

TRANSFORMATION EN FLUX LIBRE de l'autoroute Paris-Normandie (A13/A14)

BILAN DE CONCERTATION



CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE
SUR LES AMÉNAGEMENTS
PRÉVUS SUR LE SITE DE LA
BARRIÈRE DE PÉAGE DE BUCHELAY

Du 15 janvier au 12 février 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. Le cadre d'intervention	1
2. La démarche de concertation	10
3. Le bilan	13
4. Les enseignements et les engagements du maître d'ouvrage	16

PARTIE I

Le cadre d'intervention

1. Le cadre d'intervention

Le projet flux libre Paris-Normandie prévoit le passage en flux libre des péages des autoroutes A14 et A13 entre Paris et Caen, ce qui permettra aux clients d'emprunter l'axe autoroutier **sans arrêt aux barrières de péage et sans réduire leur vitesse**, grâce à un système de paiement basé sur la détection et l'identification des véhicules.

Le projet, dont l'investissement représente un montant total d'environ **120 millions d'euros est entièrement assuré par le groupe Sanef, dans le cadre du contrat de concession Sapn**. Il s'inscrit dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de juin 2019, et a fait l'objet d'une commande de l'État auprès de Sapn, via un avenant au contrat de concession publié au journal officiel le 21 décembre 2021.

L'autoroute A14 est une autoroute d'environ **21 kilomètres de long**, située dans l'ouest de l'Île-de-France. Elle relie le quartier d'affaires de la Défense à Nanterre (Hauts-de-Seine) à Orgeval (Yvelines) où elle rejoint l'A13.

L'autoroute A13 est une autoroute reliant Paris à Caen. **La section concédée à Sapn démarre à Orgeval, à la jonction avec l'A14**. Elle traverse les régions d'Ile-de-France et de Normandie et les départements suivants pour la partie concédée à Sapn : les Yvelines (78), l'Eure (27), la Seine-Maritime (76) et le Calvados (14).

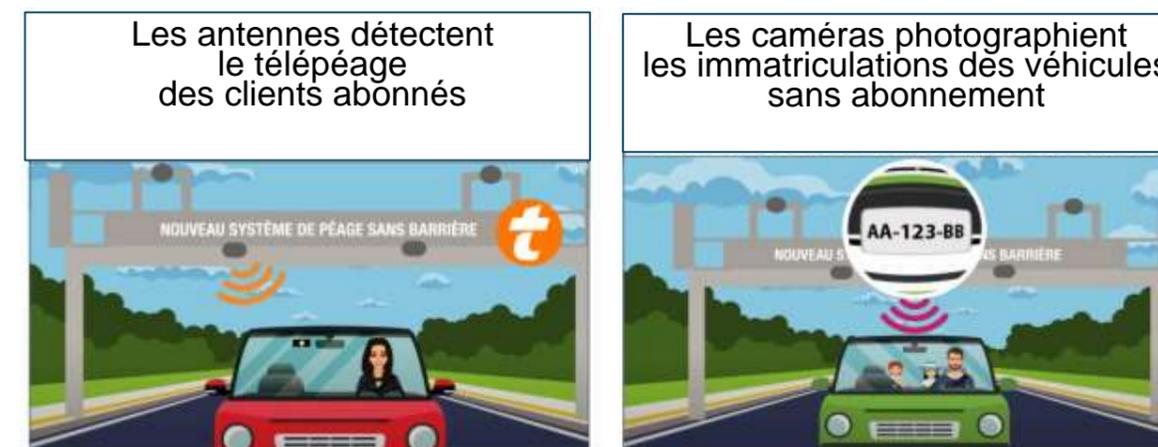
L'axe Paris-Caen (A14-A13), prévu pour passer en flux libre, est présenté de manière schématique ci-après et représente **210 km d'autoroutes**.

Le site de la barrière de péage de Buchelay est le troisième site d'intervention en partant de Paris et le premier sur l'autoroute A13.

Le rôle du groupe Sanef en tant qu'exploitant autoroutier est d'imaginer comment faire évoluer les autoroutes afin qu'elles répondent aux attentes de la société et aux nouveaux standards de consommation.

Le fonctionnement du flux libre

Des portiques enjambent la chaussée pour couvrir toutes les voies. Des capteurs reconnaissent la catégorie des véhicules (véhicules légers, poids lourds...).



Plusieurs modes de paiement


TÉLÉPÉAGE
Avec un badge bien fixé,
rien ne change pour vous !


EN LIGNE SUR SANEF.COM
Dans les 72h après chaque trajet
ou automatiquement en créant votre compte.


EN POINT DE VENTE
Dans les 72h chez les buralistes
du réseau Nirio.

