



Compte-rendu de réunion

RCEA – Comité technique du 20 novembre 2013

| | | | | | |
|--|---|----------------|-------|--------------------|-----|
| Date | 20 novembre 2013 | Heure : | 14h00 | N° Chrono : | 115 |
| 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 Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier 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 trancher lors du COPIL de décembre après échanges préalables sur ces derniers dans le cadre d'un comité technique.

Consacrée aux échangeurs 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 annexes envisagé

La seconde partie de la journée (14h00 – 16h15), qui fait l'objet du présent compte-rendu, était consacrée à la présentation de ces derniers éléments ; la première partie (09h30 – 12h30) au franchissement du Val d'Allier.

Le système de péages, la tarification et le schéma des aires prévus sur le futur axe concédé 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 de l'atelier (pas de travail en groupe et échanges en plénière) et ses objectifs : expliquer l'articulation entre péages ouvert et fermé dans le cadre de la mise à deux fois deux voies de la RCEA, rappeler le niveau de péage en vigueur et présenter le schéma des aires envisagé.

PEAGES ET TARIFICATION

Le CETE a rappelé le périmètre de la concession (Montmarault – Digoin) et a précisé les aménagements envisagés sur la RCEA pour assurer les péages : une barrière pleine voie au niveau de l'échangeur du Montet, une au niveau de Montbeugny (avec un nouvel échangeur) et une troisième couplée à l'échangeur de Molinet.

Le système de péage envisagé pour la future RCEA concédée a été présenté : il combine système de péage fermé (au Montet) et système de péage ouvert (barrières du Montet, Montbeugny et Molinet).

Ces deux systèmes de péage ont été expliqués par le CETE :

- Le système de péage fermé : on rentre et l'on prend un ticket ; à la sortie, on paie ce que l'on a parcouru. **Il repose sur le principe du paiement du linéaire parcouru par l'utilisateur.**

Le système de péage ouvert : on paie lorsqu'on rencontre une barrière sur une bretelle d'entrée ou en pleine voie ou sur une bretelle de sortie. Alors on paie la totalité des assiettes qui précèdent et/ou qui suivent cette barrière. Lorsqu'on sort par un échangeur équipé d'une barrière de péage, le montant est celui d'une demi-assiette. En système ouvert, il existe des échangeurs sans barrières de péage qui permettent des trajets gratuits.

Commentaire de la planche 1 – BPV Le Montet :

L'assiette de péage ouvert liée à la barrière du Montet va de Montmarault à Chemilly.

Si l'on vient de l'A71 et que l'on se dirige vers Paray-le-Monial, on paie à la barrière, en présentant le ticket pris en rentrant sur l'A71, le péage correspondant au linéaire parcouru sur l'A71, celui correspondant à l'assiette Montmarault-Le Montet et celui de l'assiette Le Montet-Chemilly. Pour un usager qui va à Moulins, le montant correspond à l'intégralité du linéaire parcouru. Avec une sortie à Cressanges, on paie le même prix que lorsqu'on sort à Chemilly alors qu'on a parcouru un linéaire inférieur.

L'itinéraire Cressanges-Chemilly est gratuit.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué

le déplacement du péage du Montet à Deux-Chaises.

La DREAL rappelle que des simulations ont été réalisées : celles-ci montraient que ce déplacement posait un problème sur l'équilibre de la concession. Par ailleurs, il engendrerait un report de trafic sur la départementale 945 important.

Pour Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, ce report de trafic doit être étudié : dans le cas d'un échangeur conçu pour favoriser la continuité autoroutière, il n'y aura pas de décrochage à Montmarault de la part des usagers en transit pour aller chercher la RD 945 dans l'hypothèse où l'échangeur se trouverait à Deux Chaises. Il a rappelé la nécessité de prendre en compte la situation des usagers locaux : le déplacement de la barrière du Montet à Deux-Chaises permettrait la gratuité de trajets locaux.

Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret, demande confirmation de la non gratuité de l'itinéraire Montmarault-Moulins.

Le CETE rappelle que le demi-échangeur de Deux Chaises sera équipé avec une gare de péage en sortie et une gare de péage en entrée.

Quelques exemples d'itinéraires sont présentés : Si l'on vient de Toulon-sur-Allier vers Montmarault et que l'on rentre par un échangeur gratuit, arrivé à la barrière du Montet, il faut prendre un ticket. La barrière du Montet marque l'entrée dans un système fermé et la fin du système de péage ouvert.

Les itinéraires d'évitements du futur axe concédé ont été ensuite détaillés : pour aller de Montmarault à Moulins, on peut prendre la RD 945 jusqu'à Tronget, entrer sur la RCEA à Cressanges pour sortir Toulon-sur-Allier.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, souhaite savoir ce que révèlent les études sur le trajet privilégié par les usagers locaux pour aller de Montmarault à Moulins.

Pour Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, la tendance est à l'évitement de la RCEA via Souvigny : les conditions de conduite sont satisfaisantes sur cet itinéraire. La position de la barrière du Montet doit être étudiée avec précision à l'aune de deux critères : la continuité autoroutière (sujet de l'aménagement des échangeurs évoqués lors du dernier COTECH) et la sécurité des itinéraires alternatifs pour les usagers fréquents.

La DREAL rappelle que le déplacement de la barrière à l'est (Deux-Chaises) engendrerait des pertes significatives.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, rappelle que la continuité autoroutière à ce niveau se fera automatiquement pour les usagers en transit. En revanche, les locaux n'utiliseront pas la RCEA pour se déplacer du fait de l'état satisfaisant du réseau secondaire.

La DREAL signale que les études montrent que le trafic local sur la RCEA est faible, les usagers privilégiant d'autres itinéraires.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, rappelle que c'est l'insécurité routière qui a conduit les usagers locaux à désertier la RCEA et que les aménagements de mise à deux fois deux voies déjà engagées n'ont pas permis de remédier à cette situation. Il évoque les investissements parallèles du Conseil général sur le réseau secondaire. La réhabilitation de la RCEA auprès des usagers locaux nécessite une offre de services plus nuancée. Une stratégie est nécessaire afin de faciliter l'appropriation de la RCEA par ces publics.

Commentaire de la planche 2 – BPV Montbeugny :

Le CETE a détaillé l'aménagement envisagé :

- un échangeur type losanges avec 4 bretelles et raccordé à la RD 53
- une barrière pleine voie qui coupe la RCEA dans les deux sens

L'assiette tarifaire pour cette barrière va de Chemilly jusqu'à l'échangeur de Sept Fonts.

Application des principes du système de péage ouvert :

- Si entrée à Toulon-sur-Allier en direction de Dompierre-sur-Besbre et sortie à Montbeugny : paiement de la demi assiette ouest ;
- Si entrée à Montbeugny vers Pierrefitte-sur-Loire ou jusqu'à Paray-le-Monial et sortie à Dompierre-sur-Besbre : paiement de la demi assiette est ;

Des exemples d'itinéraires d'évitement de la barrière de péage de Montbeugny ont été évoqués : lorsqu'on entre à Chemilly pour aller vers Dompierre, il faut sortir à Toulon-sur-Allier pour emprunter d'autres itinéraires (routes départementales notamment) afin d'éviter le péage.

Le CETE a rappelé que la mise en concession de la RCEA pourrait engendrer des reports de trafic sur des itinéraires moins confortables (en termes de temps de parcours et de sécurité).

La DREAL et **Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté**, rappellent que le principal itinéraire utilisé par les usagers locaux pour relier Moulins à Dompierre-sur-Besbre passe par Chevagnes.

Suite à une question de **Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire**, sur les itinéraires empruntés actuellement par les usagers locaux pour relier Dompierre à Montbeugny ou Moulins, les participants ont précisé que la D12 était l'itinéraire privilégié.

L'itinéraire entre les trois échangeurs de Dompierre (Dompierre ouest, Sept Fonts, Dompierre est) est gratuit.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, compare les itinéraires pour relier Yzeure depuis Dompierre-sur-Besbre : Dompierre-sur-Besbre – Chevagnes - Yzeure est gratuit alors que Dompierre-sur-Besbre – Toulon-sur-Allier – Yzeure est payant.

Commentaire de la planche 3 : BPV de Molinet

Le CETE a présenté l'aménagement envisagé : un échangeur combiné avec une barrière pleine voie.

Le dernier échangeur du futur axe concédé est l'échangeur de Digoin.

L'assiette de péage ouest comprend l'itinéraire entre le demi-échangeur de Sept Fonts et la barrière de péage de Molinet.

L'assiette est comprend l'itinéraire entre la barrière de péages de Molinet et Digoin.

Suite à une question d'un participant sur le prix identique ou non des km, la DREAL rappelle le principe de calcul utilisé pour le montant des péages : il s'agit d'un coût au km. Le montant du péage est calculé en fonction des barreaux est /ouest ramenés à une barrière qui détermine le coût de l'assiette.

Questionnés par un participant, le CETE et la DREAL précisent la localisation de la barrière de péage de Molinet : le péage est au niveau de l'échangeur. Une bretelle de celui-ci sera modifiée pour insérer une barrière pleine voie. L'échangeur sera équipé de barrières de péage pour les usagers qui sortent à Molinet. Le fonctionnement de l'échangeur ne sera pas modifié.

Il a été rappelé que la future autoroute déboucherait, en Saône-et-Loire, sur une deux fois deux voies.

Le CETE a ensuite présenté la tarification proposée pour le futur itinéraire pour les véhicules légers et des exemples de trajets :

- Le Donjon – Paray-le-Monial : 0,80 €
- Moulins – Dompierre-sur-Bresbre : 1,30 €
- Orléans – Toulon-sur-Allier : 22,20 €
- Yzeure – Cressanges : 0 €
- Yzeure – Montmarault : 3 €

Il a été précisé par la DREAL qu'APRR (concessionnaire de l'A71) et le futur concessionnaire de la RCEA se coordonneraient pour le reversement des recettes perçues au Montet par chacun et devant être reversées en fonction des sections gérées respectivement par chaque concessionnaire.

Les montants différents des assiettes est et ouest autour des barrières de péages s'expliquent par la longueur des barreaux.

La DREAL a expliqué le différentiel entre les montants présentés aujourd'hui et ceux du débat public, plus élevés : le périmètre de la concession n'était pas le même et comprenait les deux branches de Saône-et-Loire. L'assiette est de la barrière de Molinet a notamment été réduite de 11 km.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a interrogé la DREAL sur la définition des montants des péages alors que le coût global de l'opération n'est pas connu.

La DREAL a précisé que le montant des péages était calculé sur la base d'un coût d'investissement de 361 millions d'euros (coût de mise à deux fois deux voies annoncé lors du débat public actualisé 2012). Ce coût comprend les travaux restant à réaliser pour mettre l'ensemble de l'itinéraire à deux fois deux voies dans le département mais n'intègre pas les éventuels surcoûts engendrés par les différents scénarios pour les échangeurs (COTECH du 16.10.13) et du franchissement du Val d'Allier (évoqué le matin même).

En fonction des options techniques retenues sur ces points, le coût d'investissement pour le concessionnaire pourra être supérieur à celui annoncé, engendrant l'évolution du montant du péage et de la subvention d'équilibre versée par l'État. Il a été rappelé que le calcul des montants des péages intégrait les aménagements déjà réalisés par l'État et les collectivités sur l'axe : dans le marché lancé par l'État pour la concession de la RCEA, l'État va proposer un coût plafond qui intégrera ces investissements. Les montants des péages seront inférieurs à ceux pratiqués sur une autoroute neuve. Les candidats concessionnaires feront des propositions pour le montant des péages intégrant les options techniques retenues et les aménagements déjà réalisés.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a évoqué les conséquences de l'adossement de la section Montmarault – Le Montet à la concession APRR sur les montants présentés.

La DREAL a rappelé que, dans ce cas, la mise à deux fois deux voies de la section entre Montmarault et Le Montet serait réalisée par APRR. L'adossement n'aurait pas d'incidence sur le coût des péages.

Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, a souligné que l'adossement de cette section pourrait réduire l'attractivité du dossier RCEA pour un futur concessionnaire.

La DREAL a précisé que la réduction du futur linéaire concédé de la RCEA avait également pour conséquence la réduction du coût d'investissement à réaliser pour le concessionnaire (55 millions d'euros). Dans le cas de l'adossement de la section Montmarault – Le Montet, la modélisation devra être refaite et intégrer la réduction de l'itinéraire et du coût d'investissement.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, s'interroge sur le gestionnaire du péage du Montet dans le cas de l'adossement de la section et l'articulation de deux systèmes de péage (ouvert / fermé) au niveau du Montet.

La DREAL a ici évoqué l'accord à trouver entre les deux concessionnaires (APRR et concessionnaire RCEA).

Suite à plusieurs questions sur le trafic au niveau du demi-échangeur de Deux Chaises, des précisions ont été apportées par la DREAL et le CETE :

- il est possible d'y entrer en venant de Montmarault (itinéraire payant sur la section péage fermé) et y sortir en direction de Montmarault
- il n'est pas possible d'y sortir en venant de Moulins ou pour aller vers le Montet

Des itinéraires alternatifs à la RCEA ont été présentés par le CETE. Les études montrent que la concession de la RCEA ne devrait pas engendrer des reports significatifs sur ces axes.

Les montants des tarifs véhicules légers et poids lourds (4 fois le péage d'un VL) ont été ensuite exposés.

Les participants ont évoqué la possibilité de politiques tarifaires préférentielles (abonnement).

La DREAL a précisé que les tarifs présentés ici correspondaient aux linéaires. Le concessionnaire une fois nommé par l'État définit sa propre politique tarifaire et définit des principes d'abonnement ou de réduction. En France, chaque concessionnaire définit ses modalités en fonction du trafic et de l'autoroute.

Elle a également souligné qu'il ne pouvait pas y avoir de politiques tarifaires uniquement à destination des usagers locaux : elles s'imposent à tous les usagers susceptibles de circuler sur l'axe. Les politiques tarifaires ne peuvent figurer dans un contrat de concession comme critères de sélection.

Conclusion des échanges sur les sujets système de péage et tarification

La DREAL a noté les questionnements sur le déplacement à l'ouest de la barrière du Montet et revient sur les principes du système de péage ouvert qui permet d'assurer la gratuité pour des usages locaux et des péages pour les usagers en transit.

Le Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier, a attiré l'attention des membres du COTECH sur la difficulté pour les usagers d'appréhender le fonctionnement de ces deux systèmes. L'alternance de sections gratuites et payantes peut se traduire dans les faits par des risques de contresens (demi-tours au niveau des barrières de péages). Un effort de communication et d'information pédagogique doit être réalisé suffisamment en amont à destination de plusieurs publics (personnes âgées notamment). Il n'y a aujourd'hui pas de problèmes d'accès piétons ou cyclistes sur la RCEA : la pédagogie ne doit pas porter en priorité sur ce point.

