

Rapport du Garant

*Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86)
et de Porte de Paris (A1)
sur la commune de Saint Denis (93)*

20 Novembre – 22 Décembre 2017

Jean-François Hélas
Garant agréé par la Commission Nationale du
Débat Public
Rapport établi le 22 janvier 2018

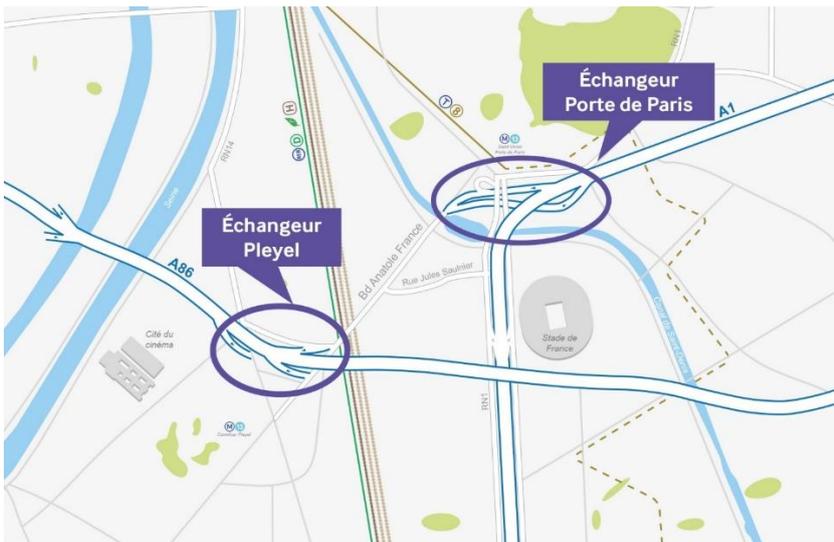
SOMMAIRE

Table des matières

Table des matières	2
FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	4
CONTEXTE DU PROJET.....	5
Le présent rapport concerne le déroulement de cette concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissent comme importants à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet	
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	5
La phase de préparation de la concertation	5
Les relations avec les autres parties prenantes	5
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	6
Les dispositifs d'information sur la concertation et le projet.....	6
Le dispositif de rencontre.....	6
Le déroulement de la concertation	7
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	7
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	7
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	9
Qualité de la concertation.....	9
La concertation est-elle sincère ou pipée par la présence des jeux olympiques ?	9
La fin de la concertation préalable.....	10
Conclusions	11
Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique	11
Pistes d'évolution issues de la concertation.....	11

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE** : l'Etat, représenté par un maître d'ouvrage délégué, la Direction des Routes d'Île-de-France, (DiRIF), en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île de France.
- **CONTEXTE** : La DiRIF assume la maîtrise d'ouvrage d'un projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (sur autoroute A86) et de Porte de Paris (sur autoroute A1), les deux échangeurs étant situés sur la commune de Saint Denis (93). Dans le cadre de la préparation de la concertation préalable au titre du code de l'urbanisme, la DiRIF a souhaité s'adjoindre les services d'un garant agréé par la commission nationale du débat public, en la personne de Jean-François Hélas.
- **PLAN DE SITUATION** : le projet se situe au droit du Stade de France sur la commune de Saint-Denis(93).



- **OBJECTIFS** : le projet vise à fermer les bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la porte de Paris et à rétablir les différentes fonctionnalités d'échanges avec l'A86 en complétant le demi échangeur de Pleyel. Il répond au double enjeu de réduire la circulation sur le boulevard Anatole France et de permettre une poursuite du développement urbain de ce territoire en grande mutation.
- **COÛT** : entre 82 et 105 M€ selon les variantes
- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE** : 2024

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- 13 octobre 2017 : Désignation du garant
- 20 novembre au 22 décembre 2017 : période de la concertation préalable
- 22 janvier 2018 : Publication du rapport du garant

- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- 1 seule commune : Ville de Saint Denis
- Au sein de l'Établissement Public Territorial de Plaine Commune
- Dans le Département de la Seine-Saint-Denis

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- 650 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
- 5500 plaquettes d'information
- 4500 tracts distribués en boîtes aux lettres
- 40 affiches mises à disposition
- 3 jeux de panneaux d'exposition.

