

Restitution réunion concertation échangeur RN1/RN25 du 12 décembre 2017

M. Pascal Nicolle

Bonsoir à toutes et à tous. Merci d'être là ce soir malgré le froid. On va tout de suite lancer cette deuxième réunion publique sur le sujet. On était au quartier Saint-Ladre il y a quelques jours de cela. Je vais passer tout de suite la parole à celui qui nous accueille ici ce soir c'est-à-dire Alain Gest le président d'Amiens métropole, la communauté d'agglomération.

M. Alain Gest

Je voulais vous saluer toutes et tous et puis des gens qui sont venu avoir une information sur ce projet important. Projet important qui va correspondre d'une part à une mise aux normes et une mise en adéquation de cette entrée nord d'Amiens avec des conditions techniques qu'il faut remplir. Ce diffuseur est très ancien maintenant. Je ne me souviens même pas de la date de sa réalisation pour ma part mais depuis lors beaucoup de choses ont changé. Il 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 puisqu'ensuite il y a les deux nouveaux ronds-points que nous avons récemment réalisés pour le nouveau centre commercial et l'accès à la partie sud du parking de Carrefour. Nous voyons avec intérêt la réalisation de cet élément supplémentaire. C'est la raison pour laquelle monsieur le préfet lorsque nous avons été sollicités dans le cadre du contrat de plan nous avons répondu favorablement à la participation financière d'Amiens métropole. Je vous confirme ce soir que nous n'avons pas changé d'avis sur le sujet. 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.

M. Philippe DE MESTER

Ce projet d'aménagement se configure parmi les projets du contrat de plan 2015-2020.

L'aménagement de la rn 25 comprend trois opérations :

- une première qui a été réalisée d'ailleurs cette année et qui est donc l'aménagement du carrefour au niveau du Vert-Galant
- ensuite il y aura un doublement de chaussée aux alentours de Beauval
- puis l'aménagement de l'échangeur rn 1 / rn25

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. Je tiens à préciser que cette concertation se fait sous le regard de monsieur Michel Marseille qui est le garant du bon déroulement de la concertation. Il observe la façon dont les choses se passent et qui pourra ensuite rendre compte de la façon dont cette concertation s'est déroulée. Il a aussi participé aux autres étapes et je le remercie de ce travail.

On va vous présenter l'opération, les différentes hypothèses aménagements qui sont envisagées, recueillir vos remarques qui pourront nourrir notre réflexion et pour le choix définitif que le maître d'ouvrage qui est la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement, la DREAL aura à proposer au ministre pour approbation.

M. Demagny

Nous entendons un maximum de réaction pour enrichir le projet et faire en sorte qu'émerge de notre étude d'opportunité une variante sur laquelle on pourra continuer de travailler.

M. Pascal Nicolle

Je travaille avec l'agence Quatrevingtdouze qui a accompagné la concertation sur ce projet. Je vais essayer de faire en sorte que cette réunion soit la plus participative possible sous le contrôle de monsieur le garant. Je précise d'ailleurs que tous les propos qui vont être tenus ce soir vont être enregistrés pour vraiment prendre en compte toutes les propositions, les avis qui seront recueillis. Je vais tout de suite aller un petit peu dans la salle pour faire connaissance avec ceux qui sont venus. Je vous ai vu tout à l'heure, vous êtes venu un peu par curiosité vous avez vu un panneau qui vous informe de la réunion ce soir.

Participant

Je suis utilisateur de l'échangeur avec la particularité de l'utiliser beaucoup plus à vélo qu'en voiture. J'habite Coisy et je travaille sur Amiens. Je fais mes trajets domicile travail en vélo.

M. Pascal Nicolle

Vous attendez quoi de cette rencontre de ce soir ?

Participant

Par rapport aux variantes mode de déplacement doux voir un peu ce qui est va être l'orientation qui est choisi et notamment certaines orientations qui sont plus surprenantes.

M. Pascal Nicolle

Vous, monsieur, vous m'avez dit que vous veniez en curieux.

Participant

Je suis résident à Villers Bocage et j'emprunte la n25 depuis des années, deux fois, trois fois par jour quelque fois même plus. Je suis donc très intéressé par ces deux nouveaux ronds-points enfin disons par ce nouvel échangeur avec celui qu'on a vécu pendant un an, un an et demi, qualité d'exécution et de circulation très bien, très honorable. On n'a eu aucun problème et on a un résultat qui dépasse les espérances. Je viens par curiosité aussi par futur emprunt.

M. Vitry

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.

M. Lefevre

Effectivement, le projet d'aménagement de l'échangeur nord d'Amiens concerne les routes nationales 25 et rn1 sur la rocade nord-est d'Amiens que vous connaissez sans doute et qui se trouve l'une des principales portes d'entrée d'Amiens au nord d'Amiens et qui relie la rn 25 qui vient du nord, de Poulainville, de Doullens et qui se raccorde sur la rn1 rn25 rocade nord-ouest d'Amiens. Cet échangeur pose plusieurs problèmes. Premièrement, un problème de sécurité routière. Cet échangeur pose plusieurs problèmes au niveau d'abord de la courbe des bretelles de sortie en boucle qui présente des rayons de giration très faibles et qui peuvent entraîner des accidents et des sorties de route. C'est ce qu'on rencontre fréquemment. Par ailleurs, autre problème de sécurité, ce sont les voies d'entrecroisement sur les bretelles d'échangeurs qui sont souvent très courtes. Ici, entre les entrées et les sorties et lorsqu'on aborde cet échangeur, on a toujours une appréhension, lorsqu'on sort et qu'on voit des gens rentrer, de lever le pied surtout lorsqu'on roule à 110 km/heure sur la rocade. Cela peut entraîner également des manœuvres dangereuses de cisaillement entre ces véhicules qui rentrent et qui sortent et des fois des accrochages qui se produisent. Autre souci, c'est l'entrée de ville d'Amiens qui aujourd'hui présente une configuration très autoroutière : aujourd'hui 2 x 2, 2 x 3 voies en entrée d'Amiens qui pose effectivement un problème d'entrée de ville pour inciter les usagers à lever le pied. Ici, on a des vitesses pratiquées très importantes en entrée de ville d'Amiens. Enfin, un dernier problème, c'est la barrière que constitue la rocade pour les modes doux,

à savoir, les piétons et les vélos qui ne peuvent pas franchir cette rocade facilement. Malgré tout, cette configuration autoroutière ne se prête pas au passage des modes doux piétons et vélos. Le but du réaménagement est de permettre de faciliter le passage de ces modes doux en même temps que l'on redessine l'échangeur.

Alors, la présentation va se dérouler de la façon suivante. On va vous expliquer les raisons de cet aménagement, les enjeux du territoire, les objectifs du projet, les différentes variantes qui ont été étudiées par le bureau d'études SEGIC et la comparaison qui ont été faites entre ses variantes. Le but est ensuite de recueillir votre avis à la suite de ces présentations. Le projet s'inscrit dans un planning. Aujourd'hui, on en est à la première étape. C'est la présentation des différentes variantes. La concertation publique que l'on mène aujourd'hui a pour but d'amener au choix d'une variante, de pouvoir ensuite passer l'année prochaine en 2018 à l'étude technique détaillée du choix de la variante qui sera retenue et passer ensuite en phase de démarches réglementaires et d'obtenir des autorisations pour réaliser ces travaux. On envisage des travaux à partir de 2019-2020 et une mise en service en 2021.

M. Pascal Nicolle

On est très en amont le projet n'est pas finalisé il peut encore bouger.