PRESENTATION DES AIRES ANNEXES

Le CETE a d'abord détaillé :

- **les deux types d'aires existantes et leurs fonctionnalités** : les aires de repos (stationnement pour repos) et les aires de services (stationnement repos, distribution carburant et autres prestations type restauration ou commerces)
- **les préconisations en vigueur** : 1 aire de repos tous les 30 km et 1 aire de service tous les 60 km. A noter que sur ce point, l'alternance est la règle aujourd'hui mais la géométrie du relief et l'organisation des échangeurs peuvent amener à adapter les distances
- **Le mode de calcul déterminant la capacité des aires** : le nombre de place est calculé en fonction de la longueur de l'itinéraire, du trafic de transit et du taux d'affectation. Pour le dimensionnement des aires de la future RCEA concédée, il faut refaire le calcul avec les stationnements déjà existants sur l'axe.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a demandé si le concessionnaire perçoit la construction et l'entretien d'une aire comme un coût ou comme un investissement.

Le CETE et la DREAL précisent que les aires de services ont un coût zéro pour le concessionnaire car l'espace est concédé (services). Les aires de repos constituent un investissement et un coût de fonctionnement.

A la question de **Viviane Allouin, Chambre d'agriculture de l'Allier, maire de Sazeret**, sur le calcul des surfaces des aires de services, le CETE explique qu'il existe un cahier des charges qui définit les services à proposer sur des aires : certains services sont obligatoires (accueil PL, VL et campings-cars, blocs sanitaires etc.), d'autres pas.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, a souligné qu'il était fondamental d'avoir une réflexion générale pour maintenir un niveau de services adapté en intégrant l'existant et l'évolution du trafic. Il faut s'assurer que la capacité d'accueil de l'ensemble des aires soit suffisante sur la future RCEA.

La DREAL a indiqué que sa réflexion sur le dimensionnement (capacité d'accueil VL et PL) dans le cadre du schéma des aires annexes reposait sur le flux de circulation sur la RCEA mais que l'ensemble du trafic routier alentours devait être pris en compte.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a évoqué la nécessité de bien appréhender la répartition dans l'espace des poids lourds, notamment entre la RN7 et la RCEA. La question du centre routier de Toulon-sur-Allier doit être discutée en amont du COPIL de décembre.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a précisé que l'agglomération cherchait un repreneur pour ce centre et échangeait avec une entreprise spécialisée pour une éventuelle reprise.

Le CETE a rappelé que le raisonnement sur le sujet des aires ne se limitait pas à l'Allier : l'existant sur les branches de la RCEA en Saône-et-Loire, sur l'A6, l'A71 et la RN7 doit être pris en compte - Ces axes sont liées à la RCEA.

Les aires existantes sur celles-ci ont été présentées :

- **la RN7** : aire de Villeneuve-sur-Allier (projet de contournement de la Ville), aire de repos de Millepertuis (sens Sud-Nord), centre routier de Toulon-sur-Allier, aire de Bessay, aire de Langy et aire de services de Lapalisse (aire privée)
- **l'A71** : aire de service de Doyet, aire de Sud Chantelle et aire des Volcans

À noter que dans le cadre de l'aménagement de la RCEA, il faut différencier les aires qui seront maintenues, les aires qui seront déplacées (en Saône-et-Loire) et les aires projetées.

Le CETE a rappelé la situation actuelle RCEA/RN7/A71 : il existe 3 aires de services (hors RCEA) et 7 aires de repos (dont 3 sur la RCEA : aires de Cressanges, Thiel-sur-Acolins et Pierrefitte-sur-Loire). Il a été précisé que le listing n'intègre pas les aires privées.

Le schéma des aires sur la future RCEA concédée est le suivant :

- **Aire de services en projet à Cressanges** : une consultation pour concession de cette aire a été lancée par la DIR mais s'est révélée infructueuse.
- **Aire de repos à Thiel-sur-Acolin** : l'aire existante sera supprimée et une nouvelle aire avec une bretelle d'entrée et de sortie sera aménagée (il s'agit actuellement d'une bande de stationnement de part et d'autre de la RCEA)
- **Aire en projet à Dompierre-sur-Besbre** : ce projet est intégré au programme de sécurisation de la RCEA jusqu'à sa mise en concession. L'aire est prévue dans l'anneau intérieur de l'échangeur ouest : il s'agira d'une aire de repos avec stationnement poids lourds et VL, sanitaires et un espace dédié pour les contrôles.