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

- 2 réunions d'ouverture
- 2 ateliers
- 1 réunion thématique sollicitée par les habitants
- 1 réunion de pré-clôture.

- **PARTICIPANTS :**

- 155 participants aux réunions
- 50 participants aux ateliers
- 24 personnes différentes sont intervenues
- 529 connexions au site internet à la date du 15 janvier 2018.
- 9 avis sur fiches, 7 contributions par mail
- 1 pétition regroupant 137 signatures

CONTEXTE DU PROJET

Le 13 octobre 2017, la Direction des Routes de l'Île de France a désigné Jean-François Hélas, (garant agréé par la commission nationale du débat public) comme garant de la concertation préalable du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (sur autoroute A86) et de Porte de Paris (sur autoroute A1), les deux échangeurs étant situés sur la commune de Saint-Denis (93).

Le présent rapport concerne le déroulement de cette concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissent comme importants à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

La phase de préparation de la concertation.

La DiRIF a une large expérience des projets routiers et dans cette phase de concertation préalable imposée par le code de l'urbanisme, elle a souhaité s'adjoindre les services d'un garant agréé par la commission nationale du débat public. Cette démarche volontaire s'inscrit dans le cadre de la charte de la concertation signée par le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et traduit son souhait de conduire une concertation ouverte et de qualité.

Préalablement à la saisine du garant, la DiRIF avait préparé un schéma de concertation en lien avec la commune de Saint-Denis, l'établissement public territorial de Plaine Commune ayant compétence en matière d'urbanisme et de développement économique et le département de la Seine-Saint-Denis propriétaire et gestionnaire d'un certain nombre de voies majeures concernées par le projet.

Dans un délai malgré tout serré, deux réunions de travail ont permis de mettre au point le dispositif de concertation et les documents destinés à une large diffusion. Le dossier du maître d'ouvrage baptisé « dossier de concertation publique » a été finalisé en cherchant à simplifier et à rendre lisible et compréhensible par tous les publics le projet rendu confus par la multiplicité des variantes proposées. Il est apparu satisfaisant, a été validé par le garant et n'a pas durant la concertation posé de problème significatif d'interprétation.

Une visite des lieux en compagnie des responsables du projet a permis d'en apprécier les points saillants.

Les relations avec les autres parties prenantes.

Le garant a rencontré ou a eu des contacts avec les décideurs des collectivités concernées par le projet pour prendre connaissance des enjeux qui leur apparaissaient les plus importants dans ce projet et recueillir leurs avis sur le dispositif de concertation. Les services du Département et Monsieur le Président de Plaine commune ont ainsi été rencontrés. Il n'a pas été possible de rencontrer Monsieur le Maire de Saint Denis. Un premier contact avec M Ribay

adjoint à la ville de Saint-Denis a finalement eu lieu juste avant la première réunion publique.

Ces contacts ont permis de s'assurer du réel travail partenarial entre tous les acteurs sur ce dossier et de croiser les enjeux plutôt convergents à ce stade. Ces prises de contact préalables ont permis également de mieux comprendre les enjeux du projet pour les responsables élus et de vérifier que le dispositif de concertation envisagé par la DiRIF permettait de les aborder et de recueillir l'avis et les propositions des citoyens. Deux points sensibles sont ressortis concernant d'une part les variantes nécessitant la création d'une voie dans le talus appartenant à l'Etat situé derrière les habitations de la rue du docteur Poiré, d'autre part la difficulté de prise en compte d'un apaisement du Boulevard Anatole France alors que celui-ci ne comporte que très peu d'habitations aujourd'hui.

Pour ces deux points le garant a proposé en plein accord avec le maître d'ouvrage DiRIF un dispositif de rencontre basé sur 2 réunions d'ouverture sur chaque site, un atelier rue du docteur Poiré, un second atelier de parcours du boulevard Anatole France, enfin une troisième réunion publique de pré-clôture de la concertation permettant de tirer les premiers enseignements de cette phase de concertation.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les dispositifs d'information sur la concertation et le projet.

La DiRIF a mis en place un dispositif d'information et de concertation important et diversifié afin de toucher le public le plus large possible.