M. Laurent Lefevre

Effectivement, le but de la démarche, c'est essayer d'amender le projet, essayer de l'améliorer si c'est possible. Le projet a été effectivement menée par la DREAL Hauts-de-France en tant que maîtrise d'ouvrage mais la DREAL s'est associé d'un comité technique auquel a participé la direction Interdépartementale des routes qui assure l'entretien, la gestion des routes nationales, la direction départementale des territoires et de la mer de la Somme, la région au niveau des services de transports scolaires, le département de la Somme, l'ADUGA, agence de développement et d'urbanisme du grand amiénois, Amiens métropole bien sûr et le CEREMA en tant que contrôle extérieur des études. Les partenaires financiers autour du projet sont l'état, la métropole et département de la Somme dans le cadre du contrat de plan état-région 2015 2020.

La concertation se déroule du 20 novembre au 22 décembre 2017. Elle est réalisée au titre de l'article L100 3-2 du code de l'urbanisme qui prévoit une concertation publique pour les aménagements en agglomération. Le dossier de concertation a été mis en ligne sur le site rn25.fr. Il est donc disponible sur le site directement. Il est aussi disponible à l'accueil. Vous pouvez le consulter et poser vos remarques sur le registre qui est mis à disposition à côté de ce dossier de concertation, registre aussi mis à disposition sur le site internet de la DREAL.

Deux réunions publiques ont été prévues, une première avec le comité de quartier Saint-Ladre. On a eu un peu plus de succès, une vingtaine de personnes qu'aujourd'hui. La deuxième réunion aujourd'hui à l'EISEE. Nous assurons également des permanences en mairie d'Amiens nord et de Poulainville à raison d'une séance par semaine. Vous pouvez vous exprimer au cours des différentes réunions, au cours des différentes permanences sur le registre qui sont mis à disposition ou encore en nous envoyant un mail à l'adresse qui figure là. La concertation publique est suivie par un garant de la concertation qui va vous expliquer sa mission.

M. Michel Marseille

Cette mission est cadrée par un article du code de l'urbanisme. Le ministère a souhaité élargir à l'ensemble de ces projets cette procédure de concertation et pour la garantir d'où le mot de garant, ils m'ont demandé d'assurer cette liaison, d'être ce tiers indépendant qui va donc rendre compte de cette concertation. Mon rôle est essentiellement de vérifier que tout le monde puisse exprimer, qu'il n'y est pas de restriction, que ce ne soit pas orienté. Je suis complètement indépendant par rapport au projet.

M. Pascal Nicolle

Vous vous appuyez sur quelles règles méthodologiques ?

M. Michel Marseille

L'écoute... je lis le projet mais je ne m'interviens pas sur le contenu du projet. C'est bien sur la phase de discussion de recensements des observations et c'est là-dessus que j'interviens. Je suis par ailleurs aussi commissaire enquêteur ce qui fait que j'ai été choisi mais ici je ne suis pas le commissaire enquêteur. Je dirai que ces fonctions sont un peu les mêmes. Indépendant, j'habite dans l'Oise donc loin du projet et je suis à votre écoute très attentifs. Je dirais ouvert. Tout à l'heure, on vous a donné les coordonnées où vous pouvez me saisir. Je suis un ingénieur donc je connais un peu le domaine. Je suis retraité, j'habite dans l'Oise, loin du projet. Je suis par ailleurs commissaire enquêteur mais je n'interviens pas dans la Somme. Dans l'Oise, j'ai à mon actif une cinquantaine d'enquête de tous domaines. C'est un rôle complètement d'écoute, d'échange et de m'assurer que tout le monde puisse bien participer, ce qui sera remonté soit fidèle à ce que j'aurais entendu.

M. Pascal Nicolle

Tout ça, sous l'égide de la charte de la participation du public à laquelle nous avons adhéré.

Mme Jeanne Rooy

Ces études d'opportunité de phase 2 ont pour objectif de définir les variantes d'aménagements possibles en fonction des enjeux du territoire, issu d'un diagnostic qu'on va vous présenter maintenant. Le projet d'aménagement de l'échangeur nord d'Amiens se situe à l'intersection entre la rn 25 qui vient du nord et la rocade nord d'Amiens qui sont deux axes structurants de l'agglomération d'Amiens métropole. La zone d'étude a été définie par une zone tampon de 400 m autour de l'échangeur puisqu'il s'agit d'un projet de requalification de l'échangeur existant à la limite entre le territoire communal de Poulainville au nord et le territoire communal d'Amiens au sud. Plusieurs études ont été réalisées dans le cadre de ce diagnostic afin de préciser les objectifs de l'opération et les enjeux liés à sa réalisation et notamment un diagnostic environnemental, un diagnostic socio-économique, un diagnostic géométrique et fonctionnel. Je vais vous présenter la synthèse de ces trois diagnostics. Les études environnementales avaient pour objectif de définir les enjeux liés au milieu physique au milieu naturel et au paysage étant donné que nous sommes dans une zone où il y a peu de zones habitées par de la faune et de la flore à proximité immédiate. Nous sommes dans un échangeur qui a de larges emprises disponibles dans une zone de transition entre un espace rural au nord voué aux grandes cultures et une zone de transition avec la zone agglomérée au sud d'Amiens, à vocation commerciale. Les principaux enjeux liés aux milieux physiques seront : vous avez ici la topographie. On est on est situé au nord du plateau amiénois qui est traversé par la vallée de la Somme au sud. On n'a pas de cours d'eau dans notre zone d'étude. Les principaux enjeux seront de mettre en place un système d'assainissement routier qui permettent de traiter la pollution chronique et accidentelle afin d'assurer la préservation de la qualité des sols et des eaux. Actuellement, l'échangeur ne dispose pas d'un système d'assainissement routier sur toutes les bretelles de l'échangeur et donc il peut se poser des problèmes de pollution. Le deuxième enjeu pour le projet sera d'optimiser les mouvements de terre afin de tendre vers un équilibre entre les remblais les déblais tout en assurant le confort et la sécurité des usagers et le rétablissement des écoulements naturels. Le troisième enjeu pour le projet sera de conserver l'ouvrage existant entre la rn 25 et la rn1, un ouvrage d'art existant afin de ne pas générer de surcoût pour le projet. Les enjeux liés aux milieux naturels sont globalement faibles au sein de la zone d'étude. Il y a des inventaires faune – flore qui ont été faits par un bureau d'études spécialisé en 2015. Ils ont mis en évidence quelques habitats pour l'état actuel pour la flore calcicole sur les franges sud de l'échangeur. Il n'y a pas d'enjeux liés à la faune globalement c'est un espace qui est peu fréquenté par la faune en général du fait du trafic automobile et du peu de d'habitats naturels présents au sein de la zone d'étude. Le principal enjeu pour le projet sera de ne pas générer de pertes supplémentaires de biodiversité donc essayer de recréer les habitats impactés pour les quelques habitats qui ont des enjeux écologiques qualifiés de moyens. Enfin, les enjeux liés au paysage seront d'assurer la transition entre la ville et la campagne puisque, comme le disait monsieur Lefebvre, tout à l'heure, aujourd'hui l'échangeur actuel

a une configuration très autoroutière. Il ne marque pas suffisamment l'entrée de ville. Il ne permet pas d'assurer cette transition entre la ville et la campagne donc du coup qui conduit à des vitesses des automobilistes qui arrivent avec des vitesses qui sont trop élevées en entrée d'agglomération. Ils sont inappropriés à ce contexte. Les principaux enjeux pour le projet sont d'assurer cette transition tout en tenant compte des aménagements récents réalisés par Amiens métropole de requalification de l'avenue de l'Europe et de l'aménagement de la zone commerciale Shopping promenade qui a été aménagé à l'est de l'avenue de l'Europe en face de la zone de Carrefour et Leroy Merlin qui étaient déjà existantes. L'objectif du diagnostic socio-économique était d'analyser l'organisation du territoire afin de dégager les enjeux liés à la mobilité des populations qui sont desservies par cet échangeur. Le principal enjeu pour le projet sera de maintenir le rôle central de l'échangeur nord d'Amiens dans l'écoulement des flux à l'échelle de l'agglomération amiénoise et notamment pour l'accès au nord d'Amiens depuis la rocade puisqu'on a un flux important de véhicules qui arrivent de la rocade et qui se dirige vers Amiens et notamment en arrivant de l'ouest et ce sera également d'assurer l'écoulement des flux. Vous avez une illustration de la configuration de l'échangeur. [Problème technique lors de l'enregistrement]