PROJET AUTOROUTE EN FLUX LIBRE PARIS-NORMANDIE



(i)

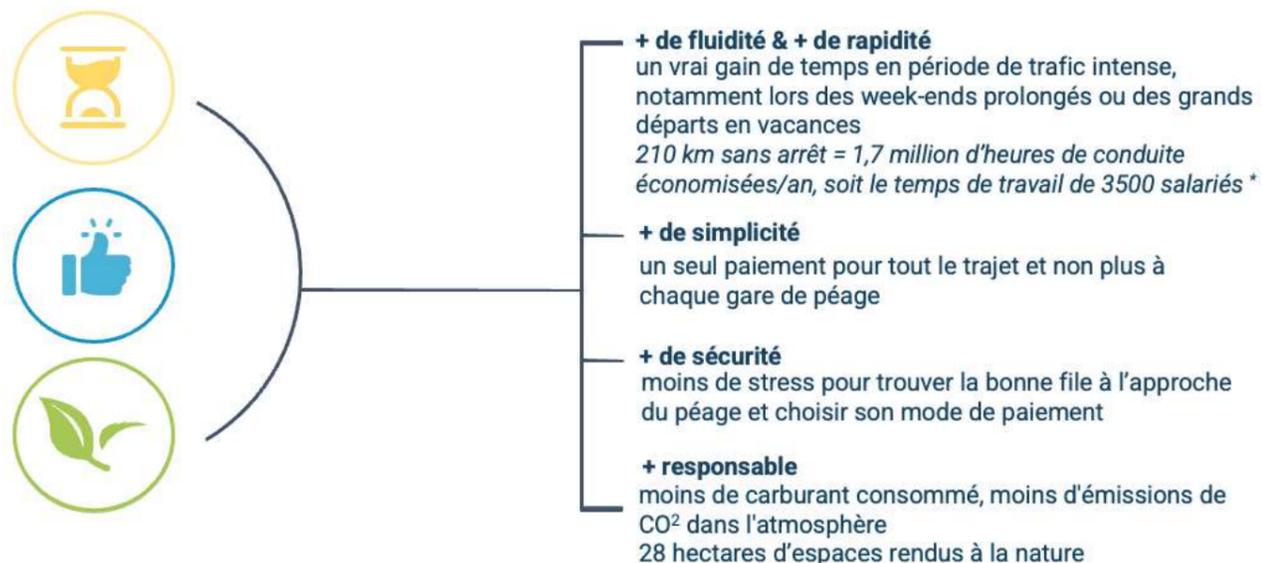
2. Les objectifs de l'opération et le programme technique

2.1. Les objectifs de l'opération

Le projet de passage en flux libre des barrières de péage pleine voie (BPV), des gares de péage sur échangeurs et diffuseurs **consiste à supprimer les installations et infrastructures de péage existantes et à les remplacer par des portiques « flux libre »** implantés sur 14 sites au-dessus des voies, en section courante et sur les branches et bretelles des échangeurs et diffuseurs, de manière à assurer la perception du péage.

Le projet ne nécessite pas d'acquisitions foncières et l'ensemble des travaux se fait à l'intérieur des emprises comprises dans le domaine public autoroutier concédé (DPAC). Le projet réduit la surface artificialisée du réseau autoroutier.

Le projet répond aux objectifs principaux suivants :



2.2. Le site de Buchelay

La barrière de péage de Buchelay est située au Point de Repère (PR) 47+940 de l'autoroute A13 Paris-Caen (voir la carte ci-dessous).

Le site est localisé sur la commune de Buchelay dans les Yvelines (78) à proximité du diffuseur n°13 « Mantes Ouest » et le diffuseur n°12 « Mantes Est » situé à 600 m du site côté Paris. **Il s'agit d'une Barrière de péage pleine voie en système ouvert constituée de 11 voies de péage par sens de circulation.**

La localisation des aménagements est indiquée sur cette carte (figure 2) :