La concertation a donné lieu au déploiement d'un large éventail de moyens pour la faire connaître et inviter les habitants de la Ville de Saint-Denis à participer aux réunions et aux rencontres et à s'exprimer via le site internet du projet ou par le biais de dépliants distribués dans l'espace public et les boîtes aux lettres :

- Une quarantaine d'affiches A4 et A3 diffusées sur le réseau d'affichage de la ville de Saint-Denis;
- Boîtage d'une plaquette d'information dans 4500 boîtes aux lettres situées à proximité du projet. Ces diffusions ont été effectuées quelques jours avant la première réunion publique ;
- 3 jeux de panneaux d'exposition installés en Mairie de Saint-Denis et dans les salles des réunions publiques
- 650 dossiers de concertation (44 pages), mis en ligne le 20 Novembre et distribués en séance.
- 1000 plaquettes d'information remises lors des séances publiques
- Ajoutons que la ville de Saint-Denis a fait de la publicité sur cette concertation au travers de ses moyens propres d'information et de communication : Une page dédiée à la présentation du projet et de la concertation sur les sites internet de Ville de Saint-Denis et Plaine commune, avec des renvois vers le site de la DiRIF. La ville de Saint-Denis a mis en téléchargement sur son site internet le dossier de la concertation.

Le dispositif de rencontre.

Le dispositif de rencontre était le suivant :

- 2 réunions publiques d'ouverture de la concertation les 23 et 28 Novembre, chaque réunion étant à proximité d'un échangeur concerné
- 1 atelier sur le secteur de la rue du docteur Poiré le 29 Novembre
- 1 atelier sur le boulevard Anatole France le 2 décembre
- Un atelier complémentaire le 4 décembre à la demande des habitants de la rue du docteur Poiré et destiné à présenter de nouvelles variantes portées par ce collectif.
- Un rendez-vous spécifique pour examiner la problématique du quartier Meissonnier.
- Une réunion de pré-clôture le 14 décembre

Le déroulement de la concertation.

Les moyens mis en œuvre, mais également la sensibilité du sujet, se sont traduits par une participation du public conséquente et soutenue tout au long de la période de concertation préalable, à l'exception de l'atelier parcourant le boulevard A France mais il est vrai que le grand froid régnant ce jour-là n'a sans doute pas aidé.

Il est à souligner que de nombreux participants ont assisté à plusieurs réunions, de sorte qu'à la réunion de clôture seules 2 personnes découvraient le sujet pour la première fois.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Le maître d'ouvrage et son prestataire établissant un compte rendu détaillé de chaque réunion publique ou atelier (tous accessibles en ligne), seuls les points saillants seront abordés ici.

L'opportunité du projet.

Les bénéfices de la fermeture de la Porte de Paris sont partagés globalement même si des questions et des inquiétudes demeurent sur les reports de trafic induit par le projet. Ces reports de trafic concernent principalement des routes gérées par le conseil départemental et de ce point de vue les prises de position du représentant du conseil départemental lors de la dernière réunion publique ont pu permettre de vérifier que la volonté d'accompagner le projet de l'Etat par des aménagements de ces axes était bien réelle. La baisse de trafic attendu sur le viaduc Lamaze répond aux attentes des représentants des collectifs des quartiers concernés.

L'enjeu de recoudre la ville au travers du boulevard Anatole France réaménagé de façon douce et permettant un accès à la future gare de Pleyel (Grand Paris Express) n'est pas contesté. Une participante au parcours urbain a apprécié l'idée de « retrouver l'axe historique » de l'ancienne rue de la Révolte, voie créée par les rois de France pour relier Saint Denis à Versailles en évitant le bouillonnant Paris, un autre participant a fait remarquer l'intérêt de relier des quartiers proches dans les faits mais ressentis comme éloignés. Cependant cet aspect est peu appuyé compte tenu du faible nombre d'habitants sur cet axe. Il est sans doute difficile de se projeter dans un fonctionnement urbain nouveau.

Les critiques des variantes peuvent être vives mais sans vraiment remettre en cause l'idée même du projet, ou alors pour appuyer telle nouvelle variante ce qui va toujours dans le sens de transformer ce secteur.

Le montant même du projet ne paraît pas trop important pour traiter cette question, l'utilité de l'argent public dépensé pour ce dossier n'est pas remise en cause.