M. Tetu, président Veloxygène

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 sont pratiquement infranchissables pour les cyclistes pour le nord d'Amiens... vélotaffeur qui viennent travailler, qui sont forts en difficulté mais aussi pour avoir régulièrement accueilli des gens qui viennent des Hauts-de-France... Lorsqu'ils nous demandent de les accompagner, c'est une vraie difficulté pour les aider à rentrer ou à sortir d'Amiens... On a vraiment un endroit infranchissable, qui est hyper dangereux. Effectivement, il est prévu, à terme, qu'il y ait une voie verte à un moment... vélos à assistance électrique. On peut décupler les distances possibles une quinzaine de km en vélo à assistance électrique c'est facilement faisable. Il y a encore 10 ans... le cyclisme quotidien était difficile... Vraiment, on se réjouit qu'il y ait cette initiative sur cette entrée qui a été probablement la plus délaissée jusqu'alors d'Amiens qui reste une entrée plutôt industrielle...

M. Decoster, chambre d'agriculture de la Somme

Je vous remercie pour l'organisation de cette concertation, qui a commencé depuis un petit moment, plus d'un an en ce qui me concerne. On a rapidement été approché par la DREAL, par le bureau Quatrevingtdouze pour échanger sur un sujet. C'est vrai que ce n'est pas un enjeu majeur de cette opération. Cela fait partie des éléments de diagnostic. Dans le cadre des échanges avec la DREAL... et rester vigilant à ce que la circulation agricole. Le président Gest a mis en place des dispositifs particuliers... concertation avec Amiens.

M. Vitry

Convoi exceptionnel qui cherche à passer. C'est vrai qu'ils ont des difficultés... Ils passent par des petits chemins.

M. Laurent Lefevre

Les variantes sont au nombre de quatre, sur quatre types d'échangeur. Une variante de type losange, des variantes de type demi-trèfle et enfin en trompette. Ce sont quatre configurations type d'échangeur. Pour garantir la sécurité des usagers, on a essayé d'appliquer une typologie d'échangeur, que ce soit aux normes, à respecter les guides de conception géométrie. On n'a pas on n'a pas inventé des solutions un peu farfelues. On a surtout dimensionné nos ouvrages pour qu'ils puissent répondre aux différents usages. On a parlé de convois exceptionnels, du trafic agricole et nos aménagements y répondent. Les bretelles de l'échangeur sont dimensionnées pour une vitesse limitée à 50 km / heure. On prévoit effectivement de rajouter deux giratoires sur la rn 25 à l'entrée d'Amiens de part et d'autre de la rocade. Les entrées sur ce giratoire sont prévues à deux voies en entrée pour améliorer la fluidité. La rn25 sous l'ouvrage sous la rocade est maintenue à 2 x 2 voies sous le pont. Enfin, les giratoires de raccordement sont dimensionnés pour permettre le passage des

convois exceptionnels et également du trafic agricole. Ils ont une dimension de l'ordre de 30 mètres de rayon. C'est à peu près la dimension que le giratoire que vient de faire Amiens métropole à l'entrée d'Amiens. Ce sera à peu près la même dimension de giratoire.

Le premier objectif effectivement c'est d'aménager cet échangeur pour qu'il puisse remédier aux problèmes de sécurité routière. Ensuite, il s'agira de faciliter, dans un deuxième temps, le développement des transports en commun et le passage des modes doux. Pour cela, nos différentes variantes intègrent pour les transports en commun des voies réservées qui pourront être développées à terme lorsque cette ligne de bus verra le jour. Pour ce qui concerne les modes doux, piétons et vélos, on cherche à faire passer une voie verte sous la rocade afin de franchir la rocade et d'aller vers le nord.

M. Pascal Nicolle

Une voie verte, c'est vraiment une voie dédiée identifiées pour les vélos ?

M. Laurent Lefevre

C'est ce qu'on appelle une véloroute et voies vertes qui doivent respecter des normes de conception en elle-même notamment de tracés, de profil en long pour qu'elles puissent être bien praticables par les cyclistes.

M. Pascal Nicolle

Avec un bon revêtement qui va bien pour le vélo ?

M. Laurent Lefevre

Ce sera l'objectif à terme. La première variante, c'est une variante type losange où on crée quatre bretelles, quatre nouvelles bretelles en losange de part et d'autre de la rocade avec un raccordement sur la rn25 par deux giratoires réalisés de part et d'autre de la rocade à deux fois deux voies sous la rn25 et les bretelles de raccordement en sortie en entrée vers la rocade. Ici, c'est une vue qui est prise depuis le nord et on regarde Amiens au sud. Vous voyez ici en orange les voies que l'on pourra réserver à terme pour le développement d'une ligne de bus. Une voie verte chemine ici le long de la rn 25 à l'ouest. Pour cette ligne, pour cette voie verte elle doit franchir les deux bretelles qui sont ici à l'ouest de façon dénivelée. On doit créer deux ouvrages d'art pour passer sous les bretelles. On ne peut pas faire passer les vélos ou les piétons à niveau sur les bretelles et pour cela on fait deux ouvrages. Le fait de devoir déniveler ce passage là nous conduit à ce cheminement un peu sinueux. On doit respecter les pentes en profil en long, faire en sorte qu'on ne dépasse pas plus de 4% de pente pour les vélos. Pour ce qui est des bus au niveau des giratoires : les voies bus réservées s'interrompent au niveau des giratoires et à ce moment-là les bus doivent laisser la priorité aux véhicules. Leur cheminement est interrompu au droit des ronds-points. Vous voyez une vue en plan on voit l'échangeur de dessus donc une petite gymnastique : on retrouve le nord avec Poulainville, Doullens en haut et Amiens à l'entrée au sud de l'échangeur. Pour ce qui concerne les travaux, la réalisation de cette variante génère 93 000 mètres cubes de matériaux en excédant. C'est l'une des variantes qui génère le plus de matériaux. Au niveau des emprises que libère cette solution, on peut voir ici par rapport aux bretelles qui existent, qui ne sont pas utilisées. Là, on peut libérer des espaces aux limites de cet échangeur de l'ordre de 3,2 hectares. On a ensuite analysé le fonctionnement de cet échangeur pour les trafics, faire en sorte que l'échangeur puisse rester fluide et pour cela on a projeté des trafics s'insérant dans l'échangeur à l'horizon 2050 c'est-à-dire que chaque année le trafic évolue de l'ordre de 1% et dans le pire cas de figure, on a imaginé un trafic qui augmenterait de 30% à l'horizon 2050. C'est le scénario le plus défavorable qui nous est proposé dans le cadre de la stratégie des projections nationales d'écoulement des trafics. On a retenu le scénario le plus défavorable. On a voulu vérifier le fonctionnement de l'échangeur dans ce scénario le plus défavorable. Les mêmes hypothèses sont appliquées aux quatre variantes et dans ce scénario le plus défavorable, on constate des problèmes de congestion qui pourront se poser à terme. Et, vous voyez des petits panneaux rouges qui indiquent un risque de bouchon. Dans ce pire cas de figure qui est

imaginé aux heures de pointe du matin et du soir, aux horaires où les gens vont au travail et reviennent du travail c'est-à-dire là où se concentrent les flux. Dans ces pires cas de figure, on a imaginé le fonctionnement de l'échangeur. On se rend compte pour cette solution que l'heure de pointe du matin en venant du nord on a un risque de congestion qui apparaît. Le soir en venant de Longueau en venant de l'est un risque de congestion aussi qui peut apparaître au niveau de cette sortie de rocade et au sud de l'échangeur à l'heure de pointe du matin et du soir. Là ici vous avez un flux de trafic principal qui vient de l'ouest et qui va vers le sud qui va se retrouver un petit peu congestionné et à l'heure de pointe du soir effectivement quand les gens sortent du travail on peut avoir une petite congestion aussi apparaître au sud de l'échangeur. On verra tout à l'heure des vidéos qui permettront d'illustrer le fonctionnement de cet échangeur avec des flux dynamiques de trafic. La deuxième variante, c'est une forme de demi trèfle. Vous avez deux bretelles de sortie de la rocade et d'entrer en boucle de ce côté-ci côté est et côté ouest deux bretelles aussi qui sont disposées. On vient effacer toutes les bretelles existantes qui sont ici et ici de part et d'autre de l'échangeur. Vous voyez ici pour les voies bus en orange, des voies qui sont aménagées latéralement à la rn25 avec ici une amélioration du fonctionnement du passage des bus au droit de l'échangeur en venant du nord vers le sud où là le passage du bus n'est pas interrompu au niveau du giratoire. En venant du sud vers le nord également le passage du bus n'est pas interrompu sauf au deuxième giratoire dans chaque sens ou on a la nécessité de devoir réinsérer le bus dans le trafic normal. Cette voie verte ici n'est pas interrompue par des bretelles donc le passage se fait facilement par contre ici on doit franchir deux bretelles d'entrée sortie de la rocade, ce qui nécessitera un passage dénivelé, un ouvrage d'art qui sera un peu plus long que la variante 1 au niveau de chaque ouvrage puisque là on a deux bretelles à franchir ce qui peut créer un petit peu un effet tunnel à cet endroit-là. Pour ce qui concerne les travaux, cette solution génère voilà peu d'excédent de matériaux par rapport aux autres solutions, 40 000 mètres cubes. Elle génère beaucoup d'emprise libérée : 5,4 hectares. C'est celle qui génère le plus d'emprises, emprises qui sont libérées ici au nord-ouest et au sud-est de l'échangeur. Les bretelles là sont effacées et sont remplacées par ses bretelles ici en boucle de chaque côté de l'échangeur. Au niveau des trafics, on a de la même façon vérifier l'écoulement des trafics dans cette solution. On pourra apercevoir beaucoup moins de congestion que la variante1. Elle fonctionne plutôt bien au niveau trafic à part peut-être à l'horizon 2050. Je répète avec les perspectives d'évolution de trafic de plus 30% et aux heures de pointe du soir et du matin apparaître des congestions ponctuelles, à l'heure de pointe du soir pour les trafics venant de l'est et sortant de la rocade pour s'insérer dans le giratoire et pour les trafics venant de l'ouest vers le sud à l'heure de pointe du matin et du soir. Autre particularité ici, c'est l'allongement de certains cheminements. Vous voyez les flèches vertes ici pour la direction qui vient du nord vers l'ouest vers Abbeville. Ce cheminement qui se fait aujourd'hui comme ça se fera avec cette solution là avec le tracé en rouge ici on devra prendre le giratoire faire le tour du giratoire et rentrer en boucle sur la rocade en direction de l'ouest, d'Abbeville. Pour l'autre cheminement qui est modifiée par cette solution, c'est en venant du sud vers l'est, le cheminement en vert qui se fait ici à droite est modifié et remplacé par ce cheminement rouge on doit faire le tour du rond-point et s'insérer en boucle sur la rocade vers l'est.

M. Pascal Nicolle

On est obligé de ralentir ?

M. Laurent Lefevre

Cela fait un allongement de parcours, de distance qui aura un impact on le verra plus tard dans l'analyse comparative des variantes.

La variante 3 ans est une variante de demi-trèfle c'est à dire qu'on a des bretelles d'entrées sorties en boucle de cette forme-là de chaque côté de la rn 25. Vous vous retrouvez la même solution que la variante 2 ici et puis par contre au sud on a les bretelles qui sont disposées de ce côté-ci que plutôt que de ce côté-là. L'avantage de cette variante c'est qu'on libère tout le côté ouest avec aucune bretelle d'aménager. On concentre tous les flux routiers sur le côté est de l'échangeur. Autre avantage, ici c'est que ça permet d'aménager tout le côté ouest, de le réserver pour les voies bus et

voies vertes. Vous avez ici une voie bus qui est libre, qui n'est pas interrompue par l'insertion dans les giratoires dans l'autre sens par contre en venant du sud là ici la voie bus est interrompue au niveau de chaque giratoire. On doit se réinsérer au niveau de chacun d'eux. La voie verte ici chemine pareil le long de la rn 25 côté ouest et cette voie verte est idéalement placée puisqu'elle n'est pas interrompue par aucune bretelle, aucun besoin de faire un ouvrage dénivelé pour franchir ces bretelles. Les usagers peuvent ici cheminer sans ce franchissement nécessaire pour les bretelles. Ici, c'est un principe que vous voyez là d'aménagement d'une voie verte. A ce stade là des études, tout n'est pas encore bien calé. Il nous a déjà été suggéré d'essayer de décaler cette voie verte un petit peu tout en essayant de conserver un cheminement qui soit fonctionnel et efficace pour essayer de faciliter le passage des vélos. Au niveau fonctionnement de cette solution, d'abord au niveau des travaux on a 39 000 mètres cubes donc effectivement c'est une des variantes qui génère le moins de matériaux, 39 000 mètres cubes d'excédent. Les emprises libérées sont aussi très importantes de l'ordre de 5,1 hectares. C'est tout le côté ouest qui est libéré au nord et au sud de la rocade. En ce qui concerne les fonctionnements en termes de trafic, c'est la variante qui présente le plus d'avantages, on le verra, puisqu'il y a très peu de congestion attendue. Tout de même, aux heures de pointe du matin et du soir à l'horizon 2050, je le répète, on a ici en venant de l'est un risque de congestion ponctuelle et en venant de l'ouest aussi pour s'insérer dans le giratoire puisque les cheminements quand vous l'avez constaté sont quand même modifiés en venant du nord vers l'ouest où on fait actuellement un mouvement ici le long cette bretelle là on devra faire le tour du rond-point et s'insérer sur cette bretelle en boucle sur la rocade vers l'ouest. Pour ce qui concerne le mouvement qui vient d'Abbeville, de l'ouest vers le sud ou aujourd'hui on emprunte cette bretelle vers l'entrée d'Amiens, on devra emprunter cette nouvelle bretelle de sortie en boucle. D'ailleurs, c'est celle qui existe déjà mais qui ne permet que d'aller vers le nord. Cette fois ci, on pourra se raccorder sur le giratoire créé et faire le tour et aller vers le sud.

M. Pascal Nicolle

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

M. Laurent Lefevre

C'est aussi quelque chose qui pourrait être expliquer par la suite. Aujourd'hui, ces espaces-là, on pourra soit les renaturer, les reboiser dans le terme de compensation environnementale ou alors si c'est possible de le rétrocéder au monde agricole.

Enfin la dernière variante, la variante 4 qui est une variante du type trompette, qui mixe un peu les solutions à la fois de la variante 1 de forme de losange au sud et les variantes 2 et 3 demi trèfle au nord et elle va du coup mélanger un petit peu les avantages mais aussi les inconvénients. D'abord pour ce qui est de la voie bus, voies bus en orange. Là, dans ce sens du nord vers le sud, elle peut faire le tour du rond-point mais au deuxième rond-point, le trafic bus doit se réinsérer au niveau de chaque giratoire et en venant du sud vers le nord là c'est les deux ronds-points qui interrompent la voie bus. La voie verte qui est disposée toujours ici à l'ouest, doit franchir une bretelle et nécessite donc un ouvrage à créer pour franchir la bretelle. Pour ce qui est des travaux nécessaires à la variante 4, là on a un excédent matériaux intermédiaire de 70 000 mètres cubes qui est générée par cette solution, des emprises libérées intermédiaires aux présentes solutions de 4,4 hectares. On retrouve les problèmes de trafic qu'avait la variante 1 et 2 et 3 à savoir à l'heure de pointe du soir lorsqu'on se souvient de l'est vers pour se brancher sur le rond-point et lorsqu'on vient de l'ouest toujours ce trafic important qui va vers le sud et qui va se concentrer ponctuellement sur cette bretelle. A l'heure de pointe du soir un petit problème de congestion aussi qui peut se trouver lorsqu'on se sort du travail le soir.

M. Pascal Nicolle

Conclusion : il n'y a pas de variantes idéales pour l'instant ?

M. Laurent Lefevre

Il y en a une qui présente plus d'avantage que d'autres. C'est justement le but de vous présenter la comparaison de des variantes.

Mme Jeanne Rooy

Ces quatre variantes ont fait l'objet d'une analyse comparative pour essayer de dégager la variante de moindre impact, la plus fonctionnelle. Différents critères ont été retenus, des critères techniques des critères fonctionnels, des critères environnementaux, des critères économiques qui ont été définis au regard du diagnostic des enjeux et aux objectifs de l'opération. On va les détailler dans les diapositives suivantes. Pour chaque critère un code couleur a été attribué en comparant les variantes entre elles de manière à mettre en évidence les variantes de moindre impact. A ce stade, il y a des critères ne sont pas pondérés donc on n'a pas favorisé de critères fonctionnels par rapport à des critères environnementaux tout est mis au même stade on a juste attribué un code couleur pour chaque variante. Impact nul c'est quand il n'y a pas de modifications par rapport à la situation existante. En vert, c'est quand on a jugé l'impact positif c'est à dire qu'on améliore l'existant. En jaune, c'est quand un impact faible donc on dégrade un peu la situation existante mais on considère que c'est relativement défavorable et avec un degré qui va du jaune au rouge. Rouge, c'est très défavorable et orange l'intermédiaire juste défavorable. Parmi les critères techniques qui ont été étudiés, on a défini encore une fois au regard des objectifs de l'opération :

- améliorer la sécurité routière, la sécurité pour l'ensemble des usagers. Là, on a regardé si les variantes respectaient bien les règles de l'art et les normes de conception routière. Vous avez là pour ce critère là l'analyse comparative des variantes : toutes les variantes sont au vert, elles respectent toutes les règles de l'art. Elles ont des configurations classiques qui permettent de mettre aux normes l'échangeur.
- offrir un aménagement lisible. Ce critère analyse la compréhension des directions à suivre donc là encore une fois les quatre variantes sont similaires sur ce critère. Il n'y aura pas de difficultés particulières. Il y aura des panneaux de signalisation qui seront posés et donc il n'y aura pas de difficultés particulières. Les quatre variantes sont au même niveau aussi pour ce critère. On a étudié les variantes dans leur capacité à assurer la transition entre les circulations en rase campagne et la circulation urbaine donc là l'objectif c'était d'abaisser les vitesses en entrée d'agglomération. Les quatre variantes présentent deux giratoires au nord et au sud de la rocade qui vont forcément obliger les automobilistes à ralentir. Ils arriveront en ville, dans les zones commerciales avec des vitesses réduites. Pour ce critère, les quatre variantes répondent aussi favorablement à l'objectif et sont au même niveau.
- Ensuite, il y a un critère de phasage des travaux on a essayé de regarder s'il y a des variantes qui allaient générer plus de contraintes de circulation que d'autres pendant la réalisation des travaux. C'est pareil, il y aura des difficultés de circulation. Il y aura évidemment un phasage des travaux qui sera fait de manière à maintenir la circulation et la circulation agricole également pendant toute la durée des travaux. Un phasage qui devra être étudiée probablement avec le monde agricole pour voir justement où est-ce qu'on entrepose les matériaux temporairement, ou est-ce qu'on installe nos bases vie, etc. Toutes les variantes étudiées vont présenter des impacts pendant la réalisation des travaux mais à des degrés équivalents d'une variante à l'autre qui ne permettent pas de les discriminer.
- Après nous avons utilisé des critères fonctionnels : on essaye d'assurer l'écoulement des trafics. On a étudié le trafic général, les automobiles, le trafic bus et le trafic vélo. Les mouvements pénalisés au sein de l'échangeur : soit par un allongement des distances à parcourir soit par des difficultés d'insertion dans le giratoire. On va vous montrer une petite vidéo des simulations dynamiques de trafic sur ses hypothèses de trafic à l'horizon 2050 aux heures de pointe du matin et du soir qui sont des hypothèses défavorables. On s'aperçoit que finalement c'est la variante 1 qui fonctionne le moins bien suivi des variantes 2 et 3 qui ne fonctionne pas très bien puis finalement c'est la variante 3 qui fonctionne le mieux. Elle fonctionne un peu moins bien que si on ne faisait rien en termes d'écoulement du trafic général par contre elle permet de faire de la place aux vélos et aux bus. Favoriser les

itinéraires par la rocade donc là on va regarder si les variantes incitent bien les usagers en transit sur la rn 25 à emprunter la rocade plutôt que de continuer tout droit. On a surtout regardé les variantes qui pénalisaient le moins les mouvements du nord vers l'est du sud vers l'est. C'est la variante 1 encore une fois qui va présenter le plus de difficultés. Les variantes 2 et 3 sont les plus favorables avec un avantage pour la variante 3 qui écoule le mieux le trafic. Sur la circulation des transports en commun, on a analysé le niveau de service des bus, le potentiel que pouvait offrir les différentes configurations des variantes étudiées. Toutes les variantes vont améliorer l'existant puisqu'aujourd'hui les transports en commun n'ont pas de voies dédiées. Ils circulent entièrement dans la circulation générale donc la mise en place d'une voie réservée aux bus dans toutes les variantes améliorera l'existant avec un avantage pour les variantes 2 et 3 qui permettent de contourner des giratoires, pas dans tous les sens de circulation et pas dans tous les giratoires. On a cette variante 3 qui permet d'avoir un trafic en site propre pour les bus à l'heure de pointe du matin, pour les bus qui viendrait du nord pour aller vers le sud, il pourrait complètement contourner les giratoires et donc être en site propre, dans l'autre sens de circulation non. A l'heure de pointe du soir, nécessité de se réinsérer dans la circulation générale. On a analysé les différentes configurations de la voie verte. On a écarté la variante 1 qui présente deux ouvrages dénivelés pour prendre le franchissement des bretelles et qui du coup pour attraper la pente offre un aménagement qui au final est peu cohérent, qui a été jugé peu attractif pour les vélos. Les trois autres variantes permettent de faire circuler les modes doux en toute sécurité avec un avantage pour la variante 3 qui s'affranchit de tout franchissement de bretelles d'échangeurs et qui du coup présente un tracé en plan et un profil en long qu'on peut optimiser.