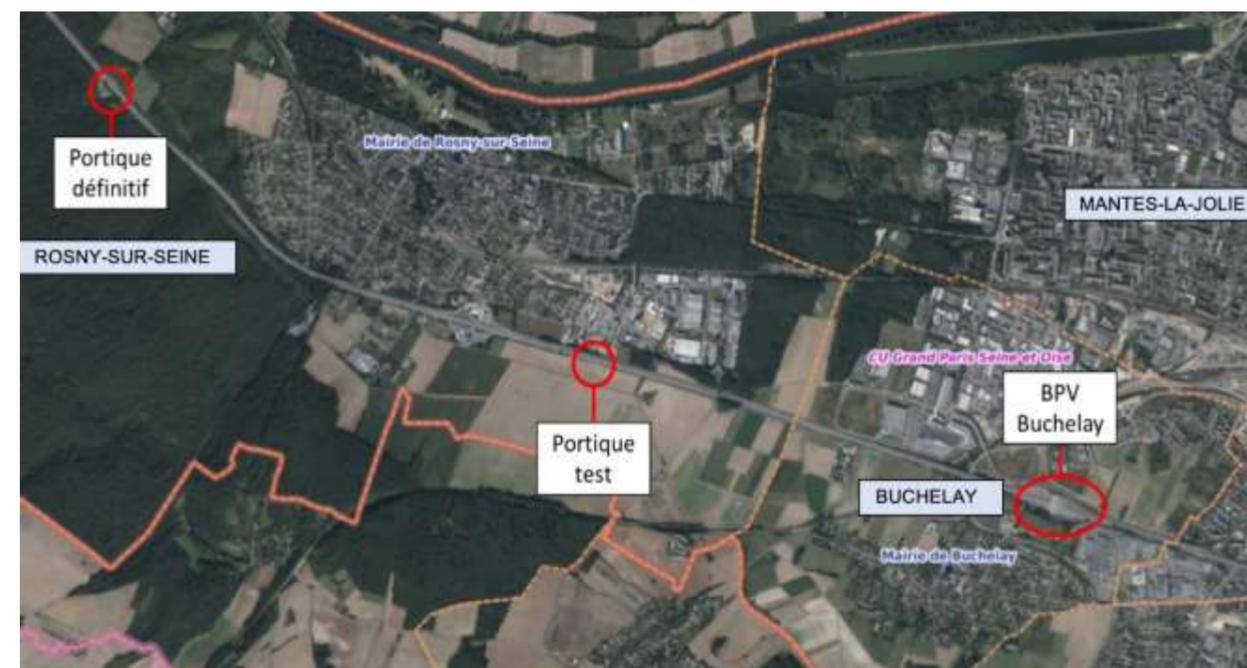
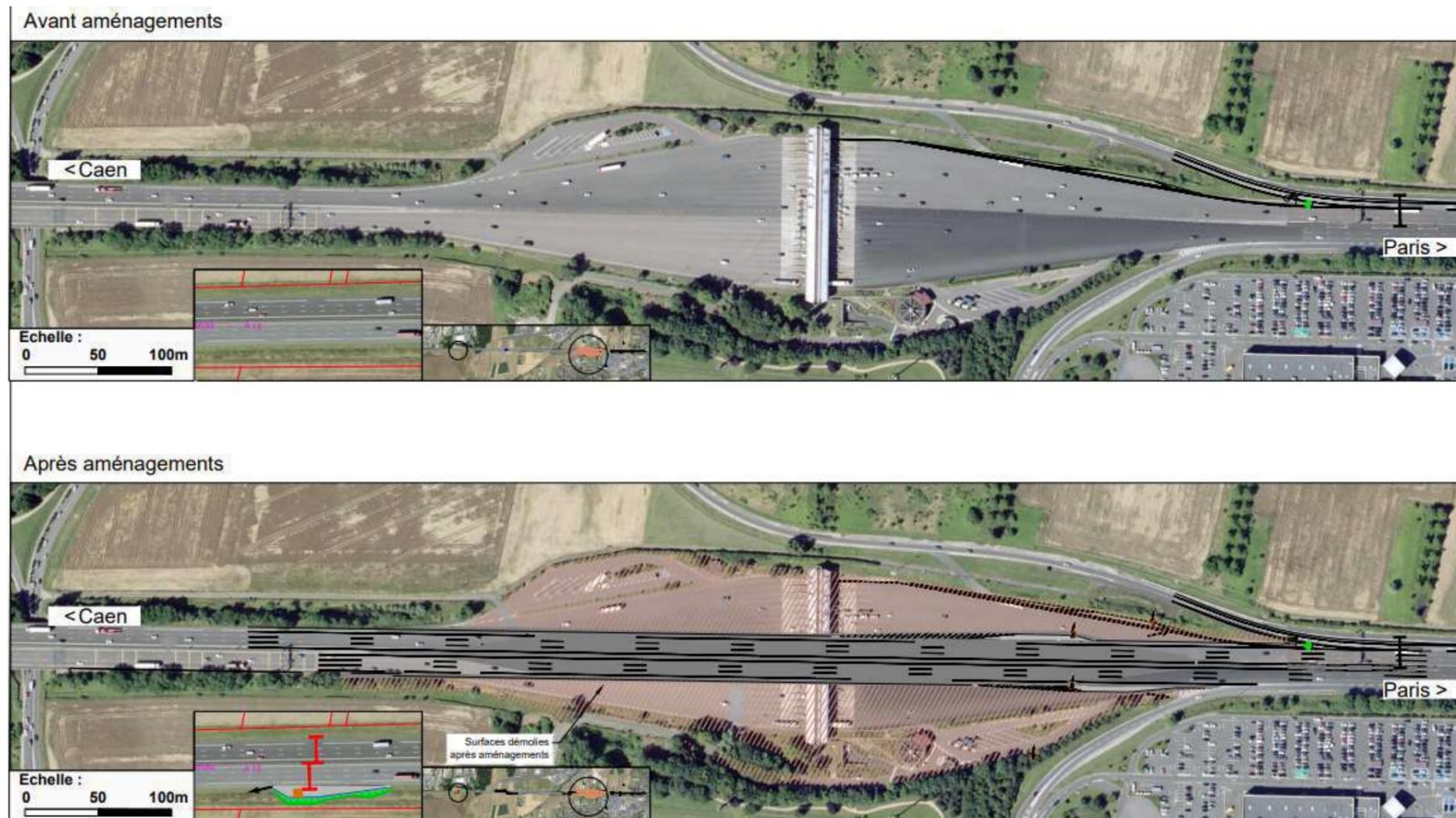


Figure 2 : localisation des aménagements du site de Buchelay

2.3. Le programme technique

Les aménagements prévus sur le site de Buchelay sont les suivants :

- Mise en place de deux portiques flux libre sur l'autoroute, de zones d'arrêt technique et de locaux techniques (situés sur la commune de Rosny-sur-Seine),
- Démolition du péage ;
- Maintien de la continuité en section courante ;
- Démolition des haltes péage et report des places de stationnement poids lourds vers les aires de service voisines ;
- Renaturation d'une partie des surfaces de chaussées déconstruites ;
- Mise en conformité de la section courante de part et d'autre de la BPV (assainissement, couche de roulement, dispositifs de retenue et de signalisation, PAU).



2.4. Le déroulement de la phase de travaux

Le passage en flux libre de la barrière de péage de Buchelay sera réalisé en deux phases de travaux :

- Phase 1 : la mise en place des systèmes de détection et d'identification des véhicules (portiques)
- Phase 2 : La reconfiguration de la section courante au droit de la barrière de péage et la renaturation des zones imperméabilisées non réutilisées.

Seuls les travaux de la seconde phase se dérouleront sur le territoire de la commune de Buchelay.

2.4.1. Phase 1 : Implantation des systèmes (portiques) flux libre et des zones d'arrêt techniques associées

Les deux portiques flux libre qui seront installés sur le site de Rosny-sur-Seine sont des armatures métalliques enjambant la chaussée, avec un local technique à proximité immédiate. Un accès est créé pour la maintenance ultérieure du portique, depuis l'autoroute.

L'illustration suivante donne un exemple du type de portique et du local technique associé qui seront implantés.

Figure 1 : Photomontage d'un portique et son local technique associé



A l'issue de cette première phase de travaux, les portiques seront mis en service pour la perception du péage.

2.4.2. Phase 2 : Reconfiguration de la barrière de péage

Au droit de la barrière actuelle (visuel ci-dessous de gauche), l'autoroute sera reconstruite à 2X3 voies (visuel ci-dessous de droite).

Le péage, son auvent et les bâtiments seront déconstruits.

L'entonnement du péage et les parkings seront déminéralisés, désimperméabilisés et renaturés.

Figure 2 : vue du site de la barrière de Buchelay « Avant / Après »

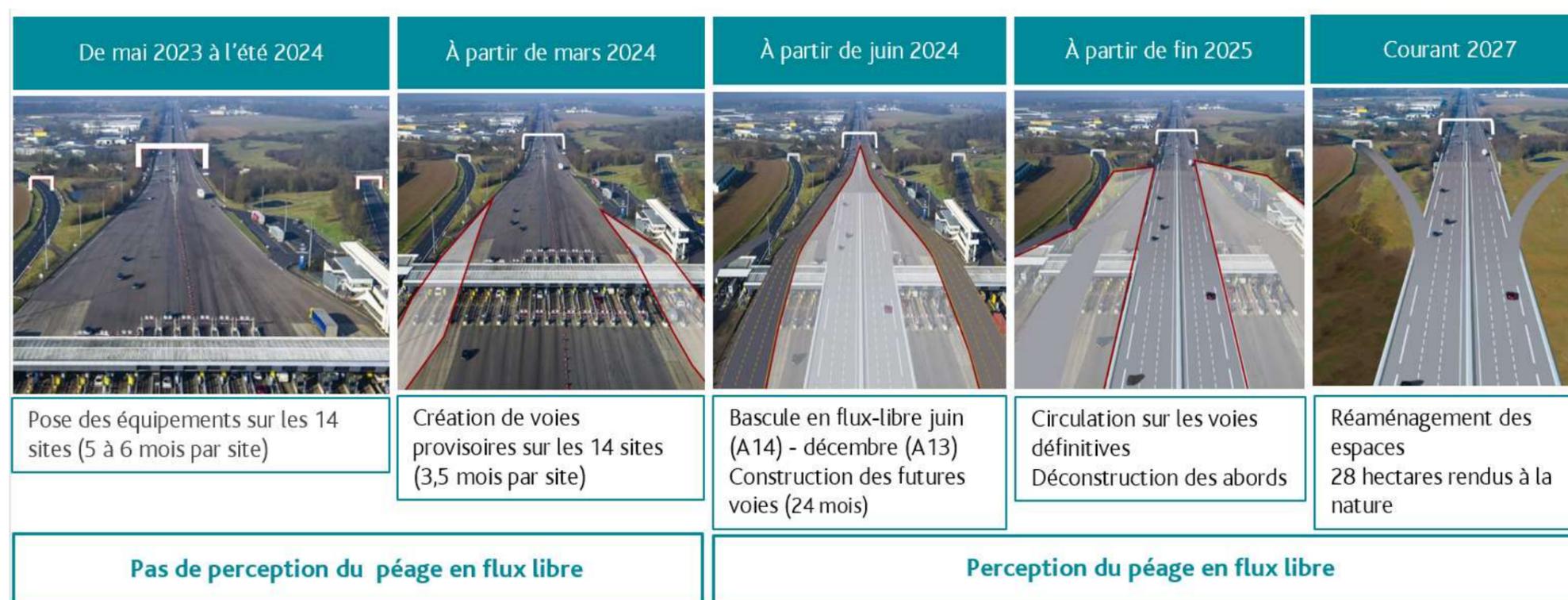


2.5. Le planning sur le site de Buchelay*



*Ces dates sont données à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer.

