



Compte-rendu de réunion

RCEA – Comité de pilotage du 24 septembre 2013

Date	24 septembre 2013	Heure :	09h30	N° Chrono :	
Lieu :	Moulins				
Participant(e)(s) :	Intervenants tribune : Michel Fuzeau, Préfet de la région Auvergne et du Puy-de-Dôme Benoît Brocart, Préfet de l'Allier Jean-Paul Dufrègne, président du Conseil général de l'Allier José Thomas, garant de la concertation Hervé Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne Chantal Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage, DREAL Auvergne Participants en salle : cf. liste d'émargement				
Diffusion du présent compte-rendu :	Mise en ligne sur le site internet de la DREAL				
Nom du signataire :	Hervé Vanlaer	Date et signature :	28/10/13 H. Vanlaer		
Fonction :	DREAL Auvergne				

Ordre du jour : Suite au communiqué de presse du ministre des Transports, M Cuvilier, en date du 11 juillet dernier sur les principes d'aménagement de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire, le comité de pilotage, principale instance de concertation sur le projet réunissant les différents acteurs du territoire, a été réuni, sous un format désormais limité au périmètre du département de l'Allier. Cette réunion du COPIL avait pour objectifs de présenter les modalités d'aménagement envisagées dans le département de l'Allier, de faire le point sur l'état d'avancement du projet (études menées pendant l'interruption de la concertation, en cours ou à réaliser pour aboutir au dossier de DUP) et d'informer les acteurs sur les décisions restant à prendre ainsi que sur les prochaines échéances (choix à faire pour décembre 2013).

Après une présentation, sur la base d'un diaporama disponible sur le site internet de la DREAL, de l'avancement du projet effectuée par M. le Préfet de Région, M. Le Préfet de Département et la DREAL Auvergne, la parole a été donnée à la salle.

Les échangeurs (Montmarault, Montbeugny, RN7/RCEA et Le Montet)

Le travail réalisé en ateliers sur ces échangeurs a été rappelé.

Montmarault (RCEA/A71) : Le travail effectué lors des ateliers du premier semestre 2012 reste à compléter par une analyse multicritère des différents scénarios (coût, fonctionnalités techniques, impacts sur le territoire, etc...). Le choix d'un scénario permettra de délimiter l'emprise de celui-ci et donc le périmètre proposé dans le DUP.

Montbeugny : Le travail effectué en ateliers a été rappelé : il avait permis d'arriver à trois schémas d'échangeurs au droit de la RD 53, à l'ouest de l'échangeur actuel. L'analyse multicritère sur cet

aménagement reste à finaliser. Sur ce sujet, la satisfaction des acteurs locaux de voir celui-ci déplacé au plus près du parc logistique multimodal Logiparc 03 a été souligné.

L'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier : Le travail réalisé sur cet échangeur lors de la précédente période de concertation a été rappelé, ainsi que l'engagement pris lors du débat public d'intégrer cet échangeur à la concession mais avec une réalisation concomitante de celle du barreau de la RN7. L'approfondissement de ce travail par une analyse multicritères est nécessaire. Ce sera un sujet d'une réunion de l'atelier technique à venir.

Le consensus des élus du département sur l'intégration de l'échangeur dans la concession a été rappelé, élément jugé déterminant pour l'aménagement de la RN7. Il a été évoqué cette nécessité d'intégrer l'échangeur dans la concession même si cela devait se faire au détriment du doublement du franchissement de l'Allier.

Le Montet : Il a été précisé que l'échangeur identifié par ce terme était situé sur la commune de Deux Chaises. Le demi-échangeur de Deux-Chaises et l'échangeur dénommé "du Montet" sont conservés et la localisation de la barrière de péage sera étudiée de manière à ce que les impacts soient les moindres.

Sur le sujet des échangeurs, l'objet des ateliers a été spécifié : **identifier un ou deux schémas par échangeurs pour présentation au COPIL mi-décembre afin d'arrêter le périmètre de ces aménagements dans le cadre du DUP.**

L'éventualité de l'adossement à la concession de l'A71 de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et Le Montet

Le périmètre de la concession dans l'Allier a été rappelé (Montmarault-Digoin) et il a été évoqué le potentiel adossement de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'échangeur du Montet à la concession de l'A71. Ce point sera tranché au niveau national dans le cadre de négociations en cours entre les sociétés concessionnaires et l'État (plan de relance autoroutier).

Le franchissement du Val d'Allier

Ce secteur présente un caractère sensible pour plusieurs raisons.

- L'ouvrage de franchissement actuel ne peut être mis à deux fois deux voies. Il est nécessaire de créer un nouvel ouvrage dans l'hypothèse où le doublement de la RCEA dans ce secteur serait retenu.
- Ce pont franchit la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier, ce qui exige de mener une procédure particulière en cas de travaux au sein de la réserve.
- Le Val d'Allier est un secteur inondable (la RCEA actuelle est submersible en cas de crue trentennale).

Une étude hydraulique prenant en compte les différents scénarios de franchissement doit être réalisée par la DREAL dans les mois à venir. L'estimation financière des différents scénarios doit également être réalisée.

Il a été rappelé que le sujet du franchissement de l'Allier fait partie des éléments à l'étude et sera discuté lors des prochains comités techniques. Une décision sur l'aménagement de la RCEA dans ce secteur doit être prise avant la fin de l'année.

Sur le franchissement de l'Allier : Certains acteurs locaux jugent que le non doublement du pont est « gage de rapidité » et se disent prêts à y renoncer, préférant voir l'aménagement de l'échangeur

RN7/RCEA privilégié. D'autres évoquent les conséquences du non-doublement du pont en terme de sécurité ainsi que la possible création d'un « goulot d'étranglement », en insistant sur l'importance de ce point pour la fluidité sur l'ensemble de l'itinéraire et surtout la sécurité sur cette section qui est la plus fréquentée.

Le débat sur cette question est stratégique et soulève la question de la compatibilité du pont en l'état actuel avec un itinéraire autoroutier.

Sur le caractère inondable de la RCEA : Des précisions ont été demandées sur ce sujet. La RCEA traverse le lit majeur de l'Allier et les études permettront de préciser les mesures à engager. Le dossier de DUP devra être solide sur ce point.

La desserte de Bourbon-Lancy (en Saône-et-Loire)

Le maintien des échangeurs de Dompierre-sur-Besbre a été réaffirmé et il a été précisé que la réflexion de la DREAL portait sur l'aménagement de la RCEA. La liaison entre Bourbon-Lancy et la RCEA relève de la compétence des conseils généraux.

La tarification

Le système de péage ouvert retenu pour l'aménagement de l'axe a été présenté. Il intègre des trajets gratuits selon les points d'entrée et de sortie des usagers sur la RCEA : le franchissement de l'Allier, les échanges au niveau de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre et l'itinéraire entre Toulon-sur-Allier et Cressanges seront gratuits.

Certains scénarios ont été étudiés :

- le déplacement vers l'Ouest de la barrière de péage du Montet : non retenu car il engendrerait une perte de recettes du fait du report du trafic sur les routes départementales ;
- la possibilité de franchise avec la nécessité de trouver un équilibre afin de respecter l'égalité entre les usagers, la proportionnalité entre le montant dont s'acquittent les usagers et le linéaire parcouru, l'existence d'itinéraires alternatifs et l'encadrement pour les poids-lourds avec la directive euro-vignette.

Les élus soulignent la nécessité d'avoir un discours clair sur ce qui sera appliqué.

Les aires de repos et de services

Le schéma des aires de repos et de services envisagé (est-ouest) a été présenté : une aire de services à Cressanges qui sera aménagée par le concessionnaire, une aire de repos à Thiel-sur-Acolin à construire, une aire à construire à l'intérieur de l'échangeur de Dompierre-sur-Besbre (aménagement acté par le COPIL de 2011 dans le cadre des travaux d'urgence – travaux qui devraient débuter en 2014) et une aire à Pierrefitte-sur-Loire. Ce schéma des aires devra être précisé lors de l'atelier technique. La DREAL a précisé que des aires de repos et de services étaient prévues en Saône-et-Loire (aménagées sur crédits budgétaires). Outre les services rendus aux usagers, ces aires ont un impact positif sur la sécurité.

Il a été demandé que le sujet de l'aire de services réalisée sur la RN7 par la CCI de Moulins-Vichy (centre routier de Toulon-sur-Allier), gérée par la communauté d'agglomération de Moulins, soit intégré aux discussions sur le schéma des aires de repos et de services. Ce sujet est lié à l'aménagement de l'échangeur RN7/RCEA.

Le souhait d'une aire de service à Molinet a également été évoqué, ainsi que la distance entre l'aire de

Pierrefitte-sur-Loire et la prochaine aire en Saône-et-Loire : ce sujet doit faire l'objet d'un travail avec le Préfet de la région Bourgogne.

La concertation

La précédente phase de concertation a été évoquée et les points restant à arrêter lors de la phase de concertation à venir ont été précisés : la localisation exacte des barrières de péages, l'aménagement des échangeurs, le franchissement de l'Allier, les aires de repos et de services et les modalités de tarification.

De même que lors du travail effectué au premier semestre 2012, le garant de la concertation est présent pour la phase de concertation qui débute, dont l'objectif est la préparation du dossier de DUP.

Les modalités envisagées ont été présentées : deux ateliers du COTECH mi-octobre et mi-novembre, dont l'objectif est d'identifier, à l'aide d'analyses multicritères, un ou deux scénarios qui seront soumis au COPIL mi-décembre.

Le calendrier

Il a été rappelé dans les différentes interventions, qui ont insisté sur la nécessité de respecter ce calendrier, mentionné dans la lettre de mission envoyée par le Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche.