

DREAL  
HAUTS-DE-FRANCE

# Bilan de la **CONCERTATION** 20 Novembre - 22 Décembre 2017



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
HAUTS-DE-FRANCE

somme  
LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL



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

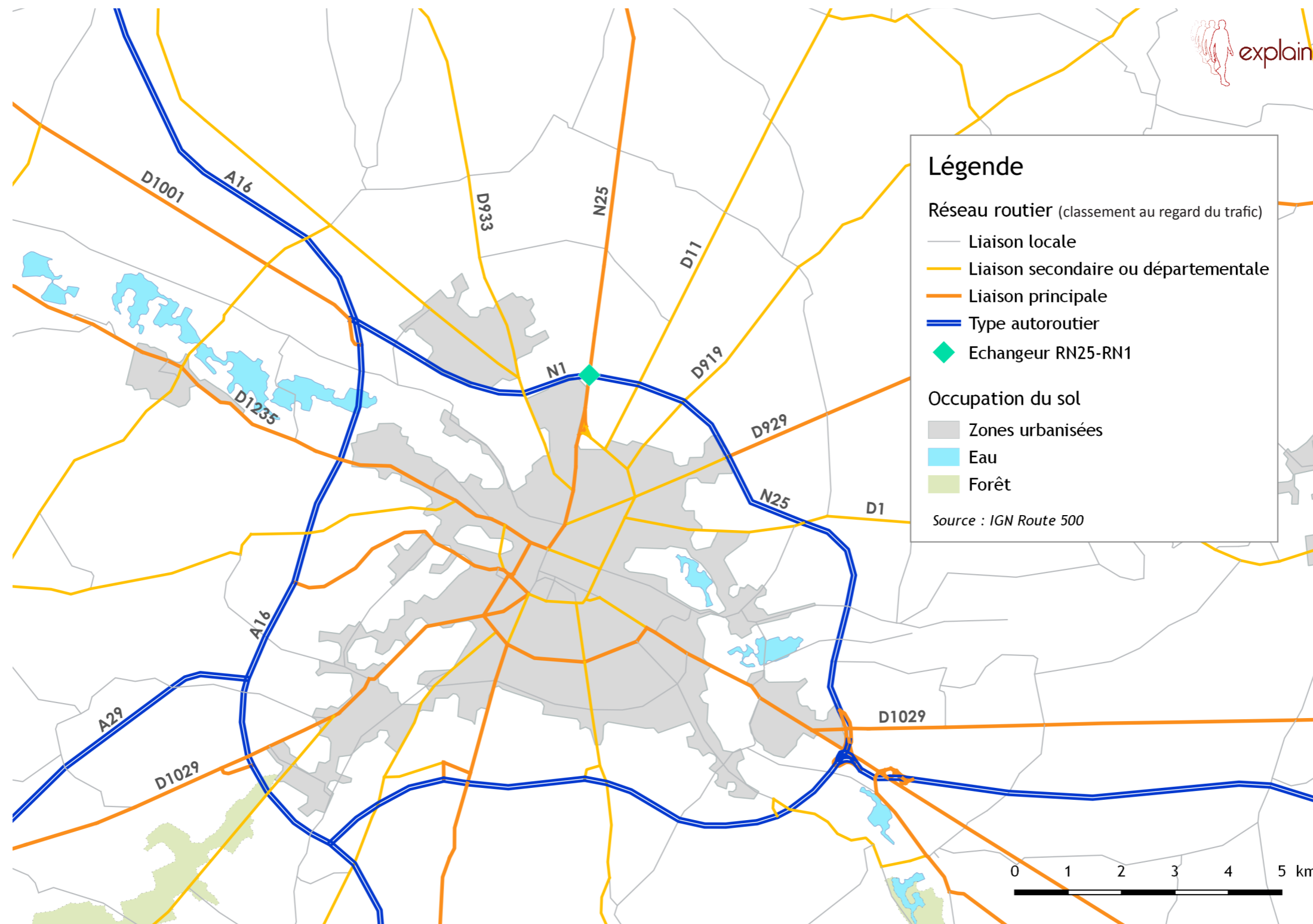


Figure 1: Localisation de l'échangeur Nord d'Amiens



# SOMMAIRE

Par arrêté du 21 novembre 2017, le Préfet de la Somme a prescrit l'organisation d'une concertation avec le public sur le projet de requalification de l'échangeur Nord d'Amiens entre les routes nationales 1 et 25.

