



## Compte-rendu de réunion

# RCEA – Réunion publique d'information du 14 janvier 2015

<b>Date</b>	14 janvier 2015
<b>Lieu</b>	Salle Laurent Grillet – Dompierre-sur-Besbre
<b>Horaires et durée de la réunion</b>	19h05– 21h25 : 2h20
<b>Intervenants tribune</b>	Arnaud Cochet, Préfet de l'Allier José Thomas, garant de la concertation Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne
<b>Nombre de participants</b>	100 personnes environ

### **MOT D'ACCUEIL DE M. PASCAL VERNISSE, MAIRE DE DOMPIERRE-SUR-BESBRE**

Rappelant le caractère accidentogène de l'axe et l'intérêt de la commune pour le projet d'aménagement de la RCEA, il a salué l'avancement de celui-ci et évoqué les attentes de la commune : amélioration de la sécurité sur l'axe, création de services (aires), développement de l'attractivité des territoires locaux et prise en compte des enjeux environnementaux.

### **INTRODUCTION DE M. ARNAUD COCHET, PRÉFET DE L'ALLIER**

M. Arnaud Cochet, préfet de l'Allier, a précisé le contexte des réunions publiques : les trois réunions organisées à Montmarault le 13 janvier 2015, à Dompierre-sur-Besbre le 14 janvier 2015 et à Toulon-sur-Allier le 15 janvier 2015 font suite au comité de pilotage du 12 janvier 2015 et s'intègrent dans les recommandations formulées par la Commission Nationale du Débat Public à l'issue du débat public. Elles ont pour objet la présentation du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise en concession de la RCEA entre Montmarault et Digoin.

Les principes d'aménagement de l'itinéraire ayant été arrêtés par le gouvernement, les réunions ont pour objet d'informer sur le projet et de répondre aux questions des publics concernés. D'autres réunions auront lieu avec la Chambre d'agriculture sur le sujet des impacts agricoles.

### **INTERVENTION DE M. JOSE THOMAS, GARANT DE LA CONCERTATION**

Il a rappelé l'historique de la concertation sur le projet de mise en concession de la RCEA : le débat public de 2010 – 2011, puis le dialogue avec les acteurs du territoire dans le cadre des comités de pilotage (COFIL) et des ateliers techniques. Il a ensuite évoqué la prochaine étape de dialogue avec le public : l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le rôle du garant est de veiller à la transparence et à la qualité de la concertation : le public doit avoir les moyens de s'informer et de s'exprimer.

## PRESENTATION DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

**M. Hervé Vanlaer, directeur régional de la DREAL Auvergne**, a rappelé que la réunion avait pour objectif la présentation du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Il a ensuite présenté les acteurs du projet. L'État est maître d'ouvrage, la coordination du projet est assurée par le préfet de région et le pilotage de la concertation, des études et des procédures par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne (DREAL). Le CEREMA a réalisé plusieurs études et la société SNC-Lavalin a rédigé le dossier d'enquête.

Il a ensuite rappelé l'historique du projet : il s'agissait à l'issue du débat public de réaliser l'aménagement par voie de concession la RCEA dans le département de l'Allier et de la Saône-et-Loire. En juillet 2013, il a été décidé de mettre en œuvre des partis d'aménagement différents selon les départements : entre Montmarault et Digoin, la concession a été retenue.

En 2013, des ateliers avec les acteurs du territoire de projet ont permis de préciser les principes d'aménagement de celui-ci ; le dossier d'enquête a ensuite été rédigé.

**Chantal Edieu, responsable du service SMO à la DREAL Auvergne**, a présenté le projet de mise à deux fois deux voies de la RCEA entre Montmarault et Digoin.

Il s'agit d'un linéaire de 92 km dont le tiers est aujourd'hui aménagé à deux fois deux voies. Les emprises nécessaires au doublement de la chaussée ont déjà été acquises.

### Les objectifs du projet :

- Améliorer la sécurité routière par la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire ;
- Améliorer la qualité de service en créant des aires de service et de repos ;
- Favoriser l'attractivité et la desserte des territoires traversés ;
- Prendre en compte les enjeux environnementaux avec l'amélioration de la traversée du Val d'Allier, la mise en place de protections acoustiques pour les riverains et en complétant le dispositif de collecte et de traitement.

