



# Compte-rendu de réunion

## RCEA COTECH REUNION DU 16 OCTOBRE 2013 Echangeurs de Toulon/Allier et Montbeugny

<b>Date</b>	16/10/13	<b>Heure :</b>	14h
<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>Michel Simon, Association RN7 2x2 voies Allier Guillaume Margellon, représentant de la mairie de Toulon-sur-Allier Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté et de Pierre-André Périssol Laurent Sepeau, représentant de la ville d'Yzeure et de Guy Chambefort Jean-Paul Luminet, directeur délégué aux grands projets, Conseil général de l'Allier Cécile Degrange, 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 :** identification des scénarios possibles pour les échangeurs de Toulon-sur-Allier et Montbeugny à l'aide de grilles d'analyse multicritère.

Les scénarios identifiés en comité technique seront ensuite soumis au COPIL du mois de décembre 2013.

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

Le CETE a ensuite présenté les scénarios étudiés pour l'échangeur de Montbeugny, présentation complétée d'interventions de la DREAL.

## **I - Les différents scénarios étudiés par le CETE pour l'échangeur de Toulon-sur-Allier**

Le CETE a présenté le périmètre d'étude sur cet échangeur et les résultats de la modélisation de trafic réalisée à l'horizon 2020 (mise en service de la RCEA concédée). Le trafic majoritaire va de la RCEA Ouest vers la RN7 Nord : ces résultats ont été confortés par les comptages « tous mouvements » réalisés par la DREAL au printemps 2013. Les trafics vers le sud sont faibles.

La carte de l'occupation du sol a été présentée : le périmètre concerné se compose de terres agricoles et de zones activités. Dans ce secteur les agriculteurs ont des contrats qualité avec des filières d'écoulements particulières : il y a des exigences de ces dernières sur la qualité des produits collectés qui doivent être prises en compte.

En ce qui concerne la carte des servitudes : le CETE signale la présence d'une canalisation de gaz et d'une zone inondable. La proximité avec la voie ferrée doit être prise en compte, tout comme celle de stations de captage et de pompage.

Concernant les enjeux environnementaux, la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier est relativement éloignée. Son franchissement sera discuté dans le cadre du prochain atelier. Le CETE signale la conjonction de la présence de ZNIEFF et de zones Natura 2000 (à l'ouest de la voie ferrée) et la présence à l'est d'un château classé.

### Présentation des scénarios :

Le CETE a précisé que tous les scénarios présentés prévoyaient un lien entre les nouveaux aménagements et l'ex RN7.

- **Solution Trèfle** : L'échangeur actuel sera déconstruit. Elle permet des mouvements directs entre les différentes infrastructures (RCEA/ déviation RN7).

Le ruisseau La Crevée passe au milieu de l'échange : il devra être dévié et la procédure relative à sa déviation pourra être complexe.

- **Giratoire Sud – Ouest** : solution moins directe que la précédente. Tous les usagers se retrouvent sur le giratoire. Cette solution est moins consommatrice d'espaces. Le lien avec l'ex RN7 est toujours assuré.

- **Giratoire dénivelé type « sandwich »** : solution à trois niveaux (la RCEA au dessus, le giratoire avec les bretelles d'échanges au niveau intermédiaire et la RN7 en dessous). Cette solution présente des risques en terme de sécurité mais est moins consommatrice d'espaces.

Le CETE a précisé que l'impact paysager important de cet ouvrage avait été souligné lors d'un précédent atelier.

- **Double trompette** : solution qui fonctionne et qui impacte moins la zone : il s'agit d'un ouvrage d'envergure limitée.

- **Lunettes et trompette RN7** : une partie de l'échangeur actuel est conservée avec une sortie vers un anneau mais il n'y a pas de connexion directe avec la future déviation. Problème de connexion avec la RN7 au sud.

La saturation actuelle de l'échangeur existant a été évoquée.

La DREAL a rappelé que cette solution était moins consommatrice d'espaces et impactait moins le ruisseau La Crevée mais que le niveau de services était moindre.

- **Trèfle à angle interne d'entrée** : ce dernier scénario permet de favoriser les mouvements principaux de la RCEA ouest vers la RN7 nord (les mouvements inverses sont également directs). Les autres mouvements sont moins directs mais moins importants en terme de trafic. Cette solution est plus compacte que le scénario Trèfle.

Le CETE a ensuite rapidement détaillé chacun des scénarios à l'aune de la grille multicritère.

**- Solution Trèfle :**

- Fonctionnalité et trafic : favorise les échanges directs (un « nœud autoroutier »)
- Aspects techniques : présence des collectrices pour les sorties – construction d'un seul ouvrage d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur
- Accès au centre routier : permet d'alimenter le centre routier car favorise l'accès à la RN7

Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a signalé que l'intercommunalité et la ville de Toulon-sur-Allier ne souhaitaient pas conserver cet aménagement aujourd'hui à saturation. Le centre routier présente des risques de sécurité : la question se pose de la création d'un nouveau centre à proximité du nouvel échangeur. Cécile Demange de la Chambre d'Agriculture a signalé que ce nouveau centre routier pourrait se traduire par une consommation supplémentaire d'espaces agricoles. Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a signalé que l'agglomération possédait du foncier disponible.

L'accessibilité du centre routier dans le cadre des futurs aménagements a également été évoquée : pour Jean-Paul Luminet, la majorité des échanges doit se faire à l'est de la voie ferrée pour favoriser l'accessibilité à celui-ci et garantir la fluidité des trafics.

**- Giratoire Sud-Ouest :**

- Fonctionnalité et trafic : tous les échanges passent par le giratoire, il ne s'agit pas d'une vraie bifurcation et les flux principaux sont moins fluides
- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : mouvements compliqués mais pas de problème de sécurité

Un participant a rappelé la nécessité de bien dimensionner cet ouvrage.

**- Giratoire dénivelé type « sandwich » :**

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs.
- Aspects techniques : construction d'un seul ouvrage d'art à trois niveaux
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : problème de visibilité sur l'anneau

**- Double trompette :**

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs.

- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art et d'entrecroisements
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

#### **- Lunette et trompette RN7 :**

- Fonctionnalité et trafic : il ne s'agit pas d'une bifurcation et les flux principaux ne sont pas directs. Pas d'interaction RN7/ RCEA à l'ouest – L'échange RN7/RCEA est renvoyé à l'est de la desserte routière Ce scénario ne répond pas aux attentes de Moulins Communauté.
- Aspects techniques : utilisation du giratoire actuel (avec question de sa capacité) et construction d'un seul ouvrage d'art
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

Il a été évoqué la possibilité de créer un giratoire avant celui du Larry pour un meilleur accès à une future aire poids lourds. Proposition d'un nouveau scénario dit « deux paires de lunettes » de part et d'autre de la RCEA.

#### **- Trèfle à angle interne d'entrée :**

- Fonctionnalité et trafic : ce scénario permet des échanges directs et les flux principaux sont fluides
- Aspects techniques : construction de trois ouvrages d'art et élargissement de l'ouvrage SNCF
- Sécurité – confort pour l'utilisateur : bon niveau de service et pas de problème de sécurité pour l'utilisateur

#### **Certains critères n'ont pas été détaillés par scénario :**

- Environnement : toutes les variantes s'inscrivent dans la zone Natura 2000, empiètent sur la zone de crue (avec des surfaces différentes selon les scénarios) et impactent le ruisseau La Crevée. Une reméandrement du ruisseau sera nécessaire. Estimé entre 12 et 15 mètres, le giratoire type sandwich marquera forcément la zone.
- Emprises (surfaces nécessaires pour les travaux) : les surfaces varient entre 23 ha et 43 ha. La plupart des terrains appartiennent à l'Etat.
- Acquisition (à acheter pour faire les travaux) : le nombre d'hectares dépend des solutions
- Coût (prend en compte la connexion avec l'ex RN7) : le trèfle, les giratoires et le trèfle à anse interné d'entrée sont les plus chers. La double trompette est moins onéreuse que les premiers. La paire de lunettes est la moins coûteuse. Si un giratoire était ajouté avant le giratoire du Larry, cela augmenterait la solution d'environ un million. La possibilité d'une filante a été évoquée pour satisfaire les mouvements principaux RN 7 Nord /RCEA Ouest.

#### **Le centre routier :**

Le représentant de Moulins Communauté a déclaré que si celui-ci n'était pas assumé par l'Etat, il fermerait. La DREAL a rappelé que le critère « accès » dans l'analyse était également relatif à la RN7 actuelle et à la future déviation.

La DREAL a également rappelé que le schéma des aires sera présenté ultérieurement (aire de Cressanges, Dompierre-sur-Besbre et de Pierrefitte). Celui-ci n'intègre pas d'aires au niveau de l'intersection RN7/RCEA.

## Analyse multicritère des scénarios en groupe

Le travail en groupe a permis d'écartier trois scénarios : le Trèfle, les deux giratoires (Giratoire sud-ouest et Giratoire dénivelé). Les scénarios Double trompette, Paire de lunettes (même si la fonctionnalité de celui-ci est très différente des deux autres) et Trèfle à anse interne d'entrée sont à privilégier.

