



## Compte-rendu de réunion

# RCEA – Comité de pilotage du 20 décembre 2013

<b>Date</b>	20 décembre 2013	<b>Heure :</b>	10h00	<b>N° Chrono :</b>	
<b>Lieu :</b>	Moulins				
<b>Participant(e)(s) :</b>	<b>Intervenants tribune :</b> Michel Fuzeau, Préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme Benoît Brocart, Préfet de l'Allier Jean-Paul Dufrègne, président du Conseil général 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>Participants en salle :</b> cf. liste d'émargement				
<b>Diffusion du présent compte-rendu :</b>	Participants au COPIL Membres du comité de pilotage RCEA				

### Ordre du jour :

Suite à la décision gouvernementale de réaliser l'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA dans l'Allier par voie de concession, les services de l'État ont réactivé la concertation sur ce projet avec les acteurs du territoire afin d'arrêter les choix d'aménagement et de constituer le dossier de déclaration d'utilité publique.

Après la tenue du premier comité de pilotage consacré à la présentation de l'avancée du projet, le 24 septembre dernier, deux réunions d'ateliers techniques ont été organisées le 16 octobre et le 20 novembre 2013 pour :

- échanger autour des différentes options envisagées pour l'aménagement des échangeurs de Montmarault, Toulon-sur-Allier et Montbeugny, mais aussi pour le franchissement du Val d'Allier ;
- présenter le système de péages et le schéma des aires annexes prévus sur la RCEA concédée.

Le comité de pilotage du 20 décembre 2013 avait pour objectifs la restitution des travaux réalisés en ateliers et la présentation des options préférentielles retenues pour chacun des sujets traités afin de pouvoir transmettre, à l'issue de celui-ci, une solution préférentielle au ministre en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche.

### La restitution des ateliers

Les options retenues à l'issue des ateliers du 16 octobre 2013 et du 20 novembre 2013 pour chacun des sujets traités ont été présentées :

- **L'échangeur de Montmarault :** une solution préférentielle a été identifiée, la connexion complète (quart Nord Est). Cette solution a été chiffrée à 33 millions d'euros, soit un surcoût de 5 millions d'euros par rapport à la solution de base estimée à 28 millions d'euros intégrée dans les 350 millions d'euros nécessaires à la mise à deux fois deux voies de l'axe. Suite à une remarque

de participants sur les impacts agricoles importants de cette solution, très consommatrice d'espaces et impactant directement une exploitation, la DREAL a précisé que la possibilité de « décaler » celle-ci au plus près de l'A71 serait examinée ;

- **L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier** : parmi les trois scénarios retenus, une solution préférentielle se dégage : la variante « Trèfle à anse interne d'entrée », estimée à 52 millions d'euros, soit un surcoût de 45 millions d'euros par rapport à la solution de base estimée à 7 millions d'euros intégrée dans les 350 millions d'euros nécessaires à la mise à deux fois deux voies de l'axe ;
- **L'échangeur de Montbeugny** : la solution « Losange est » est retenue pour l'aménagement de cet échangeur ;
- **Le franchissement du Val d'Allier** : parmi les quatre scénarios retenus pour le franchissement la rivière Allier dans le périmètre de la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, une solution préférentielle se dégage : le doublement et l'allongement du pont à l'ouest sur 220 m soit 400 m au total (espace mobilité minimum de l'Allier) estimé à 40 millions d'euros et représentant donc un surcoût de 23 millions d'euros. La mise hors d'eau de la RCEA dans le périmètre central du val d'Allier par un rehaussement du tronçon central est privilégiée ; chiffrée à 12 millions d'euros, cette option n'était pas intégrée dans la solution de base de mise à deux fois deux voies à 350 millions d'euros.