Cette concertation s'est déroulée du 20 novembre au 22 décembre 2017 sur les communes d'Amiens et Poulainville.

Le présent document dresse le bilan de cette concertation et en tire les enseignements.

<b>1- Rappel des objectifs et des principales caractéristiques du projet</b>	<b>4</b>
<b>2- L'organisation et les modalités de la concertation</b>	<b>8</b>
<b>3- Le déroulement de la concertation</b>	<b>12</b>
<b>4- Conclusions</b>	<b>16</b>
<b>5- Annexes</b>	<b>18</b>

# 1. RAPPEL DES OBJECTIFS ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

## La concertation au coeur des grandes étapes de la réalisation du projet

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 :

- 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),

- 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,

- 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 à la fin de la deuxième phase des études d'opportunité.

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



Figure 2 : Vue de l'échangeur Nord d'Amiens depuis la RN25

## RN25 : ETUDES D'OPPORTUNITE D'ITINERAIRE

La route nationale 25, ou RN 25, est une route nationale française 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, qui aurait dû être déclassée 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.

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



Figure 3 : Vue de l'échangeur Nord d'Amiens depuis la RN25

## ECHANGEUR RN1-RN25 : ETUDES D'OPPORTUNITE DE PHASE 1 ET 2

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.

Les objectifs de la requalification de l'échangeur Nord d'Amiens consistent à :

- > Améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers ;
- > Assurer la transition entre les circulations en rase campagne et une circulation urbaine :
  - Marquer le seuil de l'entrée de ville ;
  - Signifier à l'automobiliste qu'il rentre en ville ;
- > Assurer l'écoulement des trafics ;
- > Favoriser les itinéraires vers la rocade, vers l'Est notamment ;
- > Offrir un aménagement lisible ;
- > Faciliter la circulation des transports en commun ;
- > Permettre de bonnes conditions de circulation pour les modes doux (vélos et piétons).

En application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, fixant 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 vu 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.

Enfin, une étude dynamique du trafic a été menée par Dynalogic en novembre 2017 afin de tester les différentes variantes étudiées et de vérifier les conditions d'écoulement du trafic.

## PRÉSENTATION DES VARIANTES ÉTUDIÉES



### Echangeur

Quatre variantes d'aménagement ont été proposées à la concertation, consistant à modifier la configuration actuelle de l'échangeur Nord d'Amiens, en raccordant les bretelles d'entrée et de sortie de la rocade à la RN25 par 2 giratoires.



### Transports en commun

Afin de faciliter la circulation des transports en commun, des voies leur sont réservées de part et d'autre de la RN25 en section courante, et sont réintégrés au trafic général lors du passage des giratoires lorsque leur trajectoire croise celles des bretelles de l'échangeur. Dans le cas où il n'y a pas d'intersection avec les bretelles de l'échangeur, les voies bus contournent les giratoires.



### Voie verte

Une voie verte (piétons/cycles) est aménagée le long de la RN25 côté Ouest, en prolongement des cheminements doux existants le long de l'Avenue de l'Europe. Afin d'éviter toute interaction avec la circulation générale, les franchissements des bretelles d'échangeur par la voie verte, lorsqu'elles se croisent, se font par des passages dénivelés, positionnés de manière à ce que la pente de la voie verte soit toujours inférieure à 4%.



Variante 1 : Echangeur de type losange



Variante 2 : Echangeur de type demi-trèfle symétrique



Variante 3 : Echangeur de type demi-trèfle orienté Est



Variante 4 : Echangeur de type trompette

## 2. L'ORGANISATION ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

### La concertation

#### LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION

Le projet d'aménagement de l'échangeur Nord d'Amiens a fait l'objet d'une concertation préalable du public en application de l'article L.103-2 et suivants et R.103-1 du Code de l'urbanisme, qui prévoit que « les projets et opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, 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 ».

Les objectifs et les modalités de la concertation ont été définis par le Préfet de la Somme dans un arrêté du 21 novembre 2017.

#### LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le dispositif de concertation visait à :

**Informer** le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, acteurs économiques...

**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.

La concertation publique s'est déroulée du 20 novembre au 22 décembre 2017.

En particulier, deux réunions publiques ont été organisées les 23 novembre et 12 décembre 2017.