2.6. Un phasage sur mesure pour un projet stratégique

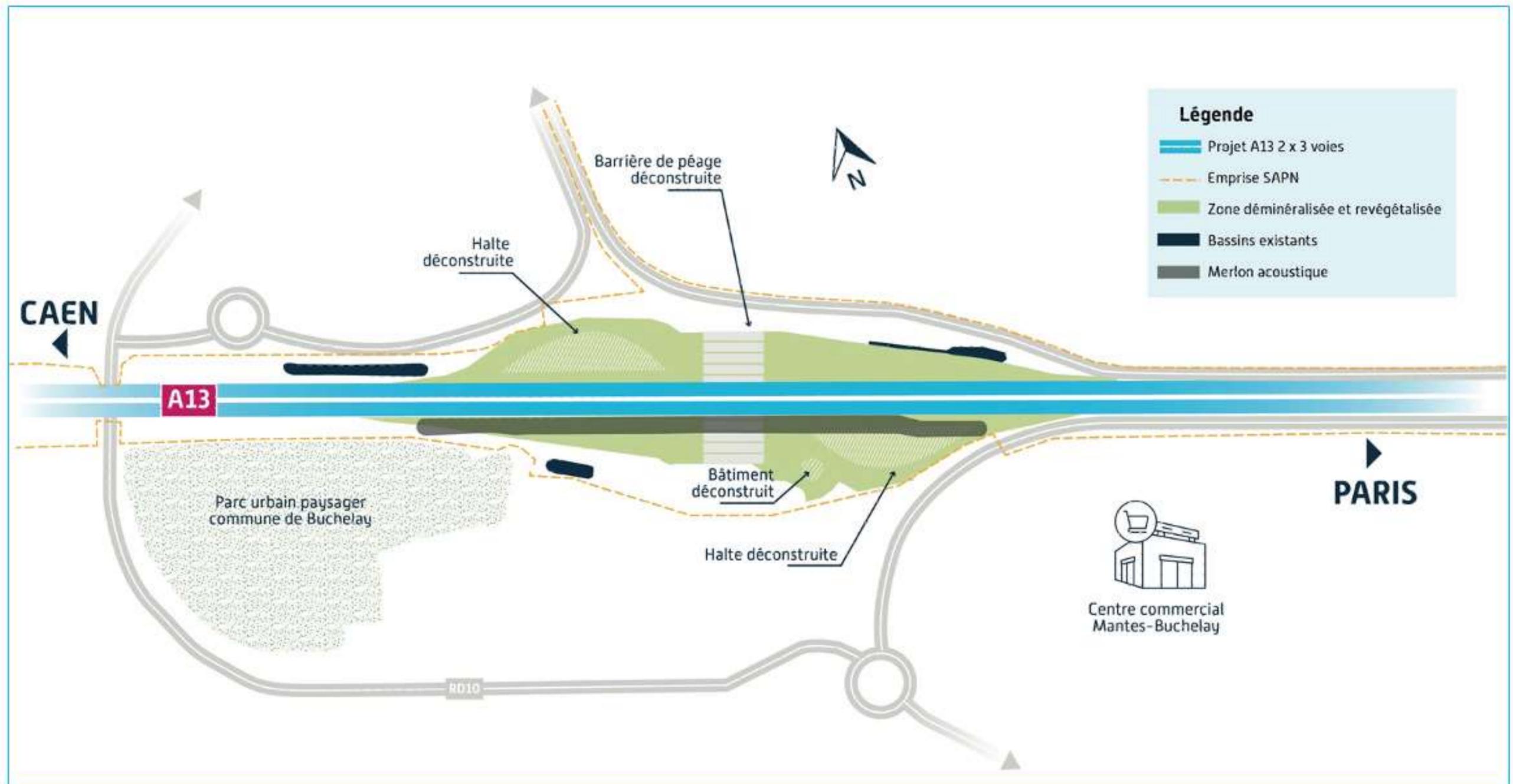


2.7. Les procédures administratives

Tableau 1 : La mise en place des aménagements du passage en flux libre du site de Buchelay nécessite la conduite des procédures administratives suivantes :

