



Compte-rendu de réunion

RCEA – Atelier « adaptations locales du projet »

Date	27 janvier 2012	Heure :	9 h 30	N° Chrono :	
Lieu :	Dompierre-sur-Besbre				
Participant(e)(s) :	cf. liste d'émargement en annexe				
Excusé(e)(s) :					
Diffusion du présent compte-rendu :	Participants Membres du comité de suivi RCEA				
Nom du rédacteur :					
<i>(le cas échéant)</i> Nom du signataire :				Date et signature :	
Fonction :					

Ordre du jour : Suite à la première réunion du comité de suivi le 29 novembre 2011 présidée par le préfet de la région Auvergne, coordonnateur du **projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA par concession entre A71 et A6**, différents ateliers permettant un examen plus approfondi du projet ont été mis en place. Ce présent atelier, animé par la DREAL avec l'appui du CETE de Lyon, a pour objet les **adaptations locales du projet**.

En préliminaire à la séance, D. GODEFRIN lit une lettre à destination du préfet de la région Auvergne, dont l'objet est l'opposition de la CFE-CGC 71 à la mise en concession payante de la RCEA mais avec néanmoins le souhait de l'accélération des travaux de mise à 2 x 2 voies. Cette lettre est remise à H. VANLAER, directeur de la DREAL Auvergne, qui rappelle que l'on se place dans le cadre fixé par la décision ministérielle du 24 juin 2011.

C. EDIEU, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Auvergne, présente le **1^{er} diaporama** (annexe n° 1).

S. KERCKHOVE (association « agir pour l'environnement ») s'interroge sur le phasage et le risque de retard par rapport au calendrier annoncé pour la DUP lors du débat public, ce qui minimiserait un des avantages qui avait conduit à la concession (délais raccourcis par rapport à l'aménagement classique). En réponse, la DREAL Auvergne confirme le planning avec l'objectif de mise en service fin 2017 ; H. VANLAER précise que le délai d'études pour la mise en concession est certes un peu plus long que pour l'aménagement sur crédits budgétaires État, mais qu'ensuite les travaux sont réalisés beaucoup plus rapidement car le financement est acquis. La consultation pour le choix du concessionnaire sera engagée pendant le déroulement de la DUP prévue pour 2013.

S. KERCKHOVE s'interroge également sur l'utilisation de la somme de 200 M€ que l'AFITF aurait inscrite pour la RCEA à son budget 2012 ; H. VANLAER indique que la DREAL se renseignera pour répondre à cette question lors du prochain atelier.

G. CHARMETANT, maire de Montbeugny, pose la question des « travaux d'urgence » ; H. VANLAER indique qu'une enveloppe de 15 M€ est prévue en 2012 ; un travail est en cours pour préciser ce

programme d'aménagements de sécurité à court terme.

En réponse à J.P. LUMINET (Conseil Général de l'Allier), H. VANLAER précise que ces 15 M€ seront pris en dehors du PdMI ; le montant de ces travaux se déduira normalement de la subvention d'équilibre au concessionnaire (apport en nature).

J. THOMAS, garant du débat public, insiste sur la nécessité de mettre en œuvre rapidement ces travaux d'urgence ; ils font partie de la concertation dans la décision ministérielle du 24 juin 2011, mais n'ont pas été inclus dans le travail des ateliers thématiques ; le garant réfléchit avec le maître d'ouvrage sur la communication à mettre en place.

Une question est posée sur la réponse de la ministre au projet de transfert de la RCEA proposé par le Conseil Général de Saône-et-Loire.

H. VANLAER indique qu'une réponse est en cours de préparation au ministère.

La DREAL Auvergne propose les premiers sujets pour cet atelier « adaptations locales » (cf. diaporama) ; ils conviennent à l'assistance ; H. VANLAER précise aux participants que c'est le moment de faire part des sujets qu'ils souhaitent voir aborder ; indiquer sous quinzaine si d'autres éléments doivent être traités.

J.P. LUMINET et les participants demandent à ce qu'un balayage global de l'itinéraire soit effectué au niveau des points d'échanges, ainsi que les liens avec les aires d'arrêt et de service, l'irrigation des territoires et le développement local, et les logiques souhaitées de villages étapes.

J.P. EMORINE, sénateur de Saône-et-Loire, intervient sur le fait que la question des adaptations locales est liée à celle des usagers locaux ; H. VANLAER rappelle que ce sera l'objet du 2nd atelier.

M. QUINET, DREAL Bourgogne, précise que les sujets des adaptations locales abordés sont en général indépendant du financement, qu'il y ait mise en concession ou pas, il s'agit de vérifier que ce qui a été prévu dans des DUP qui ont 15 ans correspond toujours aux besoins du territoire et de faire en sorte que le projet tienne compte des adaptations nécessaires le cas échéant.