## Les acteurs du projet

### 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.

DREAL Hauts de France  
Service Mobilité Infrastructures  
Pôle Maîtrise d'Ouvrage  
56 rue Jules Barni – 80 040 AMIENS cedex 1

### 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.

### LES PARTENAIRES FINANCIERS

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

- 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 a été assurée par Monsieur Michel MARSEILLE.

# L'organisation de la concertation

## LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Un **dossier de concertation** synthétisant l'ensemble des études réalisées a été élaboré en vue de le tenir à la disposition du public.

Il présentait, 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 présentait les différentes solutions qui ont été étudiées, leurs avantages et leurs inconvénients au regard des objectifs et des enjeux de l'opération.

Il a été mis en ligne sur le site Internet dédié de la DREAL Hauts-de-France : <http://www.rn25.fr/>

Il était également consultable en mairies d'Amiens secteur Nord (Atrium) et de Poulainville, aux horaires habituels d'ouverture des mairies, durant toute la durée de la concertation.

Des **expositions permanentes**, constituées de panneaux de présentation du projet, y ont également été assurées.

**Deux réunions publiques** ont été organisées :

- 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.

Des **permanences** ont été 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

Afin de faire connaître l'existence de la concertation au plus grand nombre, ce dispositif a été complété par :

La publication d'un **communiqué de presse diffusé par les médias locaux** :

- Journal d'Abbeville le 22 novembre
- Courrier Picard le 22 novembre
- L'abeille de la Ternoise le 23 novembre
- Journal d'Amiens et Amiens Métropole (JDA) le 12 décembre
- Radio Evasion le 11 décembre

La **diffusion de plaquettes d'information** par «boîtage» dans les quartiers Saint Ladre et Pigeonnier (2500 plaquettes diffusées)

La **diffusion d'une affichette** au format A3 dans tous les commerces du secteur

La **pose de panneaux d'information** au droit de l'échangeur dans chaque sens de circulation

Un **affichage sur panneau à messages variables** (PMV) Place Gambetta et Coliséum à Amiens

## LES MOYENS D'EXPRESSION DU PUBLIC

---

Le public avait la possibilité de 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 dédiée ou au garant de la concertation :

RN25.dreal-hauts-de-france@developpement-durable.gouv.fr

marseille.michel60@sfr.fr

# 3. LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

## La participation du public

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques se sont déroulées aux dates prévues selon les modalités suivantes :

mot d'accueil, présentation des intervenants et du sommaire de la réunion

présentation du planning et des modalités de la concertation

présentation du territoire du projet, des objectifs et des enjeux de l'opération

échanges avec la salle

présentation des variantes étudiées, de l'analyse comparative des variantes et des vidéos de simulation des trafics

échanges avec la salle

conclusion

La réunion du jeudi 23 novembre 2017 s'est déroulée de 19h à 21h à la maison pour tous, 1 rue Michel Ange à Amiens.

Vingt personnes assistaient à cette première réunion, dont le président de l'association du quartier de Saint-Ladre. Les participants ont été accueillis par Monsieur Mendes-Borges, Maire-Adjoint du Secteur Nord d'Amiens.

La réunion du mardi 12 décembre 2017 s'est déroulée de 19h à 21h dans l'amphithéâtre de l'ESIEE, 14 quai de la Somme à Amiens.

Onze personnes assistaient à cette réunion présidée par Monsieur De Mester, Préfet de la Somme. Monsieur Gest, Président d'Amiens Métropole a accueilli les participants et rappelé l'engagement de la collectivité pour cet aménagement.

### LES PERMANENCES

Le responsable de projet a, comme prévu, tenu quatre permanences en mairie de Poulainville, pour un total de 9 visiteurs, et quatre en mairie d'Amiens Nord (Atrium), pour un total de 2 visiteurs.

### LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Les registres de la concertation en mairies d'Amiens et de Poulainville contiennent respectivement 3 et 4 observations du public.

Le registre dématérialisé mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Hauts de France n'a reçu aucune contribution.

3 courriers électroniques ont été envoyés sur la boîte mail RN25, comprenant 1 lettre de l'association VELOXYGENE.

1 courrier de la Chambre d'Agriculture de la Somme est parvenu à la DREAL.

Le garant de la concertation n'a reçu aucun message.

## Les contributions du public

### LES THÈMES ABOR- DÉS

Les avis exprimés au cours de la concertation ont comporté des demandes de précisions sur le projet et ses effets, par rapport aux éléments présentés dans le dossier de concertation, des positionnements sur le choix d'une variante, et des points de vue sur l'opportunité du projet.

