



Compte-rendu de réunion

RCEA – Comité technique du 20 novembre 2013

Date	20 novembre 2013	Heure :	09h30	N° Chrono :	114
Lieu :	DDT de l'Allier – 51 Boulevard Saint Exupéry – 03 403 Yzeure				
Intervenants :	Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Nicolas Wépierre, responsable d'opérations , Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Patrick Landry, CETE de Lyon Jean-Michel Fréchet, CETE de Lyon Claire Agneray – SNC Lavallin Lucie Lafond – Etat d'Esprit				
Participants :	José Thomas, garant de la concertation Lionel Benchetrit, DDT Allier SAUDT Julie Blanchon, ONCFS Allier Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier Béatrice Faon, DDT Allier, SAUDT, Bureau prévention des risques Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier, maire de Deux-Chaises Anne Toussirot DDT Allier ISE Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier				
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA				

Ordre du jour : Suite au communiqué de presse du ministre des Transports, M. Cuvillier, en date du 11 juillet dernier sur les principes d'aménagement de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire, la concertation sur le projet a été réactivée dans l'Allier. Une première réunion du COPIL, principale instance de concertation, a eu lieu le 24 septembre dernier ; elle a notamment permis d'informer les acteurs du territoire des points à arrêter lors du COPIL de décembre prochain après échanges préalables sur ces derniers dans le cadre d'un comité technique.

Consacrée aux échanges de Montmarault, Toulon-sur-Allier et Montbeugny, la première réunion du comité technique a eu lieu le 16 octobre 2013. Elle a permis d'identifier plusieurs scénarios à privilégier pour la réalisation de ces aménagements (voir comptes-rendus du COTECH du 16.10.13).

La seconde réunion du COTECH, organisée le 20 novembre 2013, avait pour objet :

- l'identification des options à privilégier pour le franchissement du Val d'Allier ;

- la présentation du système de péage et la tarification en vigueur sur la future RCEA concédée ;
- la présentation du schéma des aires envisagé.

La première partie de la journée (09h30 – 12H30), qui fait l’objet du présent compte-rendu, était consacrée à la présentation et aux échanges autour des options à privilégier pour le franchissement du Val d’Allier ; la seconde partie (14h00 – 16h15) à la présentation du système de péages, de la tarification et du schéma des aires.

Les différents scénarios étudiés pour le franchissement du Val d’Allier ont été présentés par le CETE de Lyon et la DREAL sur la base d’un diaporama. Les participants ont réagi sur ces sujets au fur et à mesure de la présentation du CETE/DREAL.

La DREAL a précisé le cadre et l’objectif de l’atelier : il s’agit d’éclairer le choix du COPIL à l’aide d’une analyse multicritères des différentes propositions étudiées pour le franchissement du Val d’Allier. Une restitution collective permettra de faire émerger les scénarios à retenir / à écarter.

LES DIFFERENTES OPTIONS ETUDIEES PAR LE CETE POUR LE FRANCHISSEMENT DU VAL D’ALLIER

La DREAL a rappelé les différents enjeux relatifs à ce sujet : mobilité du lit de la rivière Allier, présence de la Réserve Naturelle Nationale (RNN) dont le contour correspond au domaine public fluvial, présence de captages AEP à l’est de l’ouvrage actuel, protégés par des enrochements et submersibilité de la RCEA. Elle a ensuite détaillé le périmètre du Val d’Allier : il s’agit de la section comprise entre l’échangeur de Chemilly jusqu’à l’échangeur de Toulon-sur-Allier.

Dans le coût des travaux restant à réaliser (361 millions d’euros), la mise à deux fois deux voies de cette section à l’identique est intégrée et estimée à 40 millions d’€. L’atelier porte plus précisément sur la **section centrale** concernée d’une part, par les problématiques de franchissement de la rivière Allier, de la RNN et, d’autre part, par le caractère inondable de la RCEA en cas de forte crue.

Le schéma représentant l’existant sur le tronçon du Val d’Allier a été commenté :

- En jaune, les limites de la réserve naturelle ;
- En bleu, les zones de mobilité de la rivière Allier (avec les limites optimale et minimale) ;
- Un ouvrage franchissant la rivière et situé sur la réserve naturelle ;
- L’ouvrage des Pacages situé sur un plan d’eau.

