



## ENQUETE PREALABLE

# A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE (RN79) PAR RECOURS A UNE CONCESSION AUTOROUTIERE ENTRE MONTMARULT (03) ET DIGOIN (71)

## A LA MISE EN COMPATIBILITE DE DOCUMENTS D'URBANISME, ET AU CLASSEMENT DE LA RN79 (RCEA) DANS LA CATEGORIE DES AUTOROUTES



## RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Président : Henri DUBREUIL

Membres : Claude DEVÈS et Marie-Odile RIVENEZ

Vichy, le 15 juillet 2016

## SOMMAIRE

1.	GENERALITES .....	3
1.1	LE CADRE JURIDIQUE.....	3
1.2	LE CADRE HISTORIQUE ET LE RAPPEL DE LA PROCEDURE ANTERIEURE A LA PRESENTE ENQUETE .....	4
2.	MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
2.1	LES FORMALITES PREALABLES A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE .....	5
2.1.1	Avis d'ouverture d'enquête.....	5
2.1.2	Mise à disposition du public du dossier d'enquête et des registres .....	6
2.1.3	Les autres formalités préalables à l'ouverture de l'enquête .....	7
2.2	LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	8
2.2.1	Les permanences .....	8
2.2.2	Les réunions publiques.....	9
2.3	LA CLOTURE DE L'ENQUETE.....	10
3.	OBSERVATIONS RECUEILLIES, REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE ET ANALYSE DE LA COMMISSION .....	11
3.1	BILAN DES OBSERVATIONS.....	11
3.2	ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR THEMATIQUE .....	12
3.2.1	Le projet de mise à 2x2 voies, la concession autoroutière et les échangeurs et bretelles	12
3.2.2	Les nuisances acoustiques.....	30
3.2.3	Agriculture.....	33
3.2.4	Environnement .....	39
3.2.5	Eau .....	41
3.2.6	Développement économique .....	43
3.2.7	Itinéraires alternatifs .....	48
3.2.8	Calendrier .....	50
3.2.9	Procédure .....	51
3.2.10	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	53
4.	ANNEXES.....	54

## 1. GENERALITES

La **Route Centre Europe Atlantique (RCEA)** est un axe majeur des liaisons transversales Est-Ouest, depuis Royan vers le sillon rhodanien, via Chalon-sur-Saône et Mâcon, et au-delà d'une part au nord et à l'est vers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie du Nord et d'autre part, au sud, vers l'Espagne, le Portugal et même l'Afrique du Nord. La section concernée par la présente enquête d'utilité publique correspond à la route nationale 79 (RN79) comprise entre les échangeurs de Montmarault (département de l'Allier) et Digoïn (département de la Saône et Loire), soit un itinéraire d'environ 92 km dont 91 km dans le département de l'Allier.

### 1.1 LE CADRE JURIDIQUE

La présente enquête d'utilité publique fait partie des dernières phases administratives et juridiques de la modernisation et de la mise en sécurité de la RN79.

Elle entre dans le cadre de la procédure qui permet à l'autorité administrative d'apprécier l'utilité publique d'une opération qui ne peut être déclarée que si ses avantages sont manifestement supérieurs à ses inconvénients. Au cas particulier, la déclaration d'utilité publique de l'aménagement de la RCEA sera prononcée par décret pris après avis du conseil d'État, dans les conditions prévues par l'article L 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Selon une jurisprudence constante depuis 1971, l'utilité publique d'une opération ne peut être déclarée que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Au titre des avantages, sont pris en compte l'intérêt de l'opération ou les gains qui en résultent, notamment du point de vue économique. Au titre des inconvénients, sont examinés par exemple les atteintes de nature sociale, économique, foncière ou environnementale, ainsi que le coût de l'opération.

Il est important de noter qu'une seconde procédure est menée parallèlement à la présente enquête publique afin de modifier, toujours par décret en conseil d'État, le décret du 25 mars 1994 créant la réserve naturelle du Val d'Allier (RNNVA). Les deux enquêtes ont été réalisées simultanément. Le commissaire enquêteur désigné par le président du tribunal administratif pour l'enquête « RNNVA » est Mme Marie-Odile RIVENEZ, également membre de la commission d'enquête « DUP ».

Les textes législatifs et réglementaires (la plupart ayant fait l'objet d'une codification : expropriation pour cause d'utilité publique, environnement, urbanisme, propriété des personnes publiques, collectivités territoriales, patrimoine, forestier, rural et de la pêche maritime, route, voirie routière et santé publique en particulier) sont mentionnés aux pages 33 à 37 du volume 1 du dossier d'enquête. On peut considérer que la mention de ces textes a permis aux participants à l'enquête d'avoir, s'ils le souhaitaient, les références dont ils pouvaient avoir besoin.

Après la publication du décret en conseil d'Etat prononçant la déclaration d'utilité publique relative à la mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière, suivront le dossier des engagements de l'Etat, la désignation d'un concessionnaire, les études de détail, les enquêtes parcellaires, demandes d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, les dérogations espèces protégées, les éventuelles opérations d'aménagement foncier,

les éventuelles études au titre de l'archéologie préventive puis les études d'exécution, et les acquisitions foncières avant le début des travaux.

La mise en service de l'autoroute est prévue fin 2021.