Au delà du projet à proprement parler, cette phase de concertation a également suscité des réflexions plus larges sur l'aménagement du territoire, la place de la voiture dans le système des mobilités de demain, le développement de l'offre en transports en commun et le maillage des modes doux.

Les échanges ont plus particulièrement porté :

- Sur les conditions d'écoulement du trafic :
  - les hypothèses de trafic prévisionnel prises en compte pour le dimensionnement des aménagements et la vérification des conditions d'écoulement du trafic ;
  - les effets du projet sur les temps de parcours ;

- Sur les aménagements bus et modes doux :
  - le positionnement de la voie verte par rapport aux voies de circulation et la question de son prolongement vers le Nord ;
  - le phasage et le financement des aménagements bus et modes doux ;
- Sur le mode de calcul de la rentabilité socio-économique des variantes et les critères pris en compte ;
- Sur les autres solutions étudiées.

L'analyse comparative des variantes au regard des critères environnementaux n'a attiré l'attention que de la Chambre d'Agriculture de la Somme, qui a exprimé un avis favorable au projet en réunion publique et dans un courrier adressé à la DREAL Hauts de France.

Par ailleurs, des élus du Doullennais ont exprimé leur mécontentement, considérant que la priorité d'aménagement de la RN25 devrait porter sur les traverses d'agglomération et non sur l'échangeur d'Amiens-Poulainville, car ils considèrent que les problèmes de sécurité ne se posent pas à l'entrée d'Amiens.

## ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR THÈME

### Sur l'opportunité du projet

L'échangeur Nord d'Amiens, dans sa configuration actuelle, pose des problèmes de sécurité routière:

- Sa géométrie n'est pas aux normes ;
- Sa configuration, très autoroutière, ne lui permet pas de marquer l'entrée de ville et d'accompagner la transition entre la circulation en rase campagne et la circulation urbaine, conduisant à des comportements inappropriés liés à des vitesses excessives en entrée d'agglomération ;
- Il est infranchissable pour les piétons et les modes doux.

Les enjeux de sécurité routière sont bien présents sur cet échangeur : 37 accidents ayant provoqué 2 tués et 3 blessés hospitalisés sont recensés sur la période 1995-2015, auxquels il convient d'ajouter un accident mortel impliquant un piéton en 2016. La géométrie n'est pas aux normes et accentue le risque d'accident : les bretelles de sorties «en boucles» de la rocade présentent des rayons de girations insuffisants, entraînant régulièrement des accidents en sorties de routes ; les voies d'entrecroisement entre les bretelles d'entrée et de sortie, aux longueurs trop faibles, génèrent des trajectoires en cisaillement dangereuses pour les véhicules. Cet échangeur est l'un des derniers échangeurs à mettre aux normes sur la rocade nord-est d'Amiens et constitue l'échangeur le plus accidentogène de la rocade.

L'opération de requalification de l'échangeur nord d'Amiens figure sur la liste des aménagements à réaliser en priorité au programme d'aménagement de l'itinéraire RN25 concerté avec les collectivités locales de 2012 à 2015, et a par conséquent été inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020.

### Sur les conditions d'écoulement du trafic

Les plus nombreuses craintes exprimées au cours de la concertation ont concerné les difficultés de circulation et les allongements des temps de parcours que le projet était susceptible de générer, et notamment pour les trajets Nord/Sud.

Les variantes étudiées visaient à concilier tous les usages dans de bonnes conditions de sécurité routière et à marquer le seuil de l'entrée de ville, en obligeant les automobilistes à ralentir.

Ainsi, les aménagements proposés, conduisant à la création de 2 nouveaux giratoires sur la RN25, se traduisent inévitablement par un allongement des temps de parcours.

Les conditions d'écoulement du trafic ont été vérifiées par simulations dynamiques. Si les résultats de ces études auraient mérité une place plus importante dans le dossier de concertation, et notamment en termes de temps de parcours, ils ont été pris en compte dans l'analyse comparative des variantes et été présentés sous forme de vidéos au cours des réunions publiques.

Ce critère est discriminant dans le choix de la variante qui sera portée à l'enquête publique et conduira à rechercher des optimisations du projet dans le cadre des études de conception détaillée, notamment par la réalisation de shunts de contournement des giratoires.