PROCÉDURE	PHASE CONCERNÉE	PÉRIODE PROCÉDURE	COMMENTAIRE
(Demande d'examen au cas par cas)	Phase 1 et 2	2022	Avis rendu par l'autorité environnementale le 23/01/2023 conduisant à la non-soumission du projet à étude d'impact
Porter à connaissance loi sur l'eau et évaluation Natura 2000	Phase 1 et 2	2023	Accord de la DDT 78 reçu le 01/06/2023
Concertation publique au titre du code de l'urbanisme	Phase 2	15 janvier au 12 février 2024	
Permis de démolir	Phase 2	2024	Nécessaire pour la démolition de certains auvents et bâtiments

2.8. Le plan du projet



PARTIE II

La démarche de concertation

2. La démarche de concertation

Du 15 janvier au 12 février 2024, le groupe Sanef, en qualité de maître d'ouvrage du projet réalisé sur la concession Sapn, organisait une concertation afin de permettre au public de s'informer et de donner son avis sur les aménagements prévus sur le site de Buchelay dans le cadre de la transformation en péage en flux libre de l'autoroute Paris-Normandie (A13-A14).

La concertation répond aux objectifs fixés par l'article L103-2 du Code de l'urbanisme et à la demande de la Direction Départementale des Territoires des Yvelines.

Cette démarche essentielle doit permettre de partager avec les acteurs locaux (riverains, élus, associations, personnes concernées) la conception de ce projet, afin d'aboutir à un projet proche des attentes du territoire et respectueux de l'environnement naturel et humain.

2.1 Les objectifs de la concertation

Les objectifs de la concertation étaient les suivants :

- Informer l'ensemble des personnes concernées ;
- Associer les publics à la conception du projet ;
- Recueillir les avis, les remarques, les suggestions et les intégrer au mieux dans la démarche de conception du projet.

Au-delà du contexte réglementaire et de la démarche de concertation dans lequel il s'inscrit, la concertation a permis à **Sapn, maître d'ouvrage du projet**, de présenter les informations indispensables à la parfaite compréhension des caractéristiques du projet, de ses enjeux, des objectifs et des modalités de réalisation.

2.2 Le dispositif d'information

Un dispositif complet est mis en place pour garantir le bon déroulé de la concertation et permettre aux publics de s'informer et de participer.

Pour s'informer le public a eu à sa disposition :

- le **dossier de concertation du projet** consultable en mairie de Buchelay et en ligne ;
- un **dépliant grand public** présentant les grandes lignes du projet mis à disposition également en mairie de Buchelay et en ligne ;



- une **page du site internet groupe.sanef.com** consacrée au projet et une rubrique Autoroute en flux libre ;



- Un **dispositif d'affichage** afin d'informer le plus grand nombre sur la tenue de la concertation et incitant à s'informer et participer.



2.3 Le relai de l'information sur la concertation



Au-delà du dispositif d'information, la concertation publique sur les aménagements de Buchelay a été relayée dans le numéro 165 du magazine municipal de la commune de Buchelay paru en décembre 2023, réalisé en partenariat avec Sapn. L'objectif était de garantir une plus large diffusion de l'information via des moyens d'information connus des habitants et une participation active de la population dans la démarche.

En complément, La ville de Buchelay a réalisé, avec l'aide de Sapn, une exposition photos sur l'histoire du péage de Buchelay de 1963 à nos jours. Cette exposition était visible à la Mairie durant toute la durée de la concertation du 15 janvier au 12 février 2024 aux horaires d'ouverture de la Mairie.



2.4 Le dispositif de participation

Pour s'exprimer, plusieurs modalités étaient proposées :

- **un registre** : mis à disposition en mairie de Buchelay,
- **une journée de permanence** : organisée le mercredi 31 janvier permettant aux habitants d'échanger avec les acteurs du projet durant les horaires d'ouverture de la Mairie (8 h 30 – 12 h 00 et 13 h 30 – 17 h 30).
- **une adresse mail dédiée à la concertation** : concertation.buchelay@sanef.com
- **une adresse postale** : Sanef, Concertation flux libre Buchelay, Route de Meaux BP 50073, 60304 SENLIS. À l'attention de Bastien Fister.

PARTIE III

Le bilan de la concertation

3 Le bilan

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. **Tous les avis émis du 15 janvier au 12 février 2024 ont été pris en compte dans son élaboration.**

3.1 Le bilan quantitatif

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : contributions par écrit via le registre mis à disposition en mairie de Buchelay, contributions envoyées à l'adresse email dédiée, ou par envoi postal.

Tous les avis émis dans le cadre de la concertation sont comptabilisés dans ce bilan :

- > 3 avis ont été exprimés sur les registres de la Mairie de Buchelay ;
- > 1 avis a été exprimé par email à l'adresse : concertation.buchelay@sanef.com ;
- > 0 avis a été exprimé via le formulaire de contact en ligne.

MODE D'EXPRESSION	TOTAL
Le registre en mairie	3
L'adresse électronique	1
TOTAL INTERVENTIONS / CONTRIBUTIONS	4

Au total, 4 avis ont été comptabilisés.