Dans les films alors parce que les vues aériennes sont présentées avec le nord en bas et le sud en haut. Sur les films qui vous sont présentés, le nord sera bien au nord, le sud au sud de l'échangeur comme vous avez l'habitude de le voir.

Diffusion films trafic des variantes

Sur la variante 1, à l'heure de pointe du matin, on voit les difficultés de circulation sur la branche ouest du giratoire sud et puis sur la branche nord du giratoire nord. On voit des files d'attentes, des congestions qui se forment à l'heure de pointe du soir bas c'est ici là sur la bretelle ouest du giratoire sud ça c'est la bretelle est du giratoire nord et une difficulté d'insertion ici là pour les véhicules qui arrivent du sud, avec la des remontées de files acquies qui vont sur la rocade.

La variante 2 à l'heure de pointe du matin : on a toujours cette branche ouest du giratoire sud ici et le reste est fluide. A l'heure de pointe du soir, des difficultés d'insertion ici avec des remontées de files qui se créent.

La variante 3 à l'heure de pointe du matin fonctionne. Il y a quelques ralentissements ici en nord qui ne sont pas considérés comme de la congestion, puisque ça c'écoule quand même. Et à l'heure de pointe du soir quelques difficultés d'insertion toujours sur la branche est du giratoire nord et sur la branche est du giratoire sud, sans que ça génère non plus de remontées de files importantes comme on a pu le voir sur la variante 1.

Et sur la variante 4, on retrouve le même phénomène de congestion ici que sur la variante 1 puisque c'est la même configuration mais des remontées de files importantes qui remontent jusque sur la rocade qui ne sont vraiment pas satisfaisantes. Ici à l'heure de pointe du soir c'est pareil, toujours sur cette branche est ici puis sur la branche ouest et sur la branche sud aussi du giratoire sud. J'ai un petit peu de congestion ici.

M. Demagny

Je rappelle que sont des hypothèses de trafic très défavorables à 50 ans Cela a surtout pour but de soulever les 4 variantes entre elles pour savoir laquelle est la plus fluide. On ne souhaite évidemment pas arriver à une telle saturation sur les échangeurs. On met par ailleurs beaucoup de moyens en œuvre, voie verte, bus à haut niveau de service pour ne pas en arriver là.

Mme Jeanne Rooy

C'est bien la variante 3 qui permet d'écouler le mieux le trafic, un impact faible parce que ça reste quand même moins fluide que si on ne faisait rien. En revanche, les temps perdus dans ces difficultés d'insertion dans les giratoires sont de l'ordre de la seconde à la minute.

Les critères environnementaux : on a étudié la gestion des terres les volumes de déblais, de remblais donc on a vu toutes les variantes étaient excédentaires en matériaux avec un avantage pour les variantes 2 et 3. Il y aura quand même 40 000 mètres cubes de matériaux évacués mais c'est quand même moins important que la variante 1 et 4. On a comparé les emprises libérées par la reconfiguration de l'échangeur. Ce sont des emprises qui pourront être soit renaturés pour la mise en place de mesures favorables à recréer les habitats naturels impactés soit restitués au monde agricole, si l'opportunité se présente.

On a analysé les critères eau et paysages donc c'est la mise en place d'un système d'assainissement routier et d'insertion paysagère des aménagements. Pour les quatre variantes, il n'y aura pas de difficultés particulières. Cette mise aux normes, cette intégration paysagère pourra être fait sans discrimination d'une variante à l'autre.

Enfin, il y a des critères économiques qui ont été étudiés. Le coût des travaux comprend l'estimation sommaire des travaux routiers, le coût des mesures en faveur de l'environnement donc la mise en place de ce système d'assainissement routier, des aménagements paysagers. Le coût des aménagements bus et voies vertes sont intégrés aux montants qui vous sont présentés qu'ils seront réalisés dans un second temps sous maîtrise d'ouvrage d'Amiens métropole et financé dans le cadre d'une autre opération. Sur ces critères coûts, on s'échelonne de 5 millions d'euros pour la variante 3 à 5,5 millions d'euros pour la variante 1 et puis des variantes intermédiaires à 5,2 millions euros et 5,3 millions euros pour les variantes 2 et 4.

On rentre dans le dans l'enveloppe budgétaire du contrat de plan état région 2015-2020 et donc le projet ne devrait pas rencontrer de difficultés de financement.

Parmi les autres critères économiques qui ont été étudiées, il y a une rentabilité socio-économique du projet qui a été faite. Pour chaque variante, il y a la valeur actualisée nette socio-économique VAN SE qui a été calculée. C'est la différence entre la somme des bénéfices induits par le projet et la somme des coûts qui lui sont attachés. Cette différence est fait en monétarisant certains critères : les critères qui vous sont présentés là, pour les différents acteurs concernés par l'aménagement : les usagers, la puissance publique, les riverains de l'échangeur. On monétariste le coût d'usage des véhicules légers pour les usagers en fonction de la variation des distances parcourues sur l'échangeur donc il y a des fiches techniques qui donnent des coûts de références appliqués au projet. Sur l'ensemble de ces critères, une valeur a été calculée et vous avez là le résultat de l'analyse de la rentabilité socio-économique des différentes variantes. On s'aperçoit que les quatre variantes sont rentables avec ici un avantage pour les variantes une et quatre. Ces résultats sont néanmoins à nuancer par le fait qu'au moment où cette évaluation socio-économique a été réalisée, il n'y a que les variations de distance à parcourir qui ont été prises en compte parce que les simulations dynamiques de trafic n'avaient pas été faites. On ne connaissait pas encore les gains de temps où les pertes de temps générés par les différentes configurations de l'échangeur. Si vous prenez la variante 1, par exemple, vous allez avoir une configuration en losange avec des trajectoires très directes. Du coup, elle apparaît comme la variante la plus rentable. Ce qui est important de retenir à ce stade c'est qu'au final les quatre variantes sont rentables.

Il y a des tests de sensibilité qui sont faits pour voir quel est le critère prépondérant sur ce qui fait varier la rentabilité du projet et donc c'est bien le critère sécurité routière qui pèsent sur la rentabilité économique du projet.

Vous avez la synthèse de l'analyse comparative des variantes dans un tableau global avec l'ensemble des critères étudiés. On a donc cette variante 3 qui paraît se dégager comme la plus favorable.

M. Pascal Nicolle

Est-ce que vous êtes d'accord avec ces critères, avec cette évaluation des variantes ? Est-ce qu'il y a des choses à préciser ? J'imagine qu'on peut imaginer aussi des compromis, des choses qui peuvent reprendre des bonnes idées d'un côté ou de l'autre.

Membre de l'association vél'oxygène

Je voulais justement intervenir sur ces hypothèses. 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 parce qu'on se dit si on considère les hypothèses qui donnent le plus de place aux modes qui vont émettre le plus de gaz à effet de serre. C'est un peu une prophétie auto réalisatrice qui ne me semble pas très productive.

M. Pascal Nicolle

Clairement, vous faites une autre hypothèse d'écoulement des trafics c'est à dire que vous imaginez qu'il y aura moins de circulation dans les 50 ans qui viennent par exemple ?