Deux sous sections sont l’objet de l’atelier : celle correspondant aux espaces de mobilité (minimum/optimum) de la rivière Allier et celle correspondant au linéaire submersible situé à l’est du pont des Pacages inondable en cas de crue centennale.

Variante 1a : doublement du pont à l’identique

La RCEA est doublée à l’identique (même profil en long et même cote d’altitude) ; l’élargissement se fait au nord de la RCEA actuelle avec la création d’une nouvelle voie parallèle. Le maintien du franchissement de la rivière Allier est de l’ordre de 180 m à l’intérieur du périmètre de la réserve naturelle. Le nouvel ouvrage sur l’Allier a le même linéaire que l’ouvrage actuel. L’aménagement est poursuivi en remblai à l’ouest.

La DREAL signale que pour cette variante, comme pour les autres, il faudra reprendre les ouvrages de transparence hydraulique (buses sous la RCEA actuelle).

Il s'agit de la configuration de base intégrée dans le coût des 361 millions d'€ estimés pour l'aménagement de l'axe.

Elle a également précisé que le décret de la réserve n'autorisant pas les travaux d'investissement, mais uniquement les travaux d'entretien d'ouvrages (la construction d'un nouvel ouvrage n'est pas autorisée), il faudra soit engager une procédure pour modifier le décret, soit retenir une variante qui n'envisage aucun travaux au sein du périmètre de la Réserve.

Variante 1b : doublement du pont à l'identique avec rehaussement du profil en long (à l'est)

La RCEA est doublée à l'identique dans les modalités prévues dans le cadre de la variante 1 - a (notamment le pont sur l'Allier sur une longueur de 180 m.) avec le rehaussement du profil en long sur 1600 m à l'est avec des incidences sur les ouvrages d'art : le premier passage au droit de la RD 300 deviendrait un passage inférieur. La série d'ouvrages (buses) à côté serait remplacée par ouvrage plus large (béton) pour assurer la transparence sous la RCEA. Le second passage supérieur serait à reconstruire après déconstruction pour rétablir l'accès à la voirie communale.

Ce scénario met hors d'eau la RCEA dans l'hypothèse d'une crue centennale.

Évoquant les interrogations émises lors du COPIL de septembre sur le caractère submersible de la RCEA, la DREAL apporte des précisions : on estime qu'à partir de 1800 m³/seconde (crue vingtenale), il y aurait submersion de la RCEA.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, s'interroge sur la nécessité de fermer la RCEA en cas de crue (même si la chaussée n'est pas submergée) du fait du risque d'instabilité du remblai.

La DREAL a indiqué la nécessité de mettre en place des dispositifs constructifs spécifiques pour assurer la stabilité du remblai en cas de crue. Ces dispositifs engendrent un surcoût.

Rappelant le rehaussement des talus, chaussées et ouvrages sur le tronçon à l'est, **Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier**, a précisé que cette zone offrait une possibilité de transparence hydraulique qui pouvait toutefois être problématique car cette série de buses n'est pas forcément efficace pour l'écoulement hydraulique. Il a demandé si l'impact du rehaussement de la RCEA sur l'écoulement des crues avait été modélisé.

La DREAL et le CETE ont précisé qu'une étude hydraulique permettant de mesurer cet impact serait entreprise suite au COTECH. Le surcoût lié au rehaussement de la nouvelle chaussée et de la chaussée actuelle (phasage des travaux) par rapport au coût estimé pour l'aménagement de l'axe (361 millions d'€) est de 12 millions d'euros.

Variante 1c : Doublement du pont – élargissement rive gauche (espace de mobilité optimum)

Pour plus de transparence hydraulique au niveau de la rivière, l'ouvrage est allongé vers l'ouest pour redonner de l'espace de mobilité à la rivière. Cela nécessite de déconstruire le remblai existant et de reconstruire au nord et au sud un nouvel ouvrage : le pont actuel est conservé mais doublé par un nouvel ouvrage. Cette variante permet un espace de mobilité optimum à l'ouest et minimum à l'est pour l'Allier. L'ouvrage sur l'Allier passe de 180m à 400 m.