Pour la variante la moins pénalisante (variante 3), les temps perdus estimés par le modèle, dans les conditions les plus défavorables (hypothèses de trafic maximalistes à l'horizon 2050, en heure de pointe du soir le jour le plus chargé), s'échelonneront de 4 secondes à 1 minute 44 secondes au maximum selon le mouvement considéré, et de 2 à 49 secondes en moyenne. Cet impact est jugé acceptable au regard des améliorations apportées par le projet sur la sécurité routière.

Il est précisé que ces hypothèses de trafic maximalistes ne visaient qu'à étudier l'impact des aménagements proposés. Elles ne sont en aucun cas le reflet des grandes orientations de la politique des transports et de déplacements sur le territoire.

Il va de soi qu'une politique volontariste en faveur du développement des transports en commun et des modes doux, permettant de faire diminuer la part modale de la voiture, viendra conforter et pérenniser l'aménagement sur le long terme, en améliorant son efficacité.

### Sur les aménagements bus et modes doux

La nécessité de rendre l'échangeur Nord d'Amiens franchissable pour les modes doux fait l'unanimité et a suscité de nombreux avis en faveur du projet.

Des craintes ont néanmoins été exprimées quant à la concrétisation de ces aménagements.

Il est en effet précisé dans le dossier de concertation que la voie verte ne sera réalisée que dans un second temps, sous maîtrise d'ouvrage d'Amiens Métropole, et dont le coût sera financé dans une autre opération.

A ce stade très en amont des études, cette opération n'est pas encore programmée et son calendrier reste à préciser. Monsieur Gest, Président d'Amiens Métropole, a néanmoins rappelé l'engagement de la collectivité pour cet aménagement. Il est bien entendu que cette opération comprendra, à minima, le prolongement de la voie verte au Nord jusqu'à Poulainville.

Dans de nombreuses contributions, des précisions ont par ailleurs été demandées sur le tracé et le positionnement de cette voie verte par rapport aux voies de circulation.

Dans le cas des variantes 1, 2 et 4, la voie verte franchit des bretelles de l'échangeur par des ouvrages dénivelés, contraignant le tracé de la voie verte pour respecter une pente inférieure à 4%.

Dans le cas de la variante 3, la voie verte ne franchit aucune bretelle et les emprises à l'ouest de l'échangeur sont totalement libérées, laissant un libre choix pour le positionnement de la voie verte, dont le tracé et les aménagements paysagers seront à préciser dans les phases de conception détaillée du projet.

L'aménagement de voies réservées à la circulation des bus de part et d'autre de la RN25 a également suscité de nombreux avis favorables.

D'autres solutions ont été étudiées dans le cadre des études d'opportunité visant à aménager des voies bus en site propre à un ou deux sens de circulation le long de la RN25 à l'ouest. Néanmoins, ces solutions n'ont pas été retenues car elles posent des problèmes de sécurité routière au niveau de leur raccordement au sud et impliquent de réduire le nombre de voies dédiées à la circulation générale, avec un impact fort sur l'écoulement du trafic.

Parmi les 4 variantes retenues et proposées à la concertation, la variante 3 est celle permettant d'offrir le meilleur niveau de service, puisqu'elle est la seule à garantir une circulation des bus en site propre dans au moins un sens de circulation (sens Nord/Sud).

### Sur l'évaluation socio-économique des variantes

Chaque variante a fait l'objet d'une évaluation socio-économique visant à déterminer sa valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE), qui représente en un indicateur unique, la différence entre la somme actualisée des bénéfices induits par le projet et la somme actualisée des coûts qui lui sont attachés.

Un projet est collectivement souhaitable si sa VAN-SE est positive, c'est-à-dire si les gains totaux induits dépassent les coûts consentis.

Le degré de précision de ces évaluations dépend du stade d'avancement du projet, dont dépendent la fiabilité et la précision des données d'entrée.

Dans le cadre des études d'opportunité du projet de requalification de l'échangeur Nord d'Amiens, les évaluations socio-économiques ont été réalisées en ne tenant compte que des modifications (allongement ou réduction) des distances à parcourir pour les différents mouvements dans l'échangeur.

Les modifications des temps de parcours n'ont pas été intégrées à l'analyse car les études dynamiques ont été réalisées ultérieurement.

Les VAN-SE présentées dans le dossier de concertation sont donc à considérer en tant que tel.

