

Compte-rendu de réunion

RCEA – Atelier « Adaptations locales du projet »

Date	25 juin 2012	Heure :	10h00	N° Chrono :	RCEA-AMO-COM-0045-CRT
Lieu :	Clermain				
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 :	Etat d'Esprit (AMO Concertation)				
Signataire :		Date et Signature :			
Fonction :					

Ordre du jour : Suite à la première réunion du comité de suivi du 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. Cette 3ème réunion de l'atelier sur le thème des « adaptations locales » du projet, animé par la DREAL avec l'appui du CETE de Lyon, vise plus particulièrement à examiner chaque échangeur proposé sur cette section de la RCEA.

Plusieurs questions sont posées dès le tour de table :

- Question sur le devenir et l'aménagement de l'aire de service de Vitry ?
- Plusieurs participants s'interrogent sur le devenir et l'évolution du projet suite au changement de gouvernement : le projet va-t-il évoluer vers une non mise en concession comme le souhaite A. Montebourg ? Dans ce contexte, quel est l'intérêt de maintenir ces ateliers ?
- Le maire de Trivy fait un point sur le courrier récemment reçu pour le démarrage des travaux d'équipement de sa commune en portiques de contrôle PL dans le cadre de la future perception de l'écotaxe. Plusieurs participants s'interrogent sur l'intérêt à termes de ces équipements spécifiques à la perception de l'écotaxe sur les routes nationales et départementales, sachant que le scénario actuel reste la mise à 2 x 2 voies en autoroute concédée ?

Les DREAL Auvergne et Bourgogne apportent les réponses et précisions suivantes aux différentes interrogations exprimées par les des participants :

- Sur la question de l'évolution du projet : aucune position du gouvernement n'a été transmise aux DREAL depuis le changement de majorité. La décision ministérielle de mise en concession reste donc jusqu'à nouvel ordre la feuille de route du projet.
- L'atelier porte sur les aménagements / la géométrie des échangeurs. Ces questions sont indépendantes de la mise en concession ou non de la RCEA. Les échanges peuvent donc utilement se poursuivre sur ces sujets dans l'attente d'une prise de position de l'Etat.
- Sur la question des portiques de contrôle : ces derniers seront mis en place sur la RCEA dans le cadre du déploiement général et de la mise en œuvre de l'écotaxe sur les routes nationales et certaines routes départementales françaises. Ceci ne préjuge en rien sur le fait que le projet puisse continuer sur la base d'une concession et que les portiques puissent facilement être déplacés lors de la mise en concession de la RCEA.

Le CETE de Lyon passe en revue les différents échangeurs : 32 échangeurs sont prévus dont 6 combinés à une barrière de péage.

1° Échangeur de Montmarault

Deux solutions retenues d'échangeur : une solution en giratoire dénivelé et une solution avec un échangeur classique. M. le maire de Montmarault rappelle la solution qui consisterait à maintenir sans changement les liaisons actuelles entre la RCEA et l'A71.

Il mentionne également l'avancée du projet de « Village Étape » de Montmarault (accord en cours). Est également évoquée l'option de la bretelle unique sur Deux-Chaises (Cg Allier).

2° Echangeur RN7/RCEA

Le Cg Allier souhaite également que soit examiné une solution en prenant en compte la hiérarchie des échanges (trafics) entre les 2 RN.

La DREAL soulève le fait qu'un arbitrage devra au final être réalisé entre les fonctionnalités souhaitées et les emprises sur le foncier pouvant être acceptables. L'aménagement ne pourra pas répondre à toutes les demandes.

Il rappelle aussi la nécessaire articulation du projet avec le Programme de Modernisation des Itinéraires routiers (PdMI), et cite la programmation des travaux de mise à 2x2 voies de la RN7 entre la déviation de Toulon et Bessay/Allier.

3° Echangeur de Montbeugny

La DREAL Auvergne propose au Cg de l'Allier une réunion particulière sur cet échangeur avec la communauté d'agglomération de Moulins (projet Logiparc).

4° Secteur Dompierre

Plusieurs participants souhaitent que soit étudié l'échangeur de Dompierre avec liaison entre Bourbon et la RCEA, même si des aménagements lourds sont à prévoir pour traverser la Loire (question récurrente discutée lors du débat public).

5° Secteur Digoin

La question est posée sur le problème du stationnement abusif de camions sur la voirie privée de la zone d'activité de la commune de Digoin nuisant à l'activité sur la zone.

La DREAL Bourgogne retient le caractère urgent de la demande et tâchera de trouver une solution au problème.

6° Echangeur de Verosvres

Suite à la question soulevée sur la prise en compte de l'activité de l'usine Fargeot, la DREAL Bourgogne précise que celle-ci a bien été considérée avec notamment des aménagements prévus afin de permettre à l'usine d'embarquer des convois de grandes longueurs.