L'ensemble des partenaires de ce projet doivent entendre que l'inquiétude monte s'agissant de l'évolution globale des conditions de circulation dans le quartier. En particulier l'avalanche des futurs projets à moyen terme nécessite une réelle coordination de tous les travaux : (DiRIF, Grand Paris express, Jeux Olympiques et Paraolympiques, aménageurs des grandes zac, etc...)

Les variantes A, C, D très contestées :

Les habitants de la rue du docteur Poiré principalement sont très fortement mobilisés contre les variantes A, C et D qui prévoient une voie de liaison derrière leurs jardins. Il estiment que cette nouvelle voie trop proche de leurs maisons, supprimerait un espace vert de qualité (le talus de l'A86 comprenant désormais des arbres de haute taille) , réengendrerait des risques de cambriolage de leurs maisons par l'arrière, générerait de la pollution et du bruit en phase définitive comme en phase de travaux. Ils ne sont pas sensibles à l'amélioration apportée par la suppression de la bretelle de sortie 8b et craignent une dévalorisation de leurs biens.

Les variantes « prime », dont le surcout de 15 M€ du projet atteste de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en considération techniquement les critiques précédentes, répondent mieux aux attentes des riverains mais sont également contestées car elles ne traitent pas correctement les extrémités de la voie de liaison. En outre elles vont générer de plus grandes nuisances durant les travaux de terrassements car les volumes de terrassement semblent plus importants que dans les versions A,C,D. Le maître d'ouvrage n'a pas été très clair sur la démolition ou pas du talus à proximité des maisons dans ces variantes. Enfin les variantes prime réouvrent un risque de développement de l'urbanisme fort mal vécu dans un passé récent.

La bretelle d'entrée depuis le boulevard de la Libération vers A86 Ouest remet en cause également les aménagements verts qui avaient fini avec le temps par masquer l'autoroute A 86. Les habitants du quartier Meissonnier s'opposent pour cette raison à ces mêmes variantes.

Les variantes C et D n'ont pas été beaucoup commentées et ne semblent pas apporter d'avantages significatifs. Au contraire la mauvaise intégration des vélos et des transports en commun a été soulevée par certains participants. Elles sont vécues comme des « variantes repoussoirs » dont on ne parle même pas.

Une pétition a circulé et a été signée par environ 140 personnes avant d'être adressée au maître d'ouvrage et au garant. Elle conteste formellement toutes les variantes proposées mais les arguments avancés ne concernent presque exclusivement que les variantes A, C, D et A', C', D': création d'une voie de liaison destructrice d'espaces verts, patrimoine écologique, augmentation de tous les types de pollution (air, bruit, vue, insécurité) y compris en phase de travaux.

La variante B moins critiquée :

La variante B est moins critiquée. Elle ne modifie pas le talus derrière la rue du docteur Poiré, ni celui au droit du quartier Meissonnier. Pour autant elle ne ressort pas non plus comme la solution idéale car le réaménagement de l'extrémité de la sortie 8b à l'Est est contesté par les habitants de la rue du docteur Poiré. Ce point est à nuancer au regard de la réalité des transformations envisagées (en comparaison par exemple avec les variantes prime) et doit faire l'objet d'études d'optimisations.

La passerelle piétonne nord sud

Pour toutes les variantes, l'importance de la liaison piétonne Nord-Sud a été plusieurs fois soulevée d'autant que les documents ne sont pas très clairs à cet égard. Le maître d'ouvrage a confirmé le maintien de la passerelle piétonne en phase définitive, tout en prévenant que certaines phases de travaux devront nécessiter des adaptations voire des gênes.

Des variantes supplémentaires :

Le collectif des habitants de la rue du docteur Poiré est structuré et a fait un gros travail d'analyse et de propositions en assimilant les bases techniques de l'ingénierie routière. Ils ont présenté de manière très complète des variantes

baptisées E et B prime. Le maître d'ouvrage s'est engagé à expertiser ces variantes selon les mêmes approches de la géométrie et du trafic et à en faire la restitution fin du premier trimestre 2018 dans le cadre de la concertation continue post concertation préalable. Le garant établira un rapport complémentaire et le maître d'ouvrage ne prendra sa décision qu'au vu des deux rapports du garant.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Qualité de la concertation.

