

# Compte-rendu de réunion

## RCEA COTECH REUNION DU 16 OCTOBRE 2013 Echangeur de Montmarault

<b>Date</b>	16/10/13	<b>Heure :</b>	9h30
<b>Lieu :</b>	Moulins		
<b>Participants :</b>	<p>Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne          José Thomas, garant de la concertation          Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne          Nicolas Wepierre, responsable d'opérations secteur centre, Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne          Patrick Landry, CETE de Lyon          Claire Agneray – SNC Lavallin          Lucie Lafond – Etat d'Esprit</p> <p>Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud          René Mathonière, maire de Montmarault          Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier          Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier          François Dard, directeur de la Communauté de Communes de la région de Montmarault          Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier          Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier          Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier          Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier</p>		
<b>Diffusion du présent compte-rendu :</b>	Participants au COPIL/COTECH Membres du comité de pilotage RCEA		

**Ordre du jour :** à l'aide de grilles d'analyse multicritère, identification des scénarios possibles pour l'échangeur de Montmarault. Les scénarios identifiés en comité technique seront ensuite soumis au COPIL en décembre.

**Méthode de travail :** Sur la base d'un diaporama, le CETE de Lyon a présenté les différents scénarios pour l'échangeur de Montmarault ; présentation qui a été complétée d'interventions de la DREAL Auvergne. Les participants ont ensuite travaillé en groupe à la comparaison des quatre solutions proposées à l'aide de cartographies et d'un tableau d'analyse multicritère. Une restitution collective a ensuite été effectuée : elle a permis d'écarter un scénario. Les conclusions du travail en groupe sont disponibles dans le tableau d'analyse multicritère joint au présent compte-rendu.

### Les différents scénarios étudiés par la CETE

Le CETE a présenté le périmètre d'étude sur cet échangeur et est revenu sur un problème abordé dans le cadre des ateliers précédents : la dissymétrie de trafic entre le nord et le sud. Après récupération des

données d'exploitation de la société autoroutière, les trafics s'avèrent aujourd'hui moins déséquilibrés pour les flux qui vont vers le nord et les flux qui vont vers le sud.

Le CETE est parti sur de ces données actualisées, pour lesquelles il a appliqué un taux d'accroissement de trafic pour obtenir une projection des trafics à l'horizon 2020. Le CETE a toutefois souligné que le modèle prenait en compte un réseau plus large et que les résultats de la modélisation montrent quand même un flux supérieur vers le sud. Cette modélisation à l'horizon 2020 donne une idée plus juste de ce qui pourrait se passer avec l'axe concédé qu'avec la modélisation initiale.

#### L'occupation de la zone d'étude :

Le CETE est revenu sur l'occupation actuelle du sol : majoritairement des terres agricoles mais avec la présence de zones d'activités (zone d'activité de la Plume, du Château d'Eau et une autre zone à vocation industrielle future). La présence du site archéologique de Beaufort est signalée. A l'est, il existe un plan d'eau et des zones humides avec des espèces végétales caractéristiques de ces milieux.

#### Présentation des scénarios :

- **Connexion complète** : il s'agit d'une connexion autoroutière classique. L'échangeur actuel sera conservé avec la barrière de péage. Des voiries nouvelles seront créées.

Les participants ont réagi à cette présentation : ce scénario impacte une partie de la future zone d'activité.

La DREAL a précisé qu'il impactait les terres agricoles au nord et au sud et qu'il permettait des connexions directes entre la RCEA et l'A71 sans sorties. Une section de la RCEA sera à déconstruire.

Le péage sera commun à l'A71 et à la RCEA. La première barrière de péage rencontrée est celle du Montet : quand on arrive de l'A71, quelque soit le sens, on s'engage sur la RCEA et on paie au Montet. L'utilisateur paiera pour le linéaire qu'il aura parcouru sur l'A71 et sur la RCEA : les deux concessionnaires s'arrangeront pour la perception des recettes.

Jean-Paul Luminet, du Conseil Général de l'Allier, a mentionné une variante de ce scénario qui prévoyait la restitution d'une partie de la RCEA. Le CETE a alors précisé que des portions de la RCEA sur le secteur seraient déconstruites et auraient vocation à redevenir terrains agricoles ou zones d'activités. Les participants ont souligné la difficulté d'accès aux parcelles agricoles. Le CETE et la DREAL ont mentionné la possibilité de réaliser une voirie de désenclavement et précisé que le sujet du désenclavement des terrains restitués pourrait être évoqué lors du travail en groupe.