### Sur les autres solutions étudiées

Les variantes d'aménagement étudiées ont été conçues de manière à ne pas impacter l'ouvrage d'art existant entre la RN1 et la RN25 afin de ne pas générer de surcoût pour le projet.

Les autres variantes étudiées comprennent ainsi:

- une mise aux normes de l'échangeur en lui gardant sa configuration actuelle : cette solution a été écartée en raison des emprises nécessaires à sa réalisation et de l'absence de réponse apportée à la problématique de franchissement de l'échangeur par les modes doux
- des déclinaisons des variantes 1 et 2 ne prévoyant pas d'ouvrages dénivelés pour le franchissement des bretelles de l'échangeur par la voie verte (passages à niveau) : ces solutions ont été écartées car elles posent des problèmes de sécurité routière
- des déclinaisons de la variante 3 prévoyant l'aménagement d'une voie bus en site propre à un ou deux sens de circulation le long de la RN25 à l'ouest : ces solutions ont été écartées car elles posent des problèmes de sécurité routière au niveau de leur raccordement au sud et impliquent de réduire le nombre de voies dédiées à la circulation générale, avec un impact fort sur l'écoulement du trafic.

### Les positionnements sur le choix d'une variante

Tous les avis exprimés portent sur le choix de la variante 3.

## 4. CONCLUSIONS

### Les conclusions du garant de la concertation

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, et 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 souhaitaient 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.



## Les conclusions de la Maîtrise d'Ouvrage

Le choix de la variante préférentielle retenue par la maîtrise d'ouvrage en concertation avec Amiens Métropole est la variante n°3, qui obtient un consensus large.

Toutefois, pour répondre à certaines observations et compte tenu des conclusions de l'étude dynamique, il est prévu d'étudier la faisabilité d'ajouter des shunts de contournement des giratoires du Sud vers l'Est et de l'Est vers le Nord, en réutilisant les voiries déjà existantes, et ce afin d'apporter la plus grande fluidité possible à l'aménagement.

Le coût des travaux de la variante 3 est évalué à 5 M€ et s'inscrit dans l'enveloppe budgétaire prévue au CPER 2015-2020.

La voie verte sera quant à elle étudiée par Amiens Métropole dans le cadre d'un projet à venir, Amiens Métropole prévoyant d'inscrire ce projet parmi les priorités.

Le tracé de cette voie verte cherchera à s'écarter légèrement de la voie routière pour isoler les modes doux du trafic routier, par l'interposition d'une haie ou une bande enherbée.

Egalement, l'Etat étudiera la faisabilité de réaliser des Bandes Dérasées de Droite Multifonctionnelles en accotement de la RN25 entre Amiens et Poulainville. Ces bandes de largeur 1,5 m à 2 m aménagées dans chaque sens de circulation, structurées et revêtues, jouent un rôle important pour la sécurité : zone de récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale, évitement de collisions en autorisant des manoeuvres de déport latéral, possibilité d'arrêt avec dégagement total ou partiel de la chaussée pour un véhicule d'entretien ou pour un véhicule en panne, facilitation du déplacement des convois agricoles larges et également circulables par les modes doux. Ces bandes s'arrêteraient au niveau des giratoires. Cela permettra de faciliter la circulation des modes doux dès la requalification de l'échangeur, dans l'attente de la voie verte.

Concernant les emprises qui seront libérées et les excédents de matériaux liés à l'aménagement de l'échangeur, une concertation sera engagée avec le monde agricole en phase projet.

Plus largement, l'Etat poursuit la démarche de concertation avec les communes concernées pour définir et proposer des aménagements de l'itinéraire RN25, notamment des aménagements de traversées d'agglomération ou de sécurisation de carrefours.



## 5. ANNEXES

1. Arrêté préfectoral du 21 novembre 2017
2. Les outils d'information :
  - Panneaux d'expositions
  - Plaquette d'information
  - Affichette
  - Panneaux d'information au droit de l'échangeur
  - Affichage sur panneau à messages variables (PMV) Place Gambetta et Colisée à Amiens
3. Le communiqué et les articles de presse
4. Les contributions du public
  - Verbatim des 2 réunions publiques
  - Les registres de la concertation
  - Les messages de la boîte mail de la RN25
  - La lettre de la Chambre d'Agriculture
5. Le rapport et les conclusions du garant de la concertation



**DREAL HAUTS DE FRANCE**

---