Jérôme Danikowski, DDT de l'Allier, a souligné ici la nécessité d'une réflexion globale sur ce sujet en rappelant l'existence d'un projet de centre routier porté par la communauté de communes, mais aussi la volonté de la commune d'obtenir le label Village étape avec pour objectif de proposer une alternative de sortie de la RCEA aux automobilistes qui pourront trouver au village carburant et hôtels. Le projet d'aires de repos et celui du centre routier doivent s'articuler de manière cohérente.

La DREAL a rappelé que les études et projets techniques relatifs au projet d'aire de repos étaient terminés et qu'un architecte travaillait sur le bloc sanitaire. Les travaux pourraient être engagés rapidement : fin 2014 – 2015.

Suite à une question de **Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté**, la DREAL a rappelé que le financement de ce projet était assuré par l'État dans le cadre du programme de sécurité de la RCEA en attendant la mise à deux fois deux voies de l'axe.

Elle a également indiqué, suite à une remarque de **Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier**, que le projet d'aire était compatible avec la mise à 2x2 voies de la RCEA sur ce secteur

- **Aire de repos existante de Pierrefitte-sur-Loire** : la capacité d'accueil de celle-ci pourra être augmentée pour accueillir 30 VL et 20 PL en plus. 3,4 ha en plus sont nécessaires sans compter la voirie pour agrandir l'aire : des surfaces sont disponibles de part et d'autre de l'aire.

Le dimensionnement des aires

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, s'interrogeant sur le contenu du dossier d'enquête publique et le cahier des charges du concessionnaire sur ce sujet des aires, la DREAL a précisé que c'est le synoptique présenté lors de ce COTECH qui figurerait dans ces documents à savoir : une aire de services à Cressanges (soit une seule aire de services pour la RCEA concédée) et trois aires de repos (Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre et Pierrefitte-sur-Loire).

Elle a indiqué que les calculs nécessaires à la définition du dimensionnement / capacités des aires n'étaient aujourd'hui pas terminés mais que ces derniers éléments figureraient dans le dossier d'enquête publique et dans le cahier des charges de la concession.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, pose la question des acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation du synoptique présenté.

La DREAL a précisé que des acquisitions seraient nécessaires pour les aires de Thiel-sur-Acolin : un dimensionnement sera imposé au concessionnaire dans le cahier des charges.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, souhaite que le dimensionnement des aires soit défini pour le COPIL du 20.12.13.

Le centre routier de Toulon-sur-Allier

Le CETE a abordé la question de l'avenir du centre routier de Toulon-sur-Allier indiquant que si celui-ci ne subsistait pas, les aires de Thiel-sur-Acolin et Cressanges viendraient le suppléer.

Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier, a souligné la nécessité de traiter la situation du centre routier en amont du COPIL du 20.12.13 : celui-ci devrait être soit déplacé au sud ou être intégré au schéma des aires de la future RCEA concédée.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, a rappelé que l'agglomération de Moulins ne souhaitait plus gérer le centre et cherchait un repreneur. Il a signalé que l'intercommunalité ne voyait pas d'inconvénients à ce que le centre reste dans la zone de Moulins Communauté.

Pour **Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier**, une consultation des principales collectivités concernées est nécessaire pour qu'un consensus se dégage avant le COPIL du 20.12.13 ; au risque de pénaliser les échanges lors de cette rencontre.

Le CETE a évoqué la possibilité de proposer deux scénarios pour le schéma des aires annexes dont l'un intégrerait le centre routier de Toulon-sur-Allier.

Le stationnement des poids lourds

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier et Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, ont insisté sur la nécessité d'anticiper le sujet du stationnement des poids lourds à l'heure de pointe et au moment du dîner.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a demandé si une aire de services était prévue dans le cadre du projet de mise à deux fois deux voies de la RCEA sur fonds publics en Saône-et-Loire. Il a rappelé que l'État disposait d'une réserve foncière importante à Molinet et que le projet des acteurs locaux était celui du développement des activités économiques en

direction de la RCEA. Il a évoqué ensuite la possibilité d'aménager cette zone dans le cadre de la concession ou par les collectivités afin de réduire la distance avec la prochaine aire de services située en Saône-et-Loire.

Le CETE a signalé qu'un centre routier privé offrant des services s'était implanté sur cette zone. Le concessionnaire doit tenir compte de l'économie locale et donc du centre existant.

Guy Charmetant, représentant de Pierre André Périssol, président de Moulins Communauté, signale que cette aire ne correspond pas à une aire de services « classique » car elle offre des services payants.

Le CETE et **Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté,** ont rappelé l'obligation pour certains poids lourds de fréquenter des aires sécurisées (transport d'un certain type de marchandises).

Le Lieutenant Wachala, groupe départemental de gendarmerie de l'Allier, a souligné la nécessité de faire une différence entre les types de PL : certains qui utilisent des espaces sécurisés, car il s'agit d'une obligation imposée par leur entreprise, et d'autres qui ne veulent pas dépenser. Ces derniers font alors du stationnement sauvage. Au niveau local, ce stationnement sauvage est un souci, car il n'existe pas d'espaces pour stationner ces poids lourds. Il a conclu en insistant sur l'importance de proposer des capacités d'accueil suffisantes pour les PL.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, rappelle le problème de stationnement des PL entre Paray-le-Monial et Molinet du fait de l'importance du trafic PL sur cet itinéraire.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a interrogé la DREAL sur l'influence des aires de services, en fonction du dimensionnement nécessaire, sur la subvention d'équilibre. Il a également demandé quelles exigences devaient être imposées au concessionnaire pour les aires de services et signalé qu'il serait dommageable qu'une mauvaise anticipation conduise à sous dimensionner ces espaces.

Gilles Lassimonne, DGA Moulins Communauté, a également souligné cet élément.

Conclusion des échanges sur le sujet des aires annexes

La DREAL a signalé avoir pris en compte l'insuffisance actuelle des espaces de stationnement pour les poids lourds. Elle a indiqué que les calculs de dimensionnement, en cours de finalisation, permettraient de vérifier si le schéma présenté ici était suffisant ; elle a pris note de l'existence de la réserve foncière de Molinet.

Constatant les questionnements des participants et la nécessité de poursuivre l'information sur ce sujet, elle a interrogé les participants sur la méthode de travail à adopter : la tenue d'un autre COTECH dédié ou des échanges par mail.

Jean-Luc Galland, préfecture de l'Allier, a souligné que le COPIL du 20.12.13 se devait d'être conclusif et d'entériner des éléments discutés en amont.

La DREAL a indiqué qu'elle enverrait, d'ici à 15 jours, aux collectivités concernées les données issues des calculs de dimensionnement pour réactions et retours avant le COPIL du 20.12.13

José Thomas, garant de la concertation, sera partie prenante de ces échanges.

Suite à une question de **José Thomas, garant de la concertation,** la DREAL a expliqué qu'une

réalisation des aires par phasage ultérieur après les travaux de mise à 2x2 voies n'était pas pertinent : dès le moment où le doublement des voies est engagé, il est préférable de réaliser ces travaux simultanément.

Roland Fleury, président de la Communauté de Communes du Val de Loire, a souligné la situation spécifique de la RCEA : une partie concédée et une partie aménagée sur fonds publics. Pour lui, c'est l'ensemble de l'itinéraire (Allier et Saône-et-Loire) qui doit être pris en compte pour assurer une bonne répartition des aires de services sur l'ensemble de l'axe.

La DREAL a acquiescé et rappelle que les futurs aménagements de la RN7 Nord (notamment l'aire de Villeneuve-sur-Allier) seraient intégrés à la réflexion.