### **Les scénarios étudiés et la priorisation proposée**

Plusieurs scénarios ont été étudiés pour la modélisation financière de la concession et la priorisation suivante proposée pour la réalisation des aménagements :

- 1-Le traitement du Val d'Allier afin d'assurer la continuité autoroutière à 2x2 voies sur l'ensemble de l'axe: doublement et l'allongement du pont afin de porter la largeur de franchissement de la rivière Allier à 400 m et le rehaussement de la RCEA à l'est ;
- 2-La réalisation de l'échangeur RN7/RCEA ;
- 3-La réalisation de l'échangeur de Montmarault.

### **Les scénarios étudiés :**

- La solution de base estimée à 350 millions d'euros conduit à une subvention d'équilibre de 30 millions d'euros ;
- Le scénario avec traitement du Val d'Allier et la suppression de l'échangeur de Montmarault conduit à une subvention d'équilibre de 37 millions d'euros ;
- Le scénario avec traitement du Val d'Allier, intégration de l'échangeur RN7/RCEA et la suppression de l'échangeur de Montmarault conduit à une subvention d'équilibre de 82 millions d'euros ;
- Le scénario avec adossement de la section Montmarault-Le Montet, traitement du Val d'Allier, intégration de l'échangeur RN7/RCEA et la sortie de cette concession de l'échangeur de Montmarault conduit à un équilibre de la concession. À noter que l'adossement de cette section est à ce jour incertain car le plan de relance autoroutier dans lequel il s'inscrit doit être validé par la Commission européenne et le Conseil d'État. Si l'adossement n'est pas possible, il est envisageable d'assurer l'aménagement de l'échangeur de Montmarault dans le

cadre de la concession de l'A71 dans un calendrier concomitant à celui de la réalisation des travaux de concession de la RCEA.

La réalisation différée d'aménagements n'améliore pas l'équilibre et conduirait à une augmentation de la subvention d'équilibre.

**Les réactions aux scénarios présentés et à la priorisation proposée, pour chaque sujet traité, ont été les suivantes :**

- **L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier** : la maîtrise d'ouvrage a noté l'attachement des élus à la réalisation de l'échangeur RN7/RCEA dans le cadre de la concession ;
- **Le rehaussement du Val d'Allier** n'apparaît pas comme une priorité pour certains participants. La maîtrise d'ouvrage a alors rappelé le caractère structurant de la RCEA pour la gestion de crise dans le cas de crues centennales et précisé que la mise hors d'eau des autoroutes était aujourd'hui la norme.
- **Le franchissement de la rivière Allier** : plusieurs participants ont rappelé la nécessité de favoriser la continuité autoroutière avec un axe à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire. Les gains écologiques de ce scénario ont été soulignés : élargissement de l'espace de mobilité de la rivière. Toutefois, les procédures réglementaires nécessaires à l'évolution du décret de la réserve dans le cas du doublement et de l'allongement du pont sur l'Allier inquiètent certains participants qui craignent des retards dans la réalisation du projet avec cette option. La possibilité de laisser le pont en l'état avec intégration de terres pleins centraux ou de l'élargir sans création de nouvel ouvrage a été évoquée pour éviter la modification du règlement de la réserve. Il a été indiqué que cette solution technique n'était pas possible. La DREAL a précisé que l'obtention de la DUP du projet n'était pas conditionnée à l'évolution du règlement de la réserve car celui-ci concerne la phase travaux qui n'interviendra qu'à partir de 2018.
- **La réalisation de l'échangeur de Montmarault dans le cadre de l'adossement à l'A71 de la section Montmarault-Le Montet ou de négociations avec le concessionnaire de l'A71** : plusieurs participants ont salué l'impact positif d'un éventuel adossement de la section Montmarault-Le Montet sur l'équilibre de la concession. Certains participants ont exprimé leurs inquiétudes quant à un éventuel impact négatif de l'adossement sur l'attractivité mais aussi sur la réalisation même de la concession.