Membre de l'association vél'oxygène

Je pense que si on prend une hypothèse différente ça amène à pondérer les différents critères d'analyse du sujet de manière différente. Est-ce que la rentabilité des différentes variantes est la même avec des hypothèses de trafic qui sont plus basses, je ne pense pas. Et à contrario, on va donner moins de poids à l'importance par exemple du report modal vers le bus ou vers le vélo si on prend des hypothèses moins ambitieuses sur le plan climatique ou énergétique, première interrogation. Et puis, il est dommage, si j'ai bien compris, que le critère de rentabilité socio-économique ne prend en compte que le raccourcissement des distances et pas la fluidité ni les autres externalités qui étaient présentés dans le tableau.

Mme Jeanne Rooy

Tous les critères ont bien été pris en compte. Mais par contre ils ne sont basés que sur les allongements de distance effectivement ou leur raccourcissement puisqu'on ne connaissait pas au moment où l'évaluation a été faite les gains ou perte de temps qui allaient être générés par les aménagements. Effectivement, les résultats seraient probablement différents. Toutes les variantes resteraient rentables puisque c'est les critères de sécurité routière qui pèsent sur la rentabilité du projet. En revanche, ce ne serait peut-être pas les variantes une et quatre qui se dégageraient comme les plus favorables. Elles seraient peut-être pénalisées du fait qu'elles fluidifient, qu'elles écoulent moins bien le trafic que les que les 2/3. Les valeurs qui sont présentées seraient différentes. Par contre, la rentabilité socio-économique du projet ne serait pas remise en cause et après pour rebondir, peut-être que la DREAL répondra à votre première interrogation. L'objectif d'avoir pris des hypothèses de trafic défavorable c'est pas de se dire on veut plus de trafic en 2050, on veut le maximum de trafic en cinq ans. C'est de se dire si ça fonctionne, si notre échangeur est capable d'écouler du trafic dans les conditions les plus défavorables alors ce sera beaucoup plus fluide avec moins de trafic dedans. Vous voyez ce que je veux dire ?

Membre de l'association vél'oxygène

Oui, mais on favorise également un trafic plus important.

M. Philippe DE MESTER

Il faut considérer que cette étude qui a été faite sur ses niveaux de trafic projeté à 2050 c'est en fait une étude de résistance du modèle. C'est pour voir jusqu'où on peut et donc quelles sont les hypothèses qui favorisent le plus la fluidité du trafic en poussant les hypothèses au maximum. Il est évident comme vient de le dire madame que le but n'est pas que en 2050 on est augmenté le trafic de véhicules routiers à moteur de 30 % puisque ce serait complètement contradictoire avec les efforts

que nous faisons actuellement pour au contraire développer le transport en commun les modes doux donc c'est évidemment pas un objectif que d'augmenter en 30% mais si on veut savoir comment fonctionne les différentes hypothèses des différentes variantes, on a poussé le modèle à ses limites donc avec une augmentation très forte pour voir comment ça se comportait. C'était le but des petites animations qui vous ont été présentées.

Sur la rentabilité économique, je crois qu'il faut toujours prendre ce genre d'évaluation avec beaucoup de prudence parce que les critères et les variables qu'on injecte bien sûr sont toujours sujettes à discussion. Ils doivent être expliqués de façon très approfondie. On est sur une approche assez rapide et peut-être bien sûr que dans le cadre des travaux qui vont être conduits maintenant jusqu'à la réalisation, on va beaucoup approfondir ce sujet. Pour l'instant, moi ce que je constate c'est 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. Il faut relativiser simplement ce qu'on peut constater qu'elle que soit l'hypothèse on a une VAN qui est positive donc ça veut dire que globalement, on a un gain par rapport à la situation sur un plan socio-économique, on a un gain par rapport à la situation actuelle. C'est un constat qu'on peut faire après il faudra l'affiner.

M. Pascal Nicolle

Tout à l'heure, il y avait monsieur qui m'avait dit qu'il était prêt même à changer de mode de transport. Vous vous utilisez la voiture et vous pourriez utiliser le bus à ou m'avait dit ?

Participant

Oui pourquoi pas. Effectivement, le bus ou le vélo, selon les conditions climatiques. Par contre, je me pose une question c'est au niveau de la piste cyclable. La voie verte sera bien dans les deux sens de circulation ? Et comment vous comptez faire aller les vélos qui vont partir vers le nord comment ça va se passer après le dernier giratoire qui sera construit comment ça va se passer pour leur circulation vers le nord. A priori, la piste cyclable ne sera pas aménagée jusqu' à Poulainville.

M. Laurent Lefevre

Il s'agit d'une véloroute et voie verte. A ce titre, les véloroutes ont une largeur de 3 mètres et sont bidirectionnelles. On y circule dans les deux sens. C'est une voie réservée pour les modes doux. Côté sud, cette voie verte vient se raccorder sur l'amorce créée par Amiens métropole. Cette voie verte existe et s'arrête là aujourd'hui et il faudra ensuite la prolonger pour traverser l'échangeur vers Poulainville. Effectivement, notre aménagement concerne d'abord la reconfiguration des bretelles de l'échangeur pour ensuite permettre dans un deuxième temps le passage de cette voie verte qui sera réalisée ensuite dans un second temps jusqu'à Poulainville. Si au sud effectivement l'amorce est déjà créée, il faut se raccorder dessus. Le tracé vers le nord reste effectivement encore à déterminer.

M. Tetu

C'est un sujet sur lequel effectivement j'étais revenu à la première réunion. Sur cette voie verte qui aujourd'hui ne débouche sur rien d'ailleurs on est là quand même en extrême difficulté. Vous avez eu de la chance parce qu'on avait prévu une balade de vél'oxygène justement ce week-end où on devait aller voir le shopping [promenade] pour voir comment ça fonctionne et on l'avait reconnu effectivement on était en difficulté et je trouve que d'autre part et là je m'appelle m'adresserai particulièrement à la personne qui est garante de la concertation. 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, j'avais déjà interpellé l'adjoint en charge du secteur nord sur le fait de quand est-ce qu'ils seraient réalisés et nous étions restés sans réponse. 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, il y a maintenant un an et demi au mois de juin

où je crois avant les vacances ou après les vacances de 2016, les grandes vacances scolaires et 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. J'avais à cette occasion dit que moi sur la version 3 je n'aurais pas mis à égalité la variante 2 à la variante 3 parce que, je ne travaille plus, je suis en retraite, mais il était plus important pour moi quand je me déplaçais mais je me suis toujours déplacer en vélo donc j'étais pas soumis aux contraintes qui sont celles d'avoir un transport en commun mais 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. Voilà, pour moi je lui aurais mis deux étoiles et dans ce cas-là, la version 3 quand on a regardé nous en tant qu'association en conseil d'administration ou qui avons eu à en parler avec nos adhérents, elle remporte pour nous toute là, 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. Si on est comme actuellement, on a un petit bout qui ne débouche sur rien. Cela ne nous avance pas beaucoup. Monsieur ne prendra pas son vélo peut-être à assistance électrique et ça ne sera pas bon pour la planète.