- **Le giratoire dénivelé** (schéma proposé par le Conseil général de l'Allier et la commune de Montmarault) : le système de gare de péages reste à l'identique. L'itinéraire sur la RCEA sera payé à la barrière de péage de l'A71 pour ceux qui vont sur l'A71 Nord ou Sud. Pour ceux qui vont à Montmarault, les usagers paieront à la gare de péage. L'échangeur actuel disparaît, le giratoire est à niveau avec des bretelles de sorties pour faire l'échange avec les itinéraires locaux ou la RCEA.

La section de la RCEA déconstruite dans le premier scénario peut être conservée avec une aire de retournement qui permettrait la desserte de la ZAC du Château d'Eau. Un participant a évoqué le fait de restituer aux domaines agricoles une partie de l'actuel échangeur qui disparaîtra : la DREAL et le CETE ont souligné l'enclavement de la parcelle et les éventuelles difficultés d'exploitation.

La DREAL a précisé que ce scénario ne permettait pas de continuité autoroutière car l'utilisateur devait sortir de l'A71 pour accéder à la RCEA via le carrefour giratoire.

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a signalé qu'il fallait croiser ce schéma avec les nouvelles hypothèses de trafic rééquilibré. Ce scénario a été proposé alors que les prévisions de trafic étaient différentes, a priori le giratoire devrait être moins saturé. Il a évoqué, comme exemple, le contournement Est de Lyon.

Un participant a questionné le devenir des terres agricoles en dessous de la branche nord-est : la DREAL a précisé que celles-ci seront accessibles par la RCEA depuis Montmarault. Pour les personnes venant de Beaufort ou du Montet, il faudra emprunter la RD945. La DREAL a évoqué le fait d'imaginer un ouvrage sous la bretelle pour permettre la continuité agricole, précisant que le schéma n'intégrait pas ce niveau de détail.

Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud, a évoqué la possibilité d'une augmentation de trafic supérieure à celle prévue et a suggéré que ce type d'ouvrage pourrait enlever de la fluidité malgré ses avantages pour la desserte locale.

Un autre participant a demandé si la modélisation faisait une distinction véhicules particuliers et poids lourds. Il a également demandé si la part importante des poids lourds avait une influence sur les partis d'aménagements et sur la fluidité des trafics sur ce type d'ouvrage. Le CETE a répondu de manière positive sur la distinction poids lourds – véhicules particuliers. La modélisation prend également en compte le réseau à l'horizon 2020.

Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud, a réaffirmé la nécessité de fluidifier le trafic qui est l'objectif d'une autoroute. D'autres participants ont évoqué le fait qu'une autoroute doit également permettre le développement économique local.

- **Trompette Sud** : il s'agit d'un nouveau schéma non abordé lors des derniers ateliers. Il favorise l'échange avec l'A71 Sud. L'échangeur actuel et la barrière de péage sont conservés. Quand on veut aller à Montmarault, on suit l'A71 et on sort par l'échangeur actuel. Quand on vient de Montmarault, on descend l'A71 et l'on suit la boucle pour reprendre la RCEA.

Une partie de la RCEA n'a plus d'intérêt « routier » à part pour la desserte locale : un retournement a été intégré.

Cette solution nécessite la démolition d'un bâtiment à vocation industrielle. La DREAL a signalé que cette solution permettait de moins impacter les terres agricoles et de coller au plus près de la zone d'activités. Elle assure, par ailleurs, la continuité autoroutière et des échanges simplifiés avec l'A71.

Un des participants a signalé qu'il s'agissait d'une « mauvaise solution » car elle détruisait un bâtiment industriel. La DREAL a évoqué l'indemnisation possible de l'entreprise et la possibilité d'un déplacement sur du foncier disponible à proximité.

Ce scénario donne aussi une moins bonne visibilité à l'accès à Montmarault.

- **Connexion complète quart Nord Est** : on n'utilise plus l'échangeur actuel, ni la barrière de péage existante ; ils seront à terme détruits. La barrière de péage serait alors située sur la RCEA

Pour aller de la RCEA vers l'A71 Nord, la continuité est assurée. Pour aller au sud, il y a un retournement. Pour les usagers qui sont sur la RCEA et vont à Montmarault : ils passent à la barrière de péage et suivent la route actuelle. Seule une petite portion de la route actuelle est restituée.

Un participant a signalé que la barrière de péage était située sur un bâtiment. La DREAL a précisé que la

barrière se situerait sur la RCEA et qu'elle pouvait être décalée.

La DREAL a souligné que cette solution permettait la continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA : la sortie et le paiement s'effectuent au Montet ou à la sortie de l'A71.

Suite à une question d'un participant, le CETE a confirmé la suppression de la branche nord du giratoire actuel. Il a été ensuite évoqué par le même participant, les contraintes de structures et d'équipements APRR : le CETE a précisé que l'accès serait moins direct qu'aujourd'hui au nord comme au sud.