Suite à la question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, la DREAL a précisé que la notion d'espaces de mobilité faisait référence au fait que la rivière Allier n'avait pas un lit stable et pouvait donc, en cas de crue, se déplacer. Ces déplacements peuvent avoir pour conséquences la destruction / recréation de milieux écologiques. Ce phénomène est important pour la conservation et le développement de la biodiversité locale.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a rappelé que le zonage des espaces de mobilité de l'Allier était un outil développé dans le cadre du SAGE Allier. Il a mentionné un rapport daté de la fin des années 90/début 2000 mentionnant le doublement de la RCEA à cet endroit et intégrant les questions de transparence hydraulique en cas de crue. Le doublement de la RCEA avec le rehaussement à l'est implique en cas de crue la remise à neuf des ouvrages de décharges. Il a évoqué le risque en cas de crue avec des ouvrages sous dimensionnés, à savoir l'incision du lit, qui pourrait être problématique. Il a rappelé que l'enjeu principal du SAGE était de redonner de la mobilité à la rivière ; celle-ci devant être prise en compte dans les autres outils d'aménagement du territoire. Il a souligné le fait qu'aujourd'hui l'espace optimum pourrait être élargi vers la plaine.

Suite à une demande de **Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté**, la DREAL a précisé les modalités techniques de cette variante : déconstruire les remblais et les remplacer par un viaduc.

En réponse à une question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, la DREAL a signalé que la RCEA avait pu faire « barrage » en cas de crue mais que cela n'avait pas d'effet « aggravateur ». Elle a indiqué que l'augmentation de la transparence hydraulique de la RCEA n'augmenterait pas le risque inondation pour l'agglomération de Moulin, située à 10km.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a souligné que l'effet barrage de la RCEA peut augmenter les phénomènes de crue dans les hameaux alentours déjà inondables par ailleurs. Pour la RCEA, l'intérêt de la transparence n'est pas l'effet « barrage » : le seul point positif de cet effet « barrage » est la limitation de l'inondabilité en aval ; cela a plus d'effets aggravants que limitants sur les aspects crues.

Variante 1d : Doublement du pont – élargissement en rives gauche et droite (limite de la RNN) :

Il s'agit du même schéma que celui présenté précédemment prévoyant le franchissement de l'ensemble de la réserve (dans la variante précédente, le franchissement est défini par l'espace de mobilité optimum à l'ouest et minimum à l'est) : un ouvrage qui franchit le linéaire de la réserve soit un ouvrage d'une longueur de près de 540 m.

Sur la partie est, la variante prévoit le rehaussement du profil en long et le remplacement des buses existantes.

Cette solution favorise la transparence hydraulique.

Variante 1e : Doublement du pont – élargissement en rive gauche - limite de la RNN en rive droite – espace de mobilité optimum

Le pont sur l'Allier est doublé et le linéaire va de la limite ouest de la réserve jusqu'à l'espace de mobilité optimum à l'est englobant ainsi le pont des Pacages. Il y a alors obligation de construire des nouveaux ouvrages du fait de la longueur du linéaire (abandon et déconstruction de l'existant).

En réponse à la question de **Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins**, sur la réutilisation des matériaux du pont actuel pour les nouveaux aménagements, le CETE et la DREAL précisent que les remblais pourront être utilisés pour une autre section, car la déconstruction des anciens ouvrages vient après la construction des nouveaux.

La DREAL a signalé les conséquences techniques et financières lourdes et non négligeables de cette variante.

Variante 2a : Pont actuel bi-directionnel – Doublement Val d'Allier hors RNN

Le doublement commence en dehors de la réserve à l'est. Le pont actuel bi-directionnel est conservé.

Suite à la question de **Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier**, le CETE a précisé que le pont actuel était laissé en l'état. La DREAL a évoqué le point d'étranglement (entre deux sections à deux fois deux voies) que pourrait constituer le fait de laisser cette section à l'identique pour franchir la réserve.

Elle a précisé, suite à une demande de **Cécile Degrange, Chambre d'agriculture de l'Allier**, que la portion bidirectionnelle (2x1 voie) s'étendrait sur toute la largeur de la Réserve.

Le CETE a signalé la nécessité, dans le cas où cette variante serait retenue, d'aménager des zones de transition de part et d'autre des deux échangeurs de Chemilly et de Toulon-sur-Allier pour passer des sections à 2x2 voies à la route bidirectionnelle (linéaire de 500 m.).

La DREAL a rappelé que cette variante permettait d'éviter les travaux au sein de la Réserve Naturelle, car l'élargissement pour passer à deux fois deux voies se ferait après les limites de la RNN. Le CETE a précisé que l'ouverture à 2x2 voies après la sortie de la Réserve pouvait se faire rapidement et démarrer tout de suite à l'échangeur de Chemilly. À l'échangeur de Chemilly, on aurait trois voies : deux voies dans le sens est-ouest et une voie ouest-est (seconde voie rabattue avant l'échangeur). Il s'agit d'un modèle dissymétrique.

Le DREAL et le CETE ont rappelé que cette solution pouvait être phasée. Dans un premier temps, la RCEA resterait bi-directionnelle au droit du franchissement de l'Allier et de la RNN et une fois le décret modifié pour autoriser les travaux de la RCEA, les travaux de doublement de l'ouvrage de franchissement de l'Allier seraient réalisés. Ils ont ensuite souligné qu'il était possible d'envisager de conserver l'ouvrage actuel bi-directionnel comme une solution définitive. À noter que le profil en travers de l'ouvrage actuel ne permettrait pas la mise en place d'un séparateur béton pour isoler les deux flux de circulation.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a rappelé, dans cette dernière hypothèse la dégradation des conditions de sécurité sur l'axe.

Le CETE a rappelé que cette section était la plus chargée en trafic.

Variante 2b : Pont actuel bi-directionnel – Doublement Val d'Allier hors RNN – rehaussement du profil en long

Il s'agit du même scénario que la variante 2a avec l'intégration du rehaussement du profil en long à l'est.

En réponse à la question de **Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier**, la DREAL a précisé qu'il n'avait pas été imaginé de scénario avec adaptation / amélioration de l'ouvrage actuel, car les caractéristiques techniques de celui-ci ne sont pas connues. Le CETE a ajouté que celui-ci n'avait sans doute pas été conçu pour supporter des encorbellements.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué l'existence du Centre National des Ponts de Secours dont la mission est la gestion des trafics dans le cadre de la réparation de ponts et de la mise en place des ponts provisoires.

Le CETE a rappelé que dans le cas de travaux au niveau du pont sur l'Allier, un pont provisoire serait alors construit sur la réserve. La DREAL a questionné la résistance d'un pont provisoire en cas de crue et rappelé que la construction de ce type d'ouvrage nécessitait presque autant de travaux et de contraintes vis-à-vis de la RNN qu'un pont définitif.

Variante 3 : doublement du Val d'Allier avec route à 2x1 voie

Doublement par la coexistence de deux ouvrages à une voie / à un seul sens de circulation. L'ouvrage actuel ne supporterait plus qu'un sens de circulation et des aménagements de sécurité (bandes d'arrêts d'urgence) seraient réalisés. Un autre ouvrage similaire serait réalisé à côté. Des aménagements de rabattement pour passer de 2x2 à 2x1 voies seront alors nécessaires. Il y aurait alors environ 3 km à 2x1 voies (avec dispositif de séparation) dans le val d'Allier.

Guy Charmetant, représentant Pierre André Périssol, président de la communauté d'Agglomération de Moulins, a rappelé le trafic important sur ce tronçon.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné qu'un tel aménagement existait dans le Val-de-Loire et demandé le retour d'expériences sur la mise en œuvre de celui-ci en matière d'exploitation et de sécurité.

La DREAL a précisé, en réponse à la question de **Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier**, que l'intérêt de ce scénario était avant tout financier.

Les coûts des différentes options

A l'ouest

- **Les solutions 1a ou 1b** (doublement à l'identique) sont estimées à 17 millions d'€ : pour la partie ouest, il n'y a pas de surcoût (dans les 361 millions d'€ prévus).
- **1c** : La partie ouest est estimée 40 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 23 millions d'€ environ.
- **1d** : La partie ouest est estimée à 60 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 43 millions d'€ environ
- **1e** : La partie ouest est estimée à 120 millions d'€ ; ce qui engendre un surcoût de 103 millions environ
- **2a** : La partie ouest est estimée à 6,5 millions d'€, soit une économie de 11M€ par rapport à la mise à 2x2 voies
- **2b** : La partie ouest est estimée à 6,5 millions d'€, soit une économie de 11M€ par rapport à la mise à 2x2 voies
- **3** : La partie ouest est estimée à 9,5 millions d'€ ; ce qui engendre une économie de 2M€ par rapport à une mise à 2x2 voies.

A l'est, le réhaussement de l'axe à l'est est estimé à 12 millions d'€ non intégrés aux 361 millions d'€ annoncés.

PRESENTATION DE LA GRILLE D'ANALYSE MULTICRITERE DES DIFFERENTES OPTIONS

Le CETE a ensuite présenté la grille d'analyse multicritère étudiée en atelier. Celle-ci est divisée en deux parties : une partie est et une partie ouest.

Les critères retenus pour l'évaluation des différents scénarios ont été listés :

- niveau de service ;
- sécurité routière ;
- aspects techniques ;
- exploitation et phasage travaux ;
- hydraulique/inondabilité.

Les données relatives aux critères cités ci-dessus figurant dans la grille d'analyse sont valables pour l'ensemble du tronçon. Seuls les critères suivants sont appréhendés de manière différente selon qu'il s'agit de la partie est ou ouest :

- impact sur le territoire de l'agglomération de Moulins, sur le milieu naturel, sur la mobilité de la rivière ;
- procédure RNN ;
- coût ;
- surcoût par rapport à l'aménagement à 2x2 voies à l'identique.

La DREAL a indiqué que l'impact des variantes sur les espaces agricoles n'avait pas été intégré à la grille d'analyse.

Cécile Degrange, Chambre d'Agriculture de l'Allier, a rappelé que les différentes solutions auraient toutes un impact sur le foncier agricole. Elle a évoqué la solution 1c prévoyant la construction d'un viaduc et questionné l'impact positif de cet aménagement sur l'espace de mobilité de la rivière.

Guillaume Laurent, chargé de mission au CEN Allier, a souligné que pour ce tronçon, le sujet de la transparence concernait les crues, car il n'est pas question de « réorienter » la rivière. Il a rappelé que laisser une plaine d'expansion en cas de crues permettait de limiter l'érosion. Il a évoqué le sujet des pylônes RTE situés en aval et notamment ceux qui pourraient nécessiter une protection particulière : le pylône de Toulon-sur-Allier et celui de la Falaise des Moquets. Il a demandé si le sujet du franchissement de l'Allier pouvait intégrer la question de la protection des pylônes RTE.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a demandé si le sujet des pylônes pouvait appuyer une procédure de révision du décret de la réserve.

La DREAL a précisé que cette question était totalement indépendante du projet RCEA et qu'il conviendrait de se rapprocher de RTE. Ces pylônes assurent l'alimentation de l'agglomération de Moulins et qu'une défaillance serait effectivement problématique. Elle a évoqué la possibilité de faire passer des fourreaux de lignes haute tension sous la RCEA (solution dont la faisabilité technique doit être vérifiée) et le fait de se rapprocher de RTE pour anticiper cette question.

RESTITUTION DU TRAVAIL EN GROUPE SUR L'ANALYSE MULTICRITERE SUR LES DIFFERENTES OPTIONS

Sujets évoqués lors de la restitution sur la section située à l'est du Pont des Pacages

L'enjeu de desserte a été évoqué : s'il n'y pas de rehaussement du profil en long de la RCEA, l'agglomération de Moulins pourrait se retrouver divisée en cas de crue : il n'y aurait plus de connexion entre les deux rives, car le pont qui assure le franchissement de l'Allier à Moulins serait également fermé en cas de crue.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné que la construction d'un autre pont par l'agglomération de Moulins était en projet.

Sur ce sujet, la DREAL a rappelé qu'on ne sait pas si ce nouveau pont serait accessible en cas de crue.

Sujets évoqués lors de la restitution sur la section située à l'ouest de la limite de l'espace de mobilité optimum

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a rappelé que le choix de solutions maximalistes avec une subvention d'équilibre plus conséquente pourrait avoir des répercussions sur les instruments financiers que sont le PDMI et le CPER en réduisant les enveloppes financières apportées dans le cadre. Les conséquences pourraient être une participation supplémentaire demandée aux collectivités pour le CPER et le PDMI. Les élus du département ne veulent ni participer au CPER et au PDMI, ni être sollicités pour le projet/ la subvention d'équilibre.

Conclusions du COTECH

A l'est :

- Consensus sur les gains du rehaussement malgré le surcoût.

A l'Ouest :

- Les solutions 1c et 1d sont les plus crédibles ; **1c apparaissant comme la solution préférentielle** ;
- Les solutions 0, 2a, 2b, 1e et 3 sont écartées ;
- Les solutions 1a et 1b apparaissent comme peu satisfaisantes.