M. Renaux

...Nous n'avions pas connaissance du projet. C'est ce qui explique aussi. Depuis effectivement, d'une part il y a eu le dossier... dans cette période-là qui nous a permis de réaliser et on vient de boucler le tronçon, l'avenue de l'Europe avec les pistes cyclables. Il reste encore l'ouverture de l'accès aux modes doux, vélos et bus entre Carrefour et Shopping Promenade, lié à l'ouverture du BHNS mais les piétons peuvent déjà l'emprunter. Ce tracé, 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 qui en matière de sécurité, voilà. 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 commençaient déjà à travailler sur la recherche, éventuellement l'inscription dans des plans avec la Région pour obtenir des financements. Dès qu'on pourra réaliser la continuité de ce cheminement jusqu'à Poulainville. Franchement, ça fait partie des dossiers qui seraient être 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. Elle intègre la possibilité de faire une voie dédiée dans le cadre de développement de bus. C'est vrai que les bus urbains aujourd'hui sont quand même assez limités. Le trafic de car, Trans80, peut tranquillement se mettre dans le trafic sans gêne particulière. Ce qu'il semble effectivement prioritaire après à réaliser, c'est le cheminement mode doux pour traverser cet échangeur. Je ne peux pas m'engager sur un calendrier là. Ce que je peux vous dire c'est qu'au regard de l'accélération qu'a pris ce dossier forcément ça va nous amener à revoir. La programmation n'est jamais inscrite dans le marbre, indéfiniment. C'est à nous de travailler pour essayer de débloquer y compris des financements tant internes qu'externes pour pouvoir rapidement réaliser. En tout cas, on le souhaite vraiment on n'a pas d'interrogations là-dessus. On souhaite vraiment réaliser une

continuité. Cela permettrait d'aller de Poulainville, en suivant le tracé du BHNS jusqu'au sud pratiquement en site sécurisé pour les vélos.

M. Philippe DE MESTER

En ce qui concerne la voie bus, elle est bien dans le projet. C'est la voie verte qui n'est pas dans le projet mais le bus c'est bien dedans.

M. Decoster, Chambre d'agriculture

Mon intervention porte sur le plan foncier. En fait là j'ai bien noté l'abandon de la solution qui avait été illustrée là et qui permettait de mettre à jour ou de mettre à niveau l'échangeur actuel sur le principe du trèfle. Il était, on dira, visuellement et concrètement très consommateur d'espace agricole. Dans l'esprit de la nouvelle loi agriculture alimentation forêt 2016 qui préconise une consommation économe de l'espace agricole, je remarque effectivement, 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. On a une relative expérience au niveau de la chambre d'agriculture dans une mesure un petit peu différente de celle qui est évoqué dans le cadre de ce projet avec des dépôts liés aux déblais constitués par la réalisation du canal Seine Nord Europe. On a des déblais qui sont quand même relativement importants, là aussi une expérience à partager avec vos services pour envisager éventuellement de faire d'une pierre deux coups et de 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. Là, on est dans une situation assez particulière où on se retrouverait au final avec un projet qui offrirait du foncier agricole. Après, effectivement, il faudrait dès le départ essayer de faire en sorte que ce foncier soit disponible pour une activité agricole et donc prendre des mesures qui permettraient de faire en sorte que l'on puisse cultiver dans les meilleures conditions ces terrains-là. C'est un appel un peu lancé à vos services

M. Pascal Nicolle

Pour vous ça vaut le coup trois hectares même 3 ha ?

M. Decoster, Chambre d'agriculture

Dans un département où on consomme 300 hectares par an, ce n'est pas très important mais quelque part en termes d'affichage, on est dans une volonté ici de réduire la consommation du foncier agricole. Je pense que ça peut être aussi un bon atelier pour essayer de retrouver du foncier sur un espace qui avait perdu sa vocation agricole. On a certains secteurs en périphérie d'Amiens, des friches qui existent encore. Il y a du travail à faire sur le sujet. Là, on a un atelier à grande échelle qui nous permettrait éventuellement de récupérer du foncier agricole et ça me paraît quelque chose qui peut être très intéressant en plus de ce qui a été développé.

Participant

C'est juste par rapport aux variantes proposées, c'est peut-être été étudiés ou pas, mais pourquoi vous n'avez pas étudié les options qui ont été prises dans le cadre de l'aménagement du giratoire donc qui a été créée par Amiens métropole en arrivant sur Carrefour, le premier aujourd'hui, où il y a une voie de délestage qui existe sur la droite pourquoi aujourd'hui vous avez pas proposer des variantes comme ça qui permet d'avoir des voies de délestage, qui permettent d'accéder

directement, de shunter sur toutes les variantes. Après, mon point de vue concernant les cyclistes, j'avoue que passer les ouvrages souterrains en cyclisme même si je suis un peu corpulent c'est pas très sécurisant donc les trois variantes où il y a des passages souterrains c'est à mon avis à éviter. Concernant la gestion des terres, j'espère que ça sera bien pris en compte et que ça sera pas gérée comme on peut le voir actuellement à la sortie d'Amiens-nord par le renflouement d'une vallée sèche je sais pas si c'est d'ailleurs autorisé ou pas où on voit régulièrement des camions de déchets de tout venant. J'espère que ça sera géré de façon correcte par les services de l'état.

M. Laurent Lefevre

Effectivement, sur le mouvement des terres, à ce stade des études aujourd'hui on ne sait pas encore qu'est ce qu'on va faire du mouvement de terre c'est encore un peu prématuré. En tout cas, il y aura des possibilités de remodeler du terrain naturel existant. Il y aura sans doute des « trous » qu'on pourra combler, à des anciennes bretelles qui seront délaissés et qu'on pourra récupérer les matériaux de chaussée et puis reniveler le terrain naturel. Ensuite, il y a les possibilités de merlons paysager qui pourront aussi être créés.

Participant

L'idée première, c'est vraiment le stockage sur place, évacuation à éviter.

M. Laurent Lefevre

Et pour la voie verte au contraire, on cherche à se reconnecter sur la voie verte qui a été créée par Amiens Métropole qui s'arrête aujourd'hui à ce niveau-là mais toutes nos solutions reprennent la continuité de cette amorce un et se trouvent côté ouest de de l'échangeur.

M. Demagny

Et sur la remise en culture de terres, rien ne nous ferait plus plaisir. Notre ministère affiche quand même dans ces objectifs la lutte contre les consommations agricoles. On va être très content de pouvoir remettre ces terres en culture. Sur la variante 3, par exemple, cela ne fait pas loin de 5 ha.

M. Decoster, Chambre d'agriculture

Pour rebondir sur l'intervention de monsieur le cycliste là-bas effectivement 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.

M. Pascal Nicolle

D'autres points de vue ou alors vous êtes tous sur cette variante 3 ? S'il n'y a pas d'autres points de vue contradictoires de ce point de vue avec les précisions qui ont été demandées. Je crois que monsieur Demagny vous pouvez peut-être nous donner vos conclusions à ce stade parce que la concertation ne termine pas, elle peut se prolonger sur le site internet sur les registres mais qu'est ce que vous pouvez dire de cette soirée.

M. Demagny

On va laisser au garant de la concertation le soin de faire le bilan de la concertation. On va remonter donc le dossier en centrale pour une phase d'approbation puis on s'engagera dans des études de conception détaillées. Ensuite, vous avez compris qu'on n'a pas besoin d'exproprier, d'acquérir à l'amiable de terre. On a nos emprises donc il n'y aura pas d'enquête publique pour ce motif, pour des motifs d'expropriation. En revanche, sur l'aspect environnemental, on demandera une étude au cas par cas et peut-être que la DREAL dans son versant environnement demandera une étude d'impact auquel cas il y aura encore une expression du public qui sera attendue. On va pouvoir dérouler la dans le calendrier qui a été affiché à peu près.

M. Pascal Nicolle

Monsieur Marseille, on attend votre rapport bientôt. Ce sera à quelle échéance à peu près ?

M. Michel Marseille

Il faut déjà terminer la concertation, puisqu'elle se termine dans une dizaine de jours. Courant janvier.

M. Pascal Nicolle

On attend cela. Ce sera sur le site rn25.fr Merci en tout cas de votre participation c'était très riche on a pris beaucoup de notes. Merci à tous pour votre participation et merci à l'équipe technique et bien sûr à l'EISEE qui nous accueille ce soir. Bonne soirée à tous, à très bientôt et bonnes fêtes.