

Compte-rendu de réunion

RCEA – Atelier « adaptations locales du projet »

Date	13 avril 2012	Heure :	10 h 00	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 : Fonction :				Date et signature :	

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, dont c'est la deuxième réunion, est animé par la DREAL Auvergne avec l'appui du CETE de Lyon ; il a pour objet les **adaptations locales du projet**.

1° Échangeur de Montmarault :

P. LANDRY et JM. FRECHET, du CETE de Lyon, présentent le **diaporama** (cf. annexe).

S. KERCKHOVE (association « agir pour l'environnement ») demande au CETE si les trafics ont été recalés récemment.

La DREAL indique que les projections de trafic du modèle, reflètent une tendance générale, les chiffres sont à considérer à plus ou moins 10%.

Le CETE indique que le modèle a été construit à partir d'enquêtes trafic origines / destinations datant de 2009, projeté en Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) 2017.

Présentation des volumes de trafic entre la RCEA, l'A71 et les autres routes, en TMJA horizon 2017. La prévision de croissance de trafic est faible de l'ordre de 1,5%. Ces valeurs indiquent des tendances générales.

JP LUMINET, CG Allier, demande si l'A714 est bien prise en compte dans le modèle. Les chiffres présentés semblent faibles.

Le CETE de Lyon note de vérifier les trafics présentés.

Solution giratoire dénivelé A71 / RN79, Échangeur de Montmarault :

La solution « giratoire dénivelé » initialement proposée par CG de l'Allier et qui s'inscrit dans le cadre du projet de « Village Étape » de Montmarault (dossier transmis au ministère) est pris en compte et intégré aux études. Cette proposition est issue d'une réunion de travail entre le CG et la commune de Montmarault, elle permettrait, en effet, une perméabilité plus forte entre la RCEA et la commune.

Le CG indique qu'en venant de l'Est, il sera difficile d'appréhender l'échangeur et le village de Montmarault. Il n'y aura pas de lisibilité du village étape s'il y a uniquement du jalonnement sur la RCEA.

Le CETE indique qu'il a regardé la faisabilité technique de la solution proposée. Cette solution doit cependant être confrontée aux exigences de l'ICTAAL (normes techniques autoroutières) et des péages (cela imposerait en effet de passer d'un péage ouvert à un péage fermé).

Le CETE indique que l'A71 coupe déjà l'effet vitrine sur Montmarault et que c'est le jalonnement qui signale le village.

P. TREYVE, CCI Allier, s'interroge sur le fait d'avoir « trop » de péages (et donc « trop d'arrêts) sur la RCEA et indique que les usagers risquent alors d'emprunter l'A89. Cela serait contraire à l'effet vitrine recherché.

S. KERCKHOVE, Association Agir pour l'Environnement, demande à ce que soient présentées, pour les différentes solutions, les impacts si la RCEA était gratuite.

H. VANLAER, Directeur DREAL Auvergne, remercie la CG et la Commune de Montmarault pour leurs propositions. Celles-ci seront approfondies et présentées au comité de suivi.

2° Échangeur de Toulon-sur-Allier RN7/RCEA :

P. LANDRY, JM. FRECHET, du CETE de Lyon, présentent les différentes solutions d'aménagements étudiées et les contraintes environnementales du secteur d'étude (cf. ppt en annexe)

Le CETE indique que la solution « giratoire dénivelé », n'est pas une proposition du CETE mais est issue des études de 1994. Cette solution a été étudiée mais doit être regardée au regard de sa conformité avec les normes autoroutières.

H. VANLAER, Directeur DREAL Auvergne, précise que la conformité au regard des normes ne doit pas constituer un débat en soit. Des dérogations peuvent être obtenues en constituant un dossier avec un argumentaire solide. Des échanges complémentaires doivent être organisés entre le CETE et le CG afin de préciser le parti d'aménagement du giratoire : RCEA à niveau, RN7 à niveau,...

JP LUMINET, Directeur technique, CG Allier, rappelle que trois variantes ont été présentées lors du Débat Public (cartes qui datent de mars 2004) et demande à la DREAL et au CETE que la solution « échangeur trèfle » soit intégrée à l'analyse.

Le CETE précise que la solution « échangeur trèfle » n'a pas été retenue car elle implique la mise en place de voies d'entrecroisement, il est alors nécessaire d'écarter les boucles du trèfle ce qui génère des emprises importantes. Cette solution implique également la mise en place de collectrices de part et d'autre de l'échangeur (sur 1 à 2 km), ce qui génère également d'importantes emprises.

H. VANLAER, Directeur DREAL Auvergne, indique que la solution « échangeur trèfle » sera intégrée à l'analyse comparative.

H. VANLAER demande s'il y a une préférence de la part des collectivités pour l'une ou l'autre des solutions présentées.

Les élus indiquent que la priorité est la préservation des terres agricoles et l'insertion du projet dans le paysage.