## 1.2 LE CADRE HISTORIQUE ET LE RAPPEL DE LA PROCEDURE ANTERIEURE A LA PRESENTE ENQUETE

L'aménagement de la RCEA entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône en 2 x 1 voie a été lancé dès les années 1970.

C'est le décret du 17 mars 1995 déclarant d'utilité publique la mise à 2X2 voies de la section Dompierre-sur-Besbre Est et Paray-le-Monial Est de la RN 79 qui a véritablement ouvert les étapes de modernisation et de mise en sécurité.

Deux autres décrets ont été pris : le premier, le 31 mai 1996 pour la mise à 2 x 2 voies de la section RN 70 entre Paray-le-Monial et Montchanin et de la RN 80 entre Montchanin et Chalon-sur-Saône - statut route express, et le second, le 9 mai 1997 pour la mise à 2 x 2 voies de section de la RN 79 de Paray-le-Monial Est à Mâcon, dans le département de Saône-et-Loire- statut route express également.

C'est ainsi que, de 1989 à 2009, la mise à 2 x 2 voies de 30 % du linéaire de la RCEA entre l'A 71 et l'A6 a été financé sur budget de l'État et celui des collectivités territoriales.

Le 7 avril 2010, le dossier est entré dans son ultime étape avec la décision d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière sur l'itinéraire Montmarault / Paray-le-Monial / Mâcon et Paray-le-Monial / Chalon-sur-Saône.

Le débat public s'est déroulé du 4 novembre 2010 au 4 février 2011.

13 réunions publiques ont été organisées dans les deux départements concernés. Deux ateliers thématiques relatifs aux enjeux agricoles et à la restitution des expertises financières ont travaillé sur ces thèmes, tandis que 1400 kits d'information et plus de 200 000 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage ont été distribués. Un site Internet a été dédié. Tout ceci a permis le bon déroulement de ce débat public.

Le 29 mars 2011, le bilan de ce débat public a été officiellement exposé par le président de la commission nationale.

Le 24 juin 2011 intervenait la décision ministérielle consécutive au débat public sur le projet d'accélération de mise à 2 x 2 voies de la RCEA entre Montmarault et Macon / Chalon-sur-Saône par mise en concession autoroutière, décision actant également, d'une part, la désignation d'un garant de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public pour les phases postérieures au débat et, d'autre part, la mise en place d'un comité de suivi de la RCEA présidé par le préfet de la région Auvergne, coordonnateur du projet.

Le comité de suivi a été installé le 29 novembre 2011 après la désignation du garant de la concertation (M. José THOMAS).

Le 11 juillet 2013, un communiqué de presse du ministre des Transports devait préciser les modalités de poursuite des aménagements de cet axe entre l'A 71 et l'échangeur de Digoin par recours à une concession autoroutière et l'aménagement de la RCEA en Saône-et-Loire par la mobilisation de crédits publics dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage directe assurée par l'État.

Après réunion d'un deuxième comité de pilotage reconfiguré à l'Allier et une troisième série d'ateliers, trois réunions publiques devaient intervenir les 13, 14 et 15 janvier 2015 à Montmarault, Dompierre-sur-Besbre et Toulon-sur-Allier, réunions ayant pour objectif de présenter le projet de mise à 2 x 2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoin, le dossier d'enquête publique et le calendrier des opérations.

Dans le cadre du plan de relance autoroutier était publié le décret n° 2015-1044 du 21 août 2015 approuvant l'avenant au contrat de concession entre l'État et la société APRR. Le dit avenant est relatif à la reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A71 et la RCEA au niveau de Montmarault.

## 2. MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

C'est à la suite des procédures précédemment exposées qu'intervenait l'arrêté inter préfectoral (préfets de l'Allier et de Saône et Loire) n° 1011 bis du 31 mars 2016 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration du projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) par recours à une concession autoroutière entre Montmarault (03) et Digoïn (71), et à ses aménagements connexes, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Besson, Chemilly, Dompierre-sur-Bresbre, Molinet, (Annexe 1) et au classement de la RN79 dans la catégorie des autoroutes.

Cette enquête publique a été ouverte pour une durée de 54 jours consécutifs, soit du lundi 25 avril 2016 à 9 heures au vendredi 17 juin 2016 à 18 heures. Elle a concerné 23 communes situées dans deux départements :

- pour le département de l'Allier il s'agit des communes de : Montmarault, Saint Marcel-en-Murat, Sazeret, Deux Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly le Réal, Montbeugny, Thiel sur Acolin, Dompierre sur Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

- pour le département de Saône et Loire, il s'agit de la commune de Digoïn.

Auparavant, par décision en date du 8 mars 2016 le président du tribunal administratif de Clermont-Ferrand nous a désignés en qualité de membres titulaires de la commission d'enquête publique, les membres suppléants étant MM Yves Harcillon et Bernard Pouzerate.

### 2.1 LES FORMALITES PREALABLES A L'OUVERTURE DE L'ENQUETE

En matière d'avis d'enquête et de mise à disposition au public du dossier d'enquête, l'arrêté inter-préfectoral a fixé les prescriptions suivantes :

#### 2.1.1 *Avis d'ouverture d'enquête*

En application des dispositions de l'article 4 dudit arrêté, le public devait être informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux, diffusés dans les départements concernés (Allier et Saône-et-Loