la RN25 entre Amiens et Arras a été engagée en 2012 afin de définir un parti global d'aménagement et de prioriser les opérations à mettre en œuvre pour homogénéiser et sécuriser l'itinéraire, en vue de leur inscription au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015- 2020.

Cette étude d'aménagement d'axe devait permettre de répondre à 4 objectifs priorités :

1. Traiter les points singuliers générateurs d'insécurité routière,
2. Améliorer l'offre de transports en commun avec un bon niveau de service,
3. Améliorer la fluidité du trafic en traitant les points de congestion et en optimisant les possibilités de dépassement (et notamment des véhicules lents liés à l'activité agricole),
4. Réduire l'impact de l'infrastructure routière sur l'environnement et le cadre de vie des populations riveraines.

Parmi l'ensemble des opérations identifiées dans le cadre de cette étude, le ministère en charge des infrastructures de transport du réseau national a retenu trois opérations prioritaires à inscrire au CPER 2015-2020 :

- L'aménagement d'un créneau de dépassement au sud de Beauval dans le sens nord/sud,
- L'aménagement du carrefour du Vert Galant entre la RD117 et la RN25 entre Beauval et la Vicogne,
- L'aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens, entre la RN25 et la RN1.

La présente concertation porte sur l'aménagement de l'échangeur entre la RN25 et la RN1 au nord d'Amiens, dans le département de la Somme (80).

La phase de concertation publique, menée préalablement au choix de la solution d'aménagement qui sera portée à l'enquête publique, a pour but d'informer le public et de répondre à ses interrogations éventuelles sur les principales caractéristiques et orientations du projet.

Elle vise à associer la population à la prise de décisions publiques, en phase amont de conception des projets.

L'échangeur Nord d'Amiens se situe à l'intersection entre la RN25 et la RN1 sur la rocade Nord d'Amiens.

Il présente une configuration en forme de trèfle, très autoroutière, en entrée de ville d'Amiens.

Il pose des problèmes de sécurité routière compte tenu de sa géométrie qui n'est pas aux normes :

- les bretelles de sorties en « boucles » de la rocade ont des rayons de girations insuffisants, ce qui entraîne régulièrement des accidents en sorties de routes ;
- les voies d'entrecroisement entre les bretelles d'entrée et de sortie ont des longueurs trop faibles, ce qui génère des trajectoires en cisaillement dangereuses entre les véhicules.

Il pose en outre une problématique particulière pour les modes de déplacements doux (piétons, vélos, ...) en entrée nord d'Amiens, où la rocade constitue une véritable barrière.

Quatre variantes d'aménagement de l'échangeur étaient présentées à la concertation

Le dossier de concertation indiquait les éléments suivants pour la concertation :

1) S'INFORMER

« La concertation publique se déroule du 20 novembre au 22 décembre 2017.

Le dossier de concertation est mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Hauts-de-France : <http://www.rn25.fr/>

Il est consultable en mairies d'Amiens secteur Nord (Atrium) et de Poulainville, aux horaires habituels d'ouverture des mairies.

Des expositions permanentes y sont également assurées. Ces expositions se composent de panneaux de présentation du projet.

Des permanences sont assurées par les responsables du projet :

En mairie de Poulainville :

- mardi 21 novembre de 11h00 à 12h30*
- jeudi 30 novembre de 11h00 à 12h30 -*
- jeudi 07 décembre de 17h00 à 18h30*
- mardi 19 décembre de 14h00 à 15h30*

En mairie d'Amiens secteur Nord (Atrium) :

- mardi 21 novembre de 9h00 à 10h30*
- jeudi 30 novembre de 9h00 à 10h30*
- jeudi 07 décembre de 15h00 à 16h30*
- mardi 19 décembre de 16h30 à 18h00*

Deux réunions publiques sont prévues :

- Le jeudi 23 novembre à 19h, à la maison pour tous, 1 rue Michel Ange, 80080 Amiens,*
- Le mardi 12 décembre 2017 à 19h, dans l'amphithéâtre de l'ESIEE, 14 quai de la Somme à Amiens.*

Ces deux réunions sont accessibles aux personnes à mobilité réduite ».

2) PARTICIPER

« Le public peut s'exprimer :

- Au cours des réunions publiques,*
- En laissant un avis sur les registres de la concertation mis à disposition en mairies d'Amiens secteur Nord (Atrium) et de Poulainville, aux horaires habituels d'ouverture des mairies, et aux dates et lieux des réunions publiques,*
- Sur le registre dématérialisé mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Hauts de France : <http://www.rn25.fr/>*
- En envoyant une contribution par e-mail à l'adresse suivante : RN25.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr*

Un bilan de la concertation sera réalisé. Il reprendra synthétiquement l'ensemble des contributions de la concertation et montrera comment elles seront intégrées à la réflexion du maître d'ouvrage dans la poursuite des études ».

La concertation publique s'est déroulée suivant le processus défini ci-avant.

L'annonce de cette concertation s'est faite, à partir d'un communiqué de presse élaboré par le responsable de projet en date du 13 novembre, par les médias régionaux :

- Journal d'Abbeville 22 novembre
- Courrier Picard 22 novembre
- L'abeille de la Ternoise 23 novembre
- JDA journal d'Amiens et Amiens Métropole 12 décembre
- Radio évasion 11 décembre

Par ailleurs le plan d'information suivant a été réalisé :

- diffusion de plaquettes par « boitage » dans les quartiers « Saint Ladre » et « Pigeonnier » (2500 plaquettes diffusées)
- affichage sur panneau à messages variables (PMV) Place Gambetta et Colisée à Amiens
- pose de panneaux d'information au droit de l'échangeur dans chaque sens
- diffusion d'une affichette au format A3 dans tous les commerces du secteur.

Le responsable de projet a tenu quatre permanences en mairie de Poulainville et quatre en mairie d'Amiens Nord (Atrium) de une heure trente chacune.

Onze personnes se sont présentées lors des permanences, 6 observations ont été transcrites sur les registres.

Les 2 réunions publiques se sont déroulées, jeudi 23 novembre et mardi 12 décembre, suivant le schéma ci-après :

- mot d'accueil et présentation des intervenants et du sommaire de la réunion
- présentation du planning et des modalités de la concertation
- présentation des enjeux et fonctions de l'opération
- échanges avec la salle
- présentation des quatre variantes et leur comparatif
- vidéo de simulation des trafics
- échanges avec la salle
- conclusion

Les débats étaient enregistrés et un verbatim établi.

Vingt personnes assistaient à cette première réunion dont le président de l'association du quartier et le président de l'association « Véloxygène ».

Onze personnes assistaient à la deuxième réunion présidée par monsieur Ph. De Mester Préfet de la Somme, monsieur A. Gest, Président d'Amiens métropole a accueilli les participants rappelant que ce carrefour était à moderniser, qu'il convenait de ralentir la circulation en entrée de ville, d'assurer la sécurité des usagers et rappelé l'engagement de la collectivité pour cet aménagement.

Trois messages ont été inscrits sur la boîte mail dédiée à la concertation

Aucun message n'a été publié sur la boîte mail du garant et sur le site internet de l'opération.

La chambre d'agriculture de la Somme a exprimé ses observations, préoccupations et demandes par courrier du 19 décembre 2017.

Les remarques peuvent se résumer ainsi :

- Satisfaction que ce carrefour d'entrée de ville, le seul non aménagé à ce jour, fasse l'objet d'études
- Préférence pour la variante 3
- Demande de séparer la voie verte des voies de circulation
- Demande forte de voir se réaliser de manière coordonnée l'aménagement de l'échangeur et des voies douces
- Prendre en compte dans les études à venir la circulation des engins agricoles
- Quelle sera le devenir des éventuelles libérations d'emprise ?

Quelques réticences ont été exprimées :

- Le temps de parcours pour accéder à Amiens en venant du Nord du département sera allongé
- Le devenir des déblais excédentaires
- Etudier la liaison « voie verte » jusqu'à Poulainville

Par ailleurs des élus du Doullennais ont exprimé leur mécontentement, considérant que la priorité d'aménagement de la RN 25 devrait porter sur les traverses d'agglomération et non sur l'échangeur d'Amiens-Poulainville.

Le garant de la concertation constate les données suivantes :

Les termes de l'arrêté de Monsieur le Préfet, en date du 21 novembre 2017, ayant organisé la concertation ont été respectés ;

Le dossier présenté à la concertation est complet, lisible ;

Le responsable de projet a mis en oeuvre des moyens importants pour faire connaître le déroulement de cette concertation et les façons de prendre part à la réflexion et de formuler des observations (annonces dans les journaux, diffusion de tract dans les boîtes aux lettres, affiches dans les commerces, panneaux sur le site)

L'information faite au public a permis de prendre connaissance du projet ;

Ce dossier a pu être consulté dans son intégralité sur support papier pendant toute la durée de la concertation et sur le site internet dédié ;

Durant cette période, le public a pu formuler ses observations sur les registres à feuillets non mobiles côtés et paraphés par le garant.

Le responsable de projet a rencontré onze personnes pendant les permanences, six contributions ont été transcrites sur les registres.

Les réunions publiques ont été peu fréquentées (une trentaine de personnes au total pour les deux réunions).

Les participants aux réunions publiques se sont largement exprimés, sollicitant des compléments d'information, exprimant des remarques ou suggérant des pistes de réflexion pour la poursuite des études.

Les remarques formulées pendant la concertation ne sont pas de nature à remettre en cause le contenu du projet et doivent être prises en compte dans les études à venir conduisant à la définition du projet.

le garant n'a à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de la concertation.

Le tiers indépendant, garant de la concertation, atteste que la concertation relative à l'aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens RN25-RN1 qui s'est tenue du 20 novembre au 22 décembre 2017, s'est déroulée dans de très bonnes conditions, sans aucun incident.

Si la participation du public a été faible, le porteur de projet ne peut en être tenu responsable, celui-ci ayant mis en oeuvre tous les moyens d'information disponibles pour alerter le public de la tenue de cette concertation.

Toutes les personnes qui souhaitent s'exprimer sur le projet l'ont fait, soit sur les registres de concertation, soit lors des réunions publiques.

La variante 3, est la variante retenue par le public qui souhaite que dans le projet final la voie verte soit séparée des voies de circulation automobile. Il est aussi demandé que les aménagements de l'échangeur et de la voie verte soient coordonnés.

Fait à Lhéraule, le 15 janvier 2018



Michel Marseille

Tiers indépendant, garant de la concertation publique