Par ailleurs, 3 personnes se sont rendues à la permanence en mairie le 31 janvier 2024 afin de s'informer sur le projet et d'avoir un échange avec les représentants de Sapn présents sur place.

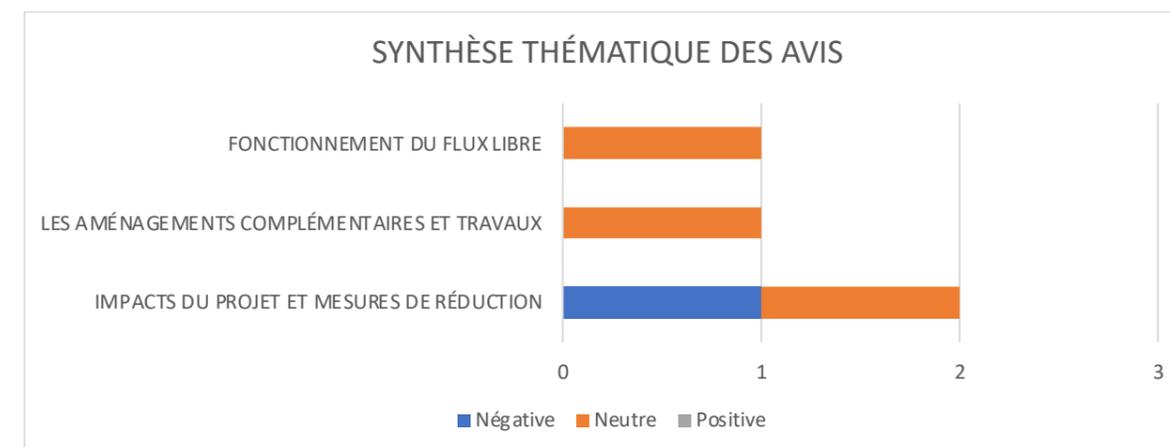
Enfin, l'exposition mise en place dans le hall de la mairie a permis à 320 personnes de venir découvrir ou redécouvrir l'histoire du péage de Buchelay et s'informer sur le projet.

INFORMATION EN PRÉSENTIEL	TOTAL
Visite de l'exposition sur l'histoire du péage de Buchelay	320
Permanence en mairie (demande d'information, sans dépôt d'avis)	3
TOTAL VISITES ET PRISE D'INFORMATION EN PRÉSENTIEL SUR LE PÉAGE DE BUCHELAY	323

Il convient d'observer une mobilisation relativement faible des habitants durant le dispositif de concertation, malgré les efforts déployés par Sapn et ses partenaires, et notamment la commune de Buchelay, dans la diffusion des informations et la sensibilisation du public.

3.2 La synthèse thématique des avis exprimés

Vous retrouvez ci-dessous l'ensemble des contributions et avis déposés durant la concertation. Les avis exprimés portent sur plusieurs enjeux et dimensions du projet.



Les informations indiquées par le maître d'ouvrage dans le présent bilan sont à la fois :

- > des réponses qui ont été apportées au public pendant la période de concertation (lors de la permanence en Mairie et dans les documents d'information mis à disposition du public) ;
- > des éléments complémentaires que le maître d'ouvrage souhaite porter à la connaissance du public, afin de faciliter la compréhension du projet et de ses impacts où à même d'apporter des réponses complémentaires pertinentes.

3.2.1 La perception de la concertation

Les modalités de concertation n'ont pas été questionnées par les participants et les contributeurs.

3.2.2 Les avis exprimés

- **Le 5 février 2024 via l'adresse mail concertation.buchelay@sanef.com :**

« La consultation du dossier de concertation du projet de flux libre à Buchelay mentionne une augmentation du bruit estimée à 2 db à Buchelay suite à la suppression de la barrière de péage. Afin d'éviter ces nuisances, l'installation d'un mur anti-bruit le long de l'autoroute dans la traversée de Buchelay est proposée à la place du merlon acoustique. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. »

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les solutions de protection contre le bruit, telles que les merlons et les écrans acoustiques, jouent un rôle essentiel dans la minimisation de l'impact sonore des infrastructures autoroutières sur l'environnement proche. Ces structures sont conçues pour être installées à proximité immédiate de la source de bruit, offrant ainsi une protection efficace non seulement pour les bâtiments résidentiels et autres structures, mais également pour les espaces extérieurs.

Dans le cadre du projet de passage en flux libre de l'autoroute A13, et plus particulièrement à Buchelay, Sapn a opté pour une approche qui tient compte des contraintes spatiales et environnementales spécifiques à la zone concernée. La suppression de la barrière de péage libère de l'espace et permet de considérer les meilleures options en termes d'efficacité acoustique et d'intégration paysagère.

La préférence donnée au merlon acoustique par la Sapn se justifie par plusieurs facteurs. D'une part, les merlons offrent une performance acoustique comparable à celle des murs anti-bruit, capable de réduire significativement les niveaux de bruit générés par le trafic autoroutier. D'autre part, les merlons offrent une solution visuellement plus qualitative.