Au regard des échanges sur les scénarios proposés, **le préfet de Région annonce retenir pour présentation au ministère la solution intégrant le traitement du Val d'Allier (doublement et allongement du pont sur l'Allier fin de porter le franchissement de la rivière à 400 m, mais aussi rehaussement de la RCEA), l'aménagement de l'échangeur RN7/RCEA qui sera proposé en option lors de la procédure de choix du futur concessionnaire, selon la solution préférentielle identifiée lors de l'atelier, mais pas l'échangeur de Montmarault, réalisé dans le cadre de l'adossement de la section Montmarault-Le Montet ou de négociations avec le concessionnaire de l'A71 (le périmètre nécessaire à la réalisation de l'échangeur de Montmarault figurera cependant dans le dossier de DUP).**

### **Le système de péages**

Lors de l'atelier technique du 20 novembre, la DREAL a présenté le système de péage ouvert qui sera mis en œuvre sur la RCEA concédée : articulé autour des trois barrières pleines voies du Montet, de Montbeugny et de Molinet, il intègre des sections gratuites en fonction des points d'entrée et de sorties. Les niveaux de péages pour les barrières pleines voies et les barrières de demi-péages ainsi que leurs principes de calcul ont été rappelés par la DREAL.

Les mesures tarifaires seront à la discrétion du concessionnaire ; les politiques préférentielles pourront s'adresser aux usagers fréquents. Les participants au COPIL ont rappelé leur attachement à plus de gratuité pour les usagers locaux et évoqué le déplacement de la barrière du Montet à l'Ouest, qui permettrait des trajets gratuits supplémentaires. La perte de recettes et le report du trafic sur la route départementale liés au déplacement de la barrière du Montet à l'ouest ont été rappelés par la DREAL.

### **Le schéma des aires annexes**

Le schéma des aires annexes prévoit sur la RCEA concédée une aire de services à Cressanges, une aire de repos à Thiel-sur-Acolin et une aire de repos de Pierrefitte-sur-Loire. Pour respecter les préconisations relatives aux distances entre les aires qui prévoient une aire de repos tous les 30 km et une aire de services tous les 60 km, une aire de service est prévue en Saône-et-Loire entre Digoin et Paray-le-Monial.

Dans l'Allier, dans le cadre du programme de sécurisation de la RCEA par l'État, l'aire de Cressanges devrait être aménagée (en aire de repos) et une aire de repos sera réalisée dans la boucle est de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre avant 2020.

La DREAL a détaillé les besoins de stationnement à l'horizon 2020 (256 places voitures et 162 places poids-lourds), l'écart avec l'offre existante à cette échéance, le nombre de places à réaliser par le concessionnaire (120 places voiture et 12 places poids-lourds) et les options possibles pour atteindre la capacité d'accueil nécessaire : l'augmentation de la capacité d'accueil de l'aire de Cressanges et l'extension de l'aire de Pierrefitte-sur-Loire permettront d'atteindre le dimensionnement nécessaire ; il est possible de ne pas réaliser l'aire de Thiel-sur-Acolin.

Des participants ont évoqué le devenir du centre routier de Toulon-sur-Allier, aujourd'hui géré par la Communauté d'agglomération de Moulins, qui souhaite qu'il soit intégré à la concession. La DREAL a précisé que celui-ci était détaché de la concession et ne pouvait donc pas être intégré. Une étude complémentaire sera effectuée à ce sujet

### **Le financement du projet**

Il a été rappelé que les financements des collectivités ne seraient pas sollicités pour la réalisation du projet.

### **Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet**

Le calendrier du projet a été rappelé ; les différentes interventions ont insisté sur la nécessité de le respecter, en particulier l'échéance de mise en service de l'axe concédé en 2020.

Les prochaines étapes du projet ont été évoquées : constitution du dossier d'enquête publique mi 2014 et tenue de l'enquête publique fin 2014/ début 2015.

### **La concertation et l'information sur le projet**

Le travail réalisé sur les différents sujets traités lors des ateliers techniques a été salué par le Préfet de région et les participants au COPIL.

Les modalités d'information envisagées pour le premier semestre 2014 ont été présentées : outre la lettre d'information diffusée à intervalles réguliers, un comité de pilotage informatif sur l'avancement du dossier d'enquête préalable à la DUP aura lieu en avril et trois réunions de proximité seront organisées en juin pour présenter le projet et ses impacts locaux.