La question du rétablissement de la continuité agricole entre l'est et l'ouest a été posée par un participant.

### **Examens des scénarios à l'aide de la grille multicritère :**

Le CETE a ensuite rapidement détaillé chacun des scénarios au regard de la grille multicritère.

#### **- Connexion complète :**

- Fonctionnalité et trafic : assure la continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA et diffusion au niveau de l'échangeur actuel
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : accès moins direct à Montmarault mais le trafic journalier en provenance de Montmarault est peu élevé selon les études de trafic
- Environnement : ce scénario coupe une zone humide

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, pose la question de la consommation de foncier agricole supplémentaire engendrée par la compensation des zones humides détruites par le projet. Le CETE et la DREAL ont précisé que les schémas et les études n'en étaient pas à ce niveau de détail.

- Emprises : 15 hectares (10,4 ha agricole et 4,6 activités)

#### **- Giratoire dénivelé :**

- Fonctionnalité et trafic : pas de continuité autoroutière entre l'A71 et la RCEA et mélange des flux des transit et locaux sur l'anneau. Une potentielle difficulté juridique est à anticiper car l'anneau n'aurait pas le statut autoroutier.

Le CETE précise que ce type de schéma (connexion entre deux autoroutes via un giratoire) n'existe pas en France. Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a évoqué l'exemple de la liaison Le Creusot – Chalon sur laquelle une deux fois deux voies avec des vitesses d'approche importantes débouche sur un giratoire pour échange avec A6 (échangeur chalon Sud).

- Sécurité – confort pour l'utilisateur : problème de visibilité sur l'anneau (dépend vitesse d'approche mais celle-ci risque être élevée dans l'anneau). A également été évoqué le « masque créé par les ouvrages d'art »
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : accès moins direct à Montmarault mais le trafic journalier en provenance de

Montmarault est peu élevé selon les études de trafic

- Environnement : le scénario prévoit la réalisation des aménagements à proximité du site archéologique de Beaufort
- Emprises : 3,6 hectares (foncier agricole)

#### - Trompette Sud

- Fonctionnalité et trafic : pas de continuité autoroutière directe mais maintien de l'échangeur actuel
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : Tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : Accès plus contraignant (plus long) que les autres solutions
- Environnement : emprise sur du foncier agricole, pas d'autres impacts significatifs sur l'environnement

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, a demandé si ce scénario n'impactait pas de zones humides car il prévoit des aménagements à proximité des étangs de Pravet. Un autre participant a demandé si la zone concernée n'était pas classée en ZNIEFF.

La question de la compensation a été abordée et la DREAL a rappelé que la compensation des zones humides était précisée dans le SDAGE. Le taux de compensation peut également varier en fonction de la fonctionnalité hydraulique et/ou écologique des zones humides impactées.

Un participant a signalé que les emprises sur la zone d'activités du Château d'Eau avaient été minorées. La DREAL a expliqué qu'elle les avait comptabilisées dans le cadre des emprises agricoles, une mise à jour est nécessaire.

- Emprises : 10 hectares (7,5 ha agricole et 2,5 ha activités)

#### - Connexion complète quart Nord Est

- Fonctionnalité et trafic : continuité autoroutière mais abandon de l'échangeur actuel et une diffusion du trafic local par points d'échange au nord et à l'est
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Péage : tout se passe au Montet qui marque la séparation entre péage ouvert et fermé
- Intérêt local : Accès moins direct pour les usagers provenant de l'A71 nord – Pour les autres provenances, la situation sera identique à la situation actuelle
- Environnement : pas d'impacts significatifs sur l'environnement.

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture, a souligné la proximité avec le site archéologique de Beaufort, ce qu'a acté le CETE.

- Emprises : 12 hectares (foncier agricole)

**Les solutions 1 (connexion complète) et 4 (connexion complète quart Nord Est) sont les plus satisfaisantes en terme de fluidité.**

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a évoqué sa position plus nuancée sur le giratoire qui permet une bonne desserte locale de Montmarault malgré le mélange de trafics. Sur les trois autres variantes, la desserte de Montmarault est satisfaisante pour la partie ouest mais pas pour la partie est.

Sur les solutions 1 (connexion complète) et 4 (connexion complète quart nord-est), la continuité autoroutière est réelle; sur l'aspect desserte locale, enjeu largement évoqué lors de la concertation précédente (débat public notamment), ces solutions sont plus faibles.

En ce qui concerne les caractéristiques techniques, la DREAL et le CETE ont renvoyé les participants à l'examen de la grille multicritère en groupe. Ils ont précisé le point commun des différents scénarios : destruction d'une portion de la RCEA et sa restitution.

Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier, a souligné le fait que le statut de village étape de Montmarault ne figurait pas dans les documents présentés. Le CETE a indiqué que ce sujet devrait être discuté lors du travail en groupe (visibilité et signalisation).

Jean-Paul Luminet a également demandé pourquoi la variante avec la filante nord qui fonctionnait avec l'échangeur actuel n'avait pas été retenue. La DREAL a répondu qu'il s'agissait d'une solution partielle et qu'elle posait problème pour le péage. Le CETE a expliqué qu'avec cette solution, on mélangeait sections à péage ouvert (Montmarault – Le Montet) et sections à péage fermé ; ce qui pouvait engendrer des difficultés de gestion. Jean-Paul Luminet, du Conseil général de l'Allier a déclaré que la variante avec filante nord était satisfaisante pour les usagers (malgré le fait qu'elle ne permette pas la continuité autoroutière) et la perméabilité locale.

Le CETE a présenté les coûts des solutions en précisant que ces ordres de grandeur ne mentionnaient pas, pour l'instant les coûts des rétablissements agricoles ou les voies de désenclavement. Les deux premières solutions sont comparables, la trompette Sud vient ensuite. Le coût du giratoire est le moins élevé.

Un participant est revenu sur la difficulté juridique pointée du doigt pour la solution giratoire dans laquelle le giratoire n'a pas le statut autoroutier et a posé la question de son intégration dans la concession. Le CETE a expliqué qu'il pourrait être difficile de justifier ce parti-pris, notamment auprès du service de contrôle des autoroutes, et que cela pourrait être compliqué pour l'enquête publique.

Viviane Allouin, de la Chambre d'Agriculture a évoqué la sécurité sur le giratoire en cas de conditions climatiques particulières (conditions hivernales). La DREAL a signalé que, dans ces situations, l'exploitant à proximité devra traiter ce sujet en priorité.

### **Analyse multicritère des scénarios en groupe**

Le travail en groupe a permis d'ajouter plusieurs critères à la grille initiale :

- Impact agricole
- Impact activités (artisanales et industrielles)
- Accès à Montmarault village étape
- Viabilité hivernale/ exploitation
- Insertion paysagère
- Phasage travaux

Suite à la restitution, les scénarios « Connexion complète » et « Trompette Sud » ont été écartés.

Le scénario « Connexion complète quart nord-est » apparaît comme le plus intéressant au regard des différents critères de la grille d'analyse mais pourra être amendé. La faisabilité technique du déplacement de la barrière de péage à l'ouest sera étudiée par le CETE.

L'ensemble des remarques apportées par les participants aux différents scénarios est indiqué dans la grille d'analyse multicritère annexée à ce document.

-----

### **Autres sujets abordés :**

La barrière de péage du Montet (commune de Deux Chaises) : Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud a signalé qu'il était important que la localisation prévue de la barrière permette la gratuité pour les usagers locaux.

L'équilibre de la concession : La DREAL a rappelé l'équilibre à trouver entre les mesures permettant de limiter le coût pour les usagers locaux et l'équilibre de la concession.

L'adossment de la section entre Montmarault – Le Montet : La DREAL a rappelé la possibilité de réaliser la mise à deux fois deux voies de cette section par adossment à la concession APRR dans le cadre du plan de relance autoroutier. La DREAL a souligné que l'adossment devrait être validé par le Conseil d'Etat et par la Commission Européenne ; ce point n'est pas du ressort du COPIL RCEA.

L'échangeur de Toulon-sur-Allier : Yves Simon, président de la Communauté de Communes Bocage Sud a posé la question de la pertinence d'intégrer l'échangeur dans la concession car l'aménagement de celui-ci est coûteux. La DREAL a rappelé qu'il s'agissait d'une demande forte formulée lors du débat public, qu'il pourrait être réalisé ultérieurement et que le COPIL devrait trancher ce point.

Il a été rappelé la proximité de l'échangeur avec le ruisseau La Crevée et les conséquences de cette proximité : le CETE a indiqué que celui-ci pourrait être dérivé.

Jean-Paul Luminet, du Conseil Général de l'Allier, a rappelé qu'il fallait, sur le sujet de l'échangeur de Toulon-sur-Allier, prendre en compte le PDMI.

Le franchissement de l'Allier : un participant a évoqué le deuxième pont de la RCEA à côté de celui sur l'Allier. La DREAL a rappelé que le franchissement de l'Allier ferait, avec la submersibilité de la RCEA, l'objet du second atelier prévu au mois de novembre 2013.