S. KHERKOVE demande si les adaptations locales concernent uniquement la RCEA ou recouvrent les adaptations du réseau routier secondaire.

J.P. EMORINE répond que l'État agit prioritairement pour la mise à 2x2 voies de la RCEA, avec des itinéraires gratuits pour les usages purement locaux, et qu'on ne peut pas lui demander en même temps de faire un effort financier pour les itinéraires secondaires ; l'État n'a pas à intervenir sur les itinéraires départementaux, l'objectif est d'avoir des itinéraires sur la RCEA avec gratuité locale.

C. EDIEU présente le **2nd diaporama**, en examinant respectivement chacun des sujets proposés.

1° Échangeur de Montmarault :

Un schéma de principe de continuité entre A71 et la future autoroute RCEA est présenté, via un échangeur autoroutier complet, permettant également l'accès à Montmarault.

R. MATHONIERE, maire de Montmarault, considère qu'il serait pénalisé par la continuité autoroutière, qui rendrait plus difficile qu'actuellement l'accès à Montmarault ; la signalisation de Montmarault, qui s'est inscrite dans une démarche « village étape », serait donc à renforcer. Il s'inquiète également de l'impact d'un tel schéma vis-à-vis de l'agriculture, avec des exploitants qui ont déjà subi des remboursements, ainsi que des perspectives pour la zone d'activités.

J.P. LUMINET demande d'étudier d'autres solutions, pour une meilleure lisibilité de l'accès à Montmarault. Il met en garde sur les difficultés d'exploitation sur ce secteur en matière de viabilité hivernale.

L. TALON (CCI Moulins - Vichy) partage le souci de consommation de l'espace.

La DREAL précisera les impacts en terme de foncier de chaque option d'aménagement.

J.M. FRECHET (CETE de Lyon) intervient en explicitant les trafics des différents mouvements sur l'échangeur ; avec la configuration actuelle, il y a environ 10.000 véhicules par jour sur le giratoire et les flux les plus forts sont entre A71 et RCEA. Si aujourd'hui on passe de l'autoroute A71 à la route RCEA via le giratoire, demain on aura deux infrastructures de type autoroute ; un raccordement direct permettrait une meilleure lisibilité de la continuité de l'itinéraire autoroutier par les usagers.

2° Montbeugny :

C. EDIEU présente le principe de déplacement de l'échangeur existant pour le mettre aux normes autoroutières et l'implanter plus à l'ouest ; l'échangeur actuel sur la RD 12 sera supprimé et remplacé par un échangeur plus à l'ouest, sur la RD 53.

G. CHARMETANT rappelle l'intérêt de ce déplacement, qui permettra aux véhicules empruntant le raccourci qu'est la RD 12 de ne plus traverser le centre de Montbeugny.

Cet échangeur a aussi pour objectif de desservir le Logiparc ; la communauté d'agglomération de Moulins étudiera avec le Conseil Général l'aménagement de la RD 53 et son raccordement au Logiparc.

Le CETE présente deux propositions de schémas de principe. La variante n° 2 desservirait mieux Montbeugny mais la variante n° 1, plus favorable en terme de foncier et de desserte du Logiparc, recueille la préférence unanime de la communauté d'agglomération, de la CCI et de la commune de Montbeugny.

D'autres schémas, comme par exemple un échangeur type « losange » autour du pont de la RD 53, sont évoqués et sont à étudier.

Les variantes 1 et 2 ainsi que l'option « losange » sont à travailler plus finement et sont à examiner au regard des enjeux et contraintes environnementales.

3° Échangeur de Toulon RN7/RCEA :

La DREAL confirme que l'échangeur sera intégré à la concession de la RCEA.

Le Conseil Général de l'Allier demande que soit étudiée une programmation simultanée de cet échangeur avec les travaux de la RN7 dans le cadre du PdMI.

La communauté d'agglomération souhaite déplacer le centre routier existant de Toulon sur une aire de service accessible depuis la RN7 et la RCEA ; l'étude de l'échangeur devra intégrer cette fonctionnalité.

La CCI souhaite que l'étude de cet échange soit faite rapidement (demande présentée lors du débat public). Il est demandé également d'étudier l'impact foncier des différentes solutions possibles.

Des schémas seront présentés par la DREAL et le CETE lors de la prochaine réunion.

4° Clermain / Brandon :

M. QUINET présente la situation sur ce secteur ; la difficulté réside dans le passage de la RCEA à proximité immédiate des habitations et de la rivière Grosne.

Le projet retenu est celui qui a été déclaré d'utilité publique en 1996, avec déplacement vers l'ouest de l'échangeur de Clermain et modification légère du tracé en courbe de la RCEA ; c'est la seule solution possible permettant un échangeur aux normes compte tenu de la géométrie en courbe de la RCEA et de

la topographie des lieux. Cet échangeur, en assurant les mêmes fonctionnalités, remplacera les échangeurs actuels de Brandon et Clermain, dont les bretelles seront condamnées mais les ouvrages franchissant la RCEA seront maintenus. L'optimisation du profil en long sera recherchée pour limiter autant que possible la hauteur des remblais.

Sur la question du garagiste, la DREAL indique que le garage sera acquis et devra être déplacé. Sur les questions environnementales, l'infrastructure nouvelle limitera les impacts sur les rivières Noue et Grosne et sur la zone Natura 2000. Une attention particulière sera apportée aux problèmes de bruit, ce qui pourrait améliorer la situation dégradée existante. Ces points seront traités lors des ateliers « environnement ».

5° Les aires de repos et de services :

C. EDIEU et M. QUINET présentent les diapositives relatives aux aires. En noir sur les synoptiques figurent l'état actuel avec les aires existantes. En vert apparaissent les aires de repos et de service projetées. Le premier synoptique reprend les aires prévues dans les DUP de 1995. Le second synoptique correspond aux aires prévues dans la décision ministérielle de 2006, qui a introduit plusieurs changements par rapport au projet initial, par exemple le remplacement des aires du Montet et de Besson par l'aire de service de Cressanges et la suppression du projet d'aire de repos à Montmarault.

Les aires prévues dans la décision ministérielle de 2006 sont celles qui devraient être proposées dans le dossier d'enquête publique, après modifications éventuelles issues des ateliers et du comité de suivi.

Il est demandé de penser à prévoir des parkings de covoiturage au niveau des bretelles d'accès à la RCEA. La DREAL répond que ce type d'équipement n'est pas du ressort de la concession ; la faisabilité de positionnement à proximité des échangeurs pourra néanmoins être étudiée, pour laisser aux collectivités la possibilité d'aménager de tels parkings.

À partir du maintien des aires de service de Ste-Cécile, qui devront être agrandies (elles servent aussi actuellement à l'accès d'une carrière), des questions sont posées pour répartir des aires de repos entre Ste-Cécile et Paray-le-Monial.

Les aires de repos unidirectionnelles de part et d'autre de Ste-Cécile (Bois Clair et les Rasses) sont appelées à être conservées et l'aire de la Valouze sur la RD (ancienne route) sera a priori maintenue. Dans le secteur de Charolles, une aire de repos pourrait être calée sur l'échangeur de Charolles, en lien avec la maison du Charolais.

Une aire de service est projetée à Vitry-en-Charollais ; des terrains appartiennent à l'État et des amorces d'accès existent. R. FLEURY, maire de Molinet, demande à étudier la possibilité de localiser cette aire à l'échangeur de Molinet.

Des précisions sont demandées quant à l'emplacement des aires de Thiel. Il s'agit d'un couple d'aires de repos (une par sens). Un positionnement pourrait être envisagé plus près de Dompierre.

L'éventualité d'aires sécurisées pour les poids-lourds est évoquée, ce type de prestation étant nécessaire pour certains transporteurs (pour des raisons d'assurance notamment). La DDT 71 précise qu'un privé a déjà mis en place un parking de ce type tout près de l'échangeur de Vitry.

Une question est posée sur la gestion du stationnement des poids-lourds en cas de blocage hivernal.

La maire de Montmarault indique que sa commune est en cours de candidature « village étape » (dossier soumis en commission nationale le 3 avril 2012). À la demande des participants, D. THON informe l'assemblée de la démarche « village étape » ; les communes doivent répondre à un cahier des charges incluant notamment la présence de services tels que restauration, hôtellerie, carburants, toilettes, etc. ; les candidatures sont labellisées en comité national ; les « villages étapes » bénéficient au final d'une signalisation particulière.

J.P. LUMINET intervient par rapport aux aires prévues dans les « travaux d'urgence ». La réalisation d'aires d'arrêt est en effet préconisée dans le programme de mesures de sécurité à court terme en attente de l'aménagement de la RCEA par concession. Ces aires seront dans la mesure du possible positionnées au niveau de certains des emplacements définitifs, pour être intégrables à l'aménagement futur. Th. MARQUET (DIR Centre-Est) précise que des parkings provisoires compléteront le dispositif ; ils devraient être opérationnels l'année prochaine, après étude cette année ; il s'agit d'utiliser du foncier terrassé disponible pour créer des surlargeurs permettant le stationnement ; ces aménagements provisoires disparaîtront lors de la réalisation de l'autoroute.

*Le prochain atelier « adaptations locales » se réunira à **Paray-le-Monial le 29 mars à 9h30.***