### Deux périmètres à distinguer :

- **le périmètre de la DUP** : il porte sur les 92 km de l'itinéraire ; il inclut l'échangeur RN7/RCEA à Toulon-sur-Allier et l'échangeur A71/RCEA à Montmarault ;
- **le périmètre de la concession** : il porte sur les 92 km de l'itinéraire ; il inclut l'échangeur RN7/RCEA à Toulon-sur-Allier mais l'échangeur A71/RCEA sera réalisé par APRR.

### Les principes d'aménagement (voir le diaporama) :

- Maintien des 13 échangeurs existants et de leurs fonctionnalités ;
- Création / agrandissement d'aires de services et de repos : aménagement d'une aire de services à Cressanges et d'une aire de repos à Dompierre-sur-Besbre ; agrandissement de l'aire de Pierrefitte-sur-Loire ;
- Traitement du Val d'Allier : rehaussement de l'itinéraire pour assurer la mise hors d'eau de la RCEA en cas de crue centennale et l'allongement du pont de 180m à 400m. Il est nécessaire de faire évoluer le décret de la réserve qui n'autorise pas actuellement les travaux de terrassement et d'affouillement ; un dossier d'opportunité a été réalisé qui fera l'objet d'une enquête publique que la DREAL entend mener en même temps que celle sur le projet de mise à deux fois deux voies ;
- Evolution de trois échangeurs : création d'un diffuseur autoroutier à Montmarault entre l'A71 et la RCEA et d'un nouvel échangeur RN7/RCEA à Toulon-sur-Allier ainsi que déplacement de l'échangeur de Montbeugny pour éviter la traversée de la commune.

Pour ces échangeurs, des scénarios préférentiels ont été identifiés dans le cadre de la concertation avec les acteurs locaux ; ils seront indiqués dans le cahier des charges diffusé aux candidats lors de l'appel d'offres pour le choix du futur concessionnaire toutefois ceux-ci pourront les faire évoluer pour optimiser les schémas d'aménagement.

- Système de péage ouvert : trois barrières de péages pleine voie au Montet, à Montbeugny et à Molinet – L'utilisateur paiera forfaitairement à chacune des barrières selon le linéaire

parcouru. Des barrières seront positionnées sur les bretelles de ces trois échangeurs et également ajoutées au niveau du demi-échangeur de Deux-Chaises. Des itinéraires seront gratuits au droit des agglomérations (à l'exemple d'Yzeure-Cressanges).

### **Coût du projet**

L'ensemble des travaux à réaliser pour la mise en concession sont estimés à 507 millions d'€ (valeur oct. 2013). Les mesures compensatoires identifiées sont incluses dans cette estimation. Les simulations financières de mise en concession réalisées aux conditions économiques actuelles concluent au fait qu'il n'y aurait pas besoin de subvention d'équilibre. Toutefois, cela sera précisé dans le cadre de la sélection du concessionnaire.

Le cahier des charges à partir duquel les candidats pour la future concession devront faire une offre technique et financière, comprendra une solution de base avec l'échangeur RN7 / RCEA et une option sans ce dernier.

### **Le calendrier du projet :**

- Consultations Inter Services (locale et nationale) : de février 2015 à juin 2015
- Avis Autorité environnementale : de juillet à octobre 2015
- Enquête publique : janvier/février 2016
- Décret DUP : début 2017
- Signature du contrat de concession : mi-2018
- Études et procédures : 2018/2019
- Travaux : 2019/2020

### **Les modalités d'information**

Les diaporamas et comptes-rendus des réunions publiques seront disponibles sur le site de la DREAL dans la rubrique RCEA. Des lettres d'information seront diffusées régulièrement en fonction de l'avancement des différentes procédures.

## **LA PRESENTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

La DREAL a précisé la composition du dossier ; celui-ci comprend 9 volumes qui se décomposent en parties, lesquelles intègrent plusieurs chapitres (voir diaporama du COPIL).

Les points suivants du dossier ont été détaillés (voir diaporama) :

- La notice explicative décrit la RCEA actuelle et justifie le parti d'aménagement retenu, notamment les choix techniques des solutions préférentielles ;
- Le plan général des travaux : il s'agit du périmètre proposé pour la Déclaration d'Utilité Publique à l'intérieur duquel le concessionnaire viendra aménager l'axe (infrastructures et équipements connexes) ;
- L'étude d'impact : elle regroupe l'ensemble des études réalisées sur le projet. Elle inclut notamment le résumé non technique ;
- L'étude socio-économique : impact économique du projet pour les différents acteurs ;
- Le dossier de mise en comptabilité des documents d'urbanisme : cette procédure concerne principalement le déclassement d'espaces boisés classés impactés pour le projet et la levée de l'interdiction de travaux de terrassement et d'affouillement nécessaire à la réalisation du projet.

## **SYNTHESE DES ECHANGES AVEC LA SALLE**

### **Les acquisitions foncières envisagées**

Un représentant d'une association de riverains sur le secteur d'Yzeure a demandé si le plan général des travaux présenté était définitif, notamment la partie nord au niveau de Molinet, et si de

nouvelles acquisitions foncières pour la réalisation des aménagements étaient à prévoir. Il a évoqué l'existence d'une décision judiciaire limitant la réalisation de travaux dans la partie nord de l'échangeur de Molinet et demandé si celle-ci était intégrée au plan général des travaux.

La DREAL a précisé que le périmètre présenté était celui dans lequel les aménagements seraient réalisés par le concessionnaire et que les acquisitions foncières ne concernaient pas l'intégralité de ce périmètre. Elle a rappelé que la majorité des acquisitions foncières nécessaires avaient été réalisées pour la mise à 2x2 voies, mais également que la configuration de l'échangeur dans sa partie nord ne serait pas modifiée et ne nécessiterait pas d'acquisitions supplémentaires importantes : une évolution technique interviendra seulement pour la bretelle de sortie de la RCEA. La maîtrise d'ouvrage a précisé que le plan général des travaux pourrait être modifié dans le cadre de la Consultation Inter-Services qui interviendra à partir de février et rappelé que la phase d'enquête publique serait l'occasion pour le public de formuler ses observations sur le projet.

Une participante a demandé les modalités de gestion des éventuelles acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

La DREAL a précisé que le concessionnaire mènerait les différentes procédures relatives aux acquisitions foncières.

### **Les principes d'aménagement retenus**

Evoquant le déplacement de l'échangeur de Montbeugny, **Daniel Marchand, maire de Thiel-sur-Acolin**, a demandé des précisions sur la desserte de la commune de Thiel-sur-Acolin et les éventuels aménagements envisagés pour accompagner le trafic sur la D53.

La DREAL a précisé que la bretelle d'accès à la commune de Thiel-sur-Acolin serait maintenue dans sa configuration et mise aux normes autoroutières ; l'accès au parc de loisirs Le Pal depuis cette bretelle sera ainsi conservé. Elle a précisé que les modélisations de trafic réalisées concluaient que l'échangeur de Montbeugny dans la configuration proposée pourrait fonctionner avec les infrastructures départementales (la RD 53).

Un participant a évoqué le sujet de clôtures bordant la future RCEA concédée.

LA DREAL a précisé que l'installation et l'entretien de ces équipements seraient à la charge du concessionnaire qui réaliserait la clôture de l'ensemble de l'emprise de la concession.

### **Les impacts locaux**

**Le président du SIVOM de la Sologne Bourbonnaise** a demandé quelles mesures seraient prises pour imposer aux poids-lourds de circuler sur la RCEA et ainsi éviter la traversée des agglomérations. Un participant a évoqué les conséquences d'un report de trafic des poids-lourds venant de l'itinéraire gratuit de Saône-et-Loire sur les routes départementales dans l'Allier.

La DREAL a rappelé que des mesures pourraient être prises par les communes pour interdire la traversée des agglomérations aux poids-lourds en transit tout en autorisant la desserte locale.

**Annie Mondelin, maire de Molinet**, a demandé des précisions sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, évoquant la volonté de sa commune d'engager de manière indépendante du projet une révision du PLU de la commune.

La DREAL a précisé que dans le cas où il était nécessaire de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme de la commune, cela n'empêchait pas les réflexions communales sur le PLU.

### **Le calendrier**

**Pascal Vernisse, maire de Dompierre-sur-Besbre et président de la communauté de communes du Val-de-Besbre Sologne Bourbonnaise** a exprimé son inquiétude sur le respect du

calendrier présenté et s'est interrogé sur la possibilité de réduire les délais des différentes procédures précédant les travaux. Un participant s'est interrogé sur la durée des travaux.

La maîtrise d'ouvrage a précisé que le calendrier n'intégrait pas d'éventuels contentieux et qu'il n'était pas possible de réduire les différents délais indiqués qui correspondent à des procédures réglementaires. La durée des travaux est estimée à 2 ans.

Un participant a regretté le retard pris dans la mise à deux fois deux voies de l'axe.

La DREAL a rappelé que la décision de réaliser une autoroute concédée sur le tronçon situé dans l'Allier était récente (suite au débat public en juin 2011) et que des aménagements avaient été réalisés pour améliorer la situation dans l'attente de la mise à deux fois deux voies de l'ensemble de l'itinéraire.

### **Les modalités d'exploitation de l'axe et les équipements techniques**

Un participant a questionné l'éventualité d'une reprise des centres routiers présents sur l'axe et l'avenir des agents travaillant actuellement dans les centres d'exploitation de la DIR Centre-Est situés sur l'axe.

La DREAL a précisé que ce serait au futur concessionnaire de définir les modalités d'exploitation de l'axe et donc la localisation des équipements techniques nécessaires à celle-ci. En ce qui concerne l'avenir des personnels de la DIR Centre-Est, la maîtrise d'ouvrage a évoqué des possibilités de mobilité interne au sein de la DIR et de la possibilité d'intégrer dans le cahier des charges de la future concession des clauses en matière d'accueil et d'intégration de personnels d'exploitation de la DIR Centre Est. Elle a précisé que l'impact social du projet serait précisé dans le cadre de l'étude socio-économique, qui fait partie du dossier soumis à enquête publique.

### **La desserte du secteur Dompierre-sur-Besbre - Digoin - Bourbon-Lancy**

**Pascal Vernisse, maire de Dompierre-sur-Besbre et président de la communauté de communes du Val-de-Besbre Sologne Bourbonnaise** s'est félicité du maintien des trois échangeurs au droit de la commune au regard de leur importance pour la desserte du territoire et demandé l'amélioration de la desserte du secteur de Bourbon-Lancy.

La maîtrise d'ouvrage a précisé que les dessertes existantes seraient maintenues.

### **La signalisation des villages labellisés « village étape »**

**Pascal Vernisse, maire de Dompierre-sur-Besbre et président de la communauté de communes du Val-de-Besbre Sologne Bourbonnaise** s'est interrogé sur l'avenir du statut de « village – étape » de la commune dans le cadre de la future concession.

La maîtrise d'ouvrage a précisé qu'elle allait interroger le ministère sur ce sujet et la possibilité dans le contrat de concession de prévoir le maintien de la signalétique sur le futur axe concédé.

### **L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier**

**Pascal Vernisse, maire de Dompierre-sur-Besbre et président de la communauté de communes du Val-de-Besbre Sologne Bourbonnaise** s'est interrogé sur la pertinence de l'intégration dans le cahier des charges concessionnaires de l'option n'intégrant pas celui-ci.

La maîtrise d'ouvrage a rappelé que la solution de base intégrait l'échangeur RN7/RCEA et indiqué qu'elle allait faire remonter au ministère la demande de suppression de cette option.

### **Les aires de repos et de services**

Evoquant le dimensionnement total des aires prévues dans le cadre du projet, un participant a évoqué la sous-estimation de celui-ci et demandé la création d'une aire de service sur l'est du tronçon concédé.

La DREAL a précisé que le dimensionnement des aires prévues sur le futur axe concédé avait été établi en prenant en compte le dimensionnement des aires de la RN7 : cela permettra d'assurer une capacité de stationnement supérieure à celle d'aujourd'hui.

#### **Le coût et le financement du projet**

Deux participants ont demandé des précisions sur la participation financière de l'Etat à la réalisation du projet.

La DREAL a précisé que la réalisation des travaux était à la charge du concessionnaire et que en l'état actuel des modélisations financières, l'Etat n'aurait pas à assurer de subvention d'équilibre.

#### **L'aménagement du Val d'Allier**

Le président du SIVOM de la Sologne Bourbonnaise a évoqué la localisation du nouvel ouvrage à construire dans la réserve du Val d'Allier, précisant que des captages d'eau potable existaient à proximité de la RCEA sur cette zone.

La DREAL a précisé que les captages resteraient protégés.

#### **Le traitement des usagers locaux**

Une participante a évoqué la différence de traitement entre les usagers de l'axe dans l'Allier (itinéraire payant) et dans les autres départements traversés par la RCEA (itinéraires gratuits en Saône-et-Loire et en Creuse).

La maîtrise d'ouvrage a précisé que le choix de la concession avait été arrêté par l'Etat et permettrait l'aménagement de l'axe dans l'Allier de manière rapide ainsi que la satisfaction des objectifs de sécurité et d'amélioration de la desserte du territoire. Elle a rappelé que l'enquête publique serait l'occasion de formuler des observations sur le projet.

Le Préfet,



Arnaud COCHET