La concertation a été réelle : l'information préalable, les documents de présentation, les temps et conditions de rencontres se sont traduits par une participation conséquente des habitants qui se sentaient concernés, représentant assez largement l'ensemble du périmètre du projet, même si le secteur de la rue du docteur Poiré a occupé une place tout à fait prépondérante. Le tissu économique a été beaucoup moins représenté sans être totalement absent et il est possible comme on le constate assez fréquemment dans ce genre de situation que les personnes qui auraient un avis très positif et peu ou pas d'interrogation technique ne voient pas forcément l'utilité de se déplacer et de s'exprimer.

La concertation a été active et sereine : les échanges ont été nombreux, parfois vifs mais construits et très respectueux pour tous les participants (habitants, collectifs, élus ou leurs représentants, maître d'ouvrage), alors même que le projet suscite de fortes inquiétudes globalement mais plus encore s'agissant du cadre de vie des habitants de la rue du docteur Poiré.

La concertation a été ouverte : le climat d'écoute mutuelle a permis à chacun de s'exprimer, souvent plusieurs fois pour approfondir les différentes questions. Le maître d'ouvrage a essayé de répondre à toutes les questions, n'a pas cherché à masquer les choses et a su reconnaître ce qu'il ne savait pas sans pratiquer de langue de bois. Les points complémentaires abordés dans les réunions successives ont cherché à répondre aux questions insuffisamment traitées. L'acceptation d'une réunion complémentaire à la demande des riverains de la rue du docteur Poiré pour la présentation de nouvelles variantes, puis la mise en route d'études sur ces propositions traduit l'état d'esprit constructif du maître d'ouvrage, comme la capacité assez rare du collectif des riverains à produire des propositions étayées sur le plan technique et donc facilitant les termes des échanges. Cependant la perception globale d'un tel projet est difficile, notamment pour tous ceux qui ne sont pas familiarisés avec des plans techniques et qui ne visualisent pas les aménagements proposés en 3 dimensions. Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage propose rapidement des maquettes virtuelles ou physiques ou des vues en perspective pour s'assurer dans les phases suivantes de concertation que tout le monde comprenne l'évolution du projet qui serait étudié plus finement.

La concertation a été riche d'enseignements : ce climat de concertation a été favorable à la production d'enseignements. Les aspects historiques d'évolution du quartier, les mobilisations précédentes sur le devenir du talus le long de la rue du docteur Poiré, les propositions d'améliorations des variantes du dossier comme des nouvelles propositions de variantes donnent de la matière utile pour l'éventuelle suite du projet.

La concertation est-elle sincère ou pipée par la présence des jeux olympiques ?

Lors de la dernière réunion publique du 14 décembre, un participant a remis en cause la sincérité de la démarche

de concertation en annonçant que les acteurs s'étaient déjà engagés à réaliser ce projet dans le cadre du dossier de candidature des Jeux olympiques et paraolympiques de Paris 2024 (JOP). Le garant a considéré que ce point pouvait être troublant dans le cadre de la démarche engagée et a sollicité l'envoi des éléments justifiant l'interrogation du participant. Il a rappelé que l'Autorité environnementale avait émis un avis récent (27 septembre 2017) considérant que ces échangeurs (dont les projets et objectifs sont anciens et non strictement liés aux JOP) pouvaient ne pas être inclus dans le contour du projet olympique. Au vu des éléments adressés par le participant, il en ressort effectivement que les JOP constituent une opportunité de financement et qu'un certain nombre de financeurs publics ont inscrit des financements dans ce sens. Bien souvent la « complétude de l'échangeur de l'A86 » est associée à d'autres exemples d'infrastructures routières d'accompagnement de ces JOP, « rendus incontournables » pour certains. Il est assez classique que des projets soient inscrits en financement par des collectivités avant même que la concertation ne soit lancée, ne serait-ce que pour financer les premières études. Cela ne suffit pas pour considérer que la démarche de concertation préalable n'est pas sincère.

Par ailleurs, le projet de loi JOP consultable actuellement n'apporte pas d'élément significatif à ce sujet.

Au global, le garant donne acte que le point soulevé par le participant est pertinent et peut créer un trouble au vu des communications diverses pouvant prêter à confusion sur des dossiers proches et devant être coordonnés mais l'analyse des documents, et la posture du maître d'ouvrage durant cette concertation ne semblent pas remettre en cause la sincérité de cette concertation sur l'opportunité du projet comme sur le choix des variantes.