D'autre part, un participant s'interroge sur l'action qui avait été validée lors du dernier atelier thématique : présenter l'impact sur les différents échangeurs des deux scénarios avec et sans mise en concession ?

Le CETE n'a pas pu traiter l'ensemble de cette question, elle sera bien prise en compte lors des prochains ateliers.

7° Echangeur de Clermain / Brandon

Le CETE a bien pris en compte les différentes solutions de passage sur et sous la voirie.

De plus il est demandé s'il peut être envisagé un raccordement aux voiries locales avec un aménagement de l'ouvrage ?

Le Cg de Saône-et-Loire aimerait avoir une image des flux importants et secondaires sur les réseaux structurants et autres connexes au projet.

Il est soulevé le fait que la question des itinéraires de substitution n'a pas été traitée lors des présentations.

Réponse de la DREAL Bourgogne sur ce dernier point : à l'heure actuelle il n'est pas envisagé côté Saône-et-Loire de créer de nouvelles voies. C'est pourquoi des solutions sont recherchées pour adapter un péage pour les usagers fréquents en cas de concession et inciter ces usagers à emprunter la RCEA et ainsi éviter l'accroissement du trafic sur les voies secondaires.

8° Echangeur de Sainte-Cécile

Suite à la présentation du CETE, un participant s'interroge sur le devenir de cet échangeur en cas d'abandon de la concession.

Le CETE indique que dans ce cas là, l'échangeur ne sera pas modifié et restera en l'état.

Conclusions de l'atelier :

La DREAL Auvergne remercie le CETE de Lyon sur l'analyse et la présentation détaillée des différents échangeurs. Il note qu'il est nécessaire de poursuivre l'approfondissement des études sur certains échangeurs notamment celui de Clermain. Il constate également qu'il y a des attentes sur l'analyse de l'impact des différentes solutions en termes de consommation des terres agricoles. Des questions ont plus particulièrement été posées sur les aires de stationnement. Il faudra donc continuer à approfondir et affiner ces points lors des prochains ateliers.

La DREAL Bourgogne précise de son côté qu'elle a rencontré le propriétaire du garage de Clermain. Elle le tiendra informé du planning du projet afin que ce dernier puisse au mieux anticiper la fin de son activité.

Un représentant d'une association de protection de l'environnement demande si les acteurs représentants les principales fédérations nationales type FNSEA ont bien été invités à cet atelier. Il précise qu'il ne participera plus au comité de suivi si une position claire sur l'évolution du projet n'est pas présentée d'ici là.

En réponse la DREAL Auvergne indique que l'aménagement de la RCEA à 2x2 voies devra être réalisé qu'il y ait concession ou non. Les études doivent donc continuer en ce sens, les seuls points qui seraient amenés à évoluer en cas d'abandon de la concession étant les aménagements liés aux barrières de péage.

L'ensemble des participants demande à ce que l'Etat soit interrogé sur le maintien ou non de la mise en concession de la RCEA.

Un participant rappelle l'importance de la présentation des scénarios avec et sans concession pour que le débat puisse être constructif et que le garant puisse en faire état.

Le Cg Allier rappelle que le projet qui a fait l'objet du Débat Public et, sur lequel l'Etat a statué, reste bien celui d'une concession.

La DREAL Auvergne conclut que le seul élément tangible entre leurs mains est la décision ministérielle. Néanmoins, elle espère vivement que les prochains ateliers seront organisés dans le cadre d'une position précise de l'Etat.

Le prochain atelier « adaptations locales » se réunira à « lieu à préciser » le 4 octobre 2012 à 10h.

Relevé de décisions / actions :

Date	Actions	Responsable	Délais	Suivi
25/06/12	Etude des aires de service et de l'aire de service de Vitry en particulier.	CETE de Lyon	04/10/12	
25/06/12	Point précis sur le déploiement des portiques de contrôle pour la future perception de l'écotaxe.	DREALs	04/10/12	
25/06/12	<u>Echangeur RN7/RCEA</u> : étude d'un scénario avec la prise en compte des différents flux de trafic.	CETE de Lyon	04/10/12	
25/06/12	<u>Echangeur de Montbeugny</u> : Organiser une réunion sur cet échangeur avec le Cg de l'Allier,	DREAL Auvergne	04/10/12	
25/06/12	<u>Secteur Digoïn</u> : Stationnement abusif de camions sur la voirie privée de la zone d'activité de la commune de Digoïn : recherche d'une solution d'urgence.	DREAL Bourgogne		
25/06/12	Contact avec la DIT	DREALs	04/10/12	