Il est également important de souligner que les merlons, constitués de minéraux, de terre et de végétation, présentent un avantage supplémentaire en termes de biodiversité et de durabilité environnementale.

Enfin, la création de merlons participe au réemploi local des matériaux minéraux de déconstruction des barrières de péage, permettant de réduire leur transport.

- **Le 29 janvier 2024 sur le registre à disposition en mairie de Buchelay :**

« Quelle garantie avons-nous, si notre plaque d'immatriculation est usurpée ! nous utilisons qu'une à deux fois par an ! »

Réponse du Maître d'ouvrage :

En cas de réception d'un avis de paiement pour un passage sur les autoroutes A13/A14 non effectué par le véhicule de l'automobiliste, mais correspondant à une usurpation de plaque d'immatriculation, il est impératif de déposer rapidement une plainte et de contester l'avis de paiement dans un délai de 45 jours suivant sa réception pour une contravention standard, et de 30 jours pour une amende forfaitaire majorée.

Cette procédure de contestation est similaire à celle applicable dans les cas d'usurpation de plaque pour des infractions telles qu'un excès de vitesse ou un stationnement non conforme.

Nous rappelons que l'usurpation de plaque d'immatriculation constitue un délit, passible d'une peine de 7 ans de prison et d'une amende de 30 000 €.

- **Le 9 février 2024 sur le registre à disposition en mairie de Buchelay :**

« Pourquoi l'étude d'impact acoustique ne concerne-t-elle pas aussi les hauts de Buchelay ?

Fort impact négatif pour Buchelay au final, pollution de l'air et pollution sonore. »

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les zones situées à une distance supérieure à 500m de l'A13, telles que les quartiers dits « Les Hauts de Buchelay », bénéficient d'une réduction naturelle du bruit routier en raison de leur éloignement géographique. Cette configuration diminue les niveaux sonores à un niveau bien en dessous des seuils réglementaires fixés pour l'exposition au bruit.

Quant à la qualité de l'air, les analyses réalisées dans le cadre du projet indiquent un impact global positif suite à la mise en œuvre du passage en flux libre. La suppression des arrêts et redémarrages aux péages contribue à réduire les émissions des principaux polluants, tels que le CO₂ ou le NO₂.

- **Le 12 février 2024 sur le registre à disposition en mairie de Buchelay :**

« À quelle date est prévue la construction du Merlon ? Pourquoi pas de Merlon prévu le long de la Départementale (Tournesols, Areines...) située à moins de 500 mètres de l'autoroute ? »

Réponse du Maître d'ouvrage :

La construction du merlon acoustique est programmée pour commencer juste après le transfert de la circulation vers la partie réaménagée de l'autoroute (en partie centrale de la chaussée), qui suit la déconstruction de l'ancienne barrière de péage.

Cette date est la résultante du phasage des travaux (voir partie 2.6 de ce bilan de concertation) et n'est possible qu'à compter de sa phase 4, la phase précédente prévoyant une circulation des véhicules sur les voies provisoires, situées en périphérie de la chaussée qui ne seront donc pas encore libérées.

Concernant la localisation du merlon et de l'emplacement évoqué le long de la route départementale (secteurs des Tournesols, Areines...), il n'est pas prévu de merlon acoustique directement dans ces zones car le projet de la Sapn se limite aux emprises autoroutières qui relèvent de sa maîtrise d'ouvrage et de sa compétence.

PARTIE IV

Les enseignements et les engagements du maître d'ouvrage

4 Les enseignements et les engagements du maître d'ouvrage

4.1 Les enseignements de la concertation

La concertation menée par le maître d'ouvrage conduit aux constats suivants :

- > **la tonalité des avis exprimés et la faible participation au dispositif de concertation, malgré le dispositif déployé, font état d'un projet peu clivant auprès du public ;**
- > **la question des impacts sonores et plus particulièrement des merlons acoustiques est posée. Le projet permet de répondre de manière satisfaisante aux interrogations et ne fait pas apparaître de difficultés particulières au regard des études d'impacts et des mesures de réduction prévues ;**
- > **les nouvelles fonctionnalités et modalités de péage apportées par le projet sont peu discutées par les publics ;**
- > **par ailleurs, un avis concerne la garantie de l'identité des usagers de l'axe autoroutier et le contrôle des plaques d'immatriculation dans le cadre du dispositif flux libre. Cette interrogation ne relève pas directement du projet concerté, mais trouve une réponse satisfaisante dans le projet flux libre.**

4.2 Les engagements de la maîtrise d'ouvrage

En cohérence avec les études d'impacts et environnementales menées et les avis exprimés durant cette phase de concertation, le maître d'ouvrage prend les engagements suivants pour conduire la suite de son opération :

- > poursuivre les recherches d'optimisation technique du projet afin d'en réduire les impacts ;
- > travailler avec les services de l'État pour mettre au point, si elles sont requises, des mesures de compensation minimisant leur impact complémentaire aux stricts impacts liés aux ouvrages de l'opération.



sanef

une société d'Abertis