La fin de la concertation préalable.

Le collectif « Pleyel A Venir » regroupant les habitants de la rue du docteur Poiré a proposé des variantes très importantes nécessitant des études complémentaires du maître d'ouvrage tant pour vérifier la géométrie des propositions que le trafic. Le délai nécessaire pour effectuer ces études est de plusieurs mois (3 ou 4). Le garant s'est alors assuré que le maître d'ouvrage comme les partenaires du projet (conseil départemental, et Plaine commune) s'engageaient clairement dans une poursuite de la démarche de concertation. Lors de la dernière réunion publique, tous se sont engagés sur une concertation continue post concertation préalable en prévoyant notamment des ateliers de travail tous les mois sur proposition du maître d'ouvrage jusqu'à une réunion publique plus large de restitution de cette partie à la fin des études complémentaires soit environ fin mars 2018. Le garant établira un rapport complémentaire à l'issue de cette restitution. Dans ces conditions le garant en plein accord avec le maître d'ouvrage a estimé qu'il n'y avait pas d'intérêt à prolonger la phase de concertation préalable, comme cela a été souhaité par certains. Cette prolongation ne permettrait pas d'accéder à de nouveaux publics (2 personnes seulement découvriraient le dossier lors de la dernière réunion publique), ni d'aboutir à des enseignements plus construits dans l'attente des études complémentaires.

CONCLUSIONS.

Recommandations au maître d’ouvrage sur les modalités d’information et de participation du public à mettre en œuvre jusqu’à l’enquête publique.

La concertation préalable a été réelle, riche d’enseignements. Elle a rempli ses objectifs de construire un espace de dialogue pour accompagner le projet. Il est important de conserver cette dynamique dans la nouvelle phase de concertation continue post concertation préalable. Le garant recommande de garder le même souci de qualité de la concertation d’une part pendant le premier trimestre 2018 jusqu’à la restitution des études concernant les variantes E et B prime, et d’autre part pendant toute la période conduisant jusqu’à l’enquête publique. Un effort devrait être fait pour mieux permettre d’appréhender le projet en 3 dimensions et pour approfondir particulièrement les points qui ont suscité des interrogations à ce stade.

Pistes d’évolution issues de la concertation.

Ce rapport n’a pas la prétention de l’exhaustivité ; il tente de retracer le climat général de cette concertation et les principales questions qui ont été abordées.

Comme déjà évoqué, cette concertation a été l’occasion d’une participation conséquente du public et elle a été très sérieusement abordée par le public et les maîtres d’ouvrage et partenaires du projet. La DiRIF, Plaine commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil Départemental ont fait constamment preuve de transparence en mettant à disposition du public les éléments établis à ce stade de l’avancement des études. Certains points ont pu être suffisamment éclairés pour permettre au public de se positionner, d’autres devront être approfondis en apportant notamment des données complémentaires sur le contexte général de la circulation locale, ou encore sur les différentes nuisances dans le cadre de l’étude d’impact.

Les débats font ressortir des pistes d’évolutions des différentes variantes qui devront être étudiées si le maître d’ouvrage poursuit sur l’une de ces variantes. On peut citer sans être exhaustif :

Dans les variantes A, A’, C, C’,D,D’, limiter autant que possible les impacts de la voie de liaison en la repoussant au maximum vers l’A86 y compris dans les extrémités, du boulevard Anatole France en la repoussant vers l’Est pour dégager un espace vert qualitatif plus compact, de la bretelle d’accès à l’A86 extérieur en la collant à l’A86 pour s’éloigner du quartier Meissonnier.

Dans la variante B, repousser l’extrémité de la sortie 8b loin des habitations à conjuguer avec un décalage du couplage Anatole France-Poulbot vers l’Est pour maximiser les espaces verts compacts et limiter les nuisances aux riverains.

Enfin il est rappelé que le maître d’ouvrage s’est engagé à attendre la fin des études complémentaires sur les variantes E et B’ présentées par les habitants, leur restitution publique, et le rapport complémentaire du garant avant de tirer les enseignements de la concertation et de prendre sa décision.