Le CETE indique que la différence en termes d'emprises agricoles n'est pas significative entre les deux solutions.

En réponse à H. VANLAER, Directeur DREAL Auvergne, les élus locaux présents rappellent leurs objectifs principaux vis à vis de ce dossier : préserver les terres agricoles, et rendre les aménagements « le plus fluide possible ».

Les différences d'emprises sont peu importantes entre les deux variantes présentées (giratoire et double trompette) sur ce secteur.

3° Echangeur de Montbeugny :

H. VANLAER, Directeur DREAL Auvergne, pose la question de l'implantation de la gare de péage sur une emprise forestière à forte valeur écologique et demande au CETE s'il est possible d'inverser l'échangeur afin de limiter les impacts environnementaux.

P. LANDRY, JM. FRECHET, CETE Lyon, confirme que cela est possible. Ils intégreront ce point aux prochaines études.

G. LASSIMONNE, Directeur général adjoint, Communauté d'agglomération de Moulins, communiquera les propositions de tracés plus détaillées des élus. Les élus ont une préférence pour la variante trompette ouest, ils présenteront également leurs proposition ultérieurement.

S. KERCKHOVE, Association Agir pour l'Environnement, attire l'attention sur le fait que les deux principaux candidats à l'élection présidentielle envisagent de rendre opposable les Trames Vertes et Bleues (TVB). Il demande à la DREAL comment les TVB sont prises en compte dans le projet.

La DREAL indique que les continuités écologiques sont bien prises en compte dans le cadre des études menées sur la RCEA.

J. THOMAS, Garant de la concertation RCEA, demande s'il est possible d'introduire dans toutes les comparaisons l'impact de la gratuité (donc un aménagement sans barrières de péage)

H. VANLAER, DREAL Auvergne, est favorable et acte cette proposition.

4° Clermain / Brandon :

M. FAUGÈRE, Maire de Clermain, pose la problématique sur la commune de Clermain. Il indique que toutes les nuisances sont réunies sur Clermain : suppression de la desserte, aggravation des nuisances sonores, baisse du confort de vie, obligation de payer pour emprunter la RCEA.

La DREAL indique que des protections phoniques, actuellement inexistantes, seront mises en place dans le cadre du projet. Elles permettront de garantir aux riverains des niveaux sonores respectant les seuils réglementaires.

Le CETE précise également que l'accompagnement paysager des protections phoniques (modèles paysagers, par exemple) permettra d'améliorer la situation existante.

M. FAUGÈRE, Maire de Clermain insiste également sur l'importance des rétablissements des continuités agricoles et signale que les rétablissements par passage supérieur sont préférables aux rétablissements par passage inférieur pour des raisons de gabarit.

G. VOISIN, député maire de Charnay-lès-Mâcon, évoque l'avenir du garage situé en bordure des emprises.

M. QUINET, DREAL Bourgogne, indique que le déplacement du garage a déjà fait l'objet d'étude. Des discussions ont été engagées il y a 2/3 ans et celles-ci doivent être reprises.

M. FAUGÈRE, Maire de Clermain, rappelle l'importance de prendre en considération les habitants (bruit, cadre de vie,...) et d'arrêter de favoriser systématiquement la vitesse.

S. KERCKHOVE, Association Agir pour l'Environnement, s'interroge sur l'impact de l'augmentation de la vitesse autorisée sur la RCEA (passage de 90km/h à 130 km/h) sur les niveaux sonores.

Le CETE de Lyon, précise qu'il n'y a pas de proportionnalité directe entre augmentation de la vitesse et augmentation des niveaux sonores. La situation sonore pourrait même être améliorée par rapport à la situation actuelle, avec l'implantation de protections phoniques. Les thèmes air/bruit seront présentés dans l'atelier environnement du 27 avril prochain.

S. KERCKHOVE, Association Agir pour l'Environnement, demande si les zones humides et les zones sensibles ont été prises en compte pour faire le choix du lieu d'implantation de l'échangeur.

Le CETE indique que le secteur est très contraint et que les solutions d'implantation sont limitées.

La DREAL demande aux participants s'ils souhaitent aborder d'autres sujets.

M. FAUGÈRE, Maire de Clermain, insiste sur l'importance de pouvoir communiquer sur des positions ressortant de ces ateliers et lui permettre ainsi de répondre aux sollicitations du public.

H. VANLAER, Directeur de la DREAL Auvergne indique que les choix seront actés au moment des comités de suivi. Il demande aux participants si la programmation d'un autre atelier sur le même thème est nécessaire.

JP. LUMINET, Directeur CG Allier souhaite la tenue d'un atelier supplémentaire sur ce sujet afin de passer en revue l'ensemble des échangeurs sur la RCEA dont ceux non traités aujourd'hui.

*Le prochain atelier « adaptations locales » se réunira **le 25 juin 2012 matin (lieu à préciser).***