## II - L'échangeur de Montbeugny

### L'occupation de la zone d'étude :

Les principaux problèmes sur la zone sont d'ordre environnemental : zones boisées de part et d'autres de l'axe, présence de corridors, zones riches niveau floristique et faunistique. Des zones agricoles sont également à prendre en compte ; il a été signalé la présence d'un siège d'exploitation au nord de la RCEA.

Le CETE a présenté la classification des enjeux qu'il a adopté : enjeux forts (faune flore et corridor continuum) et enjeux moyens / faibles (autres sujets environnementaux et activités).

### Présentation des scénarios

- **Losange ouest** : il y a un péage central pour les usagers en transit et pour les usagers qui sortent / rentrent sur l'axe, utilisation de bretelles avec péages. L'échange avec la RD 53 est corrélé à une barrière de péage (carrefour ou petit giratoire à construire sur la RD 53). L'ouvrage actuel sert pour le franchissement de la RD 53 mais aussi pour les mouvements d'entrée et de sortie. Il n'y pas de construction d'ouvrage.

Un participant a rappelé la nécessité de desservir la zone Logiparc 03.

Les impacts de ce scénario concernent essentiellement la partie boisée qui possède de forts enjeux écologiques.

- **Trompette ouest** : il y a un péage central pour les usagers en transit et pour les usagers qui sortent / rentrent, une gare absorbe les mouvements d'entrée et de sortie. L'ouvrage actuel sur la RD 53 est conservé et un nouvel ouvrage est nécessaire.

Un participant a souligné que l'aménagement pourrait être décalé pour éviter le morcellement de la parcelle agricole qu'il impacte.

- **Trompette Est** : La trompette est décalée à l'est de la RD 53, ce qui grève la parcelle agricole. Un giratoire est nécessaire. L'impact agricole est fort.

Guy Charmetant, représentant de Moulins Communauté, a évoqué le sujet de la desserte du Logiparc 03 : avec ce scénario, le trajet le plus court pour les usagers, pour se rendre au Logiparc depuis la RCEA, passe par le bourg de Montbeugny et non par la RD 53, cela risque d'engendrer des nuisances pour les riverains. Il a ajouté qu'il était normal que la liaison avec le Logiparc 03 ne soit pas intégrée à la concession mais qu'il fallait laisser aux collectivités la possibilité de réaliser une liaison entre le parc d'activités logistiques et l'axe concédé.

- **Losange est** : schéma similaire au losange ouest mais localisé à l'est de la RD 53 : les raccordements et bretelles sont placés comme dans le losange ouest mais le péage principal est à l'est.

Ce scénario impacte moins le milieu naturel et les parcelles agricoles (impactées davantage en bordures

donc moins de déstructuration des parcelles).

La DREAL a souligné qu'il favorise la desserte de Logiparc 03 car la sortie s'effectue au nord de la RD 53 et permet donc de mieux relier le parc logistique Logiparc 03.

#### 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.

Fonctionnalités et trafic : les scénarios présentent le même niveau de fonctionnalités sauf la Trompette est qui rend l'accès au Logiparc plus difficile ; l'accès se ferait notamment par le bourg de Montbeugny.

Environnement : les scénarios à l'est impactent moins les zones agricoles et les corridors ; elles sont également moins gourmandes en emprises.

Les scénarios Losanges sont moins impactants et offrent un bon niveau de fonctionnalités.

La solution Losange est, est la moins onéreuse. Au regard des enjeux environnementaux, **le Losange est** apparaît comme une solution intéressante : la perte agricole est moindre, la destruction de bois est limitée. Elle offre le meilleur compromis entre impacts environnementaux et agricoles.

L'échangeur actuel sera supprimé et rétrocedé pour des usages agricoles. La DREAL a précisé que tout ce qui n'a pas vocation à être utilisé dans le cadre du futur échangeur sera déconstruit puis ensuite rétrocedé.

### **III – Préparation du prochain atelier :**

La DREAL a annoncé le prochain atelier de novembre en rappelant les sujets. Il aura lieu le 20 novembre, une invitation sera renvoyée par la DREAL.

#### Sujets abordés lors du prochain atelier :

- Le Val d'Allier : franchissement et caractère submersible de la RCEA
- Le schéma des aires de repos et de services : question du dimensionnement et capacité de stockage pour les poids lourds (RN7/RCEA notamment)
- La tarification : la DREAL a précisé qu'elle réexpliquerait le système de tarification prévu sur l'axe concédé

La DREAL a souligné qu'il fallait également prendre en compte l'équilibre financier de la concession : en fonction des choix retenus, la DREAL établira un nouveau modèle de financement pour définir la subvention d'équilibre éventuellement nécessaire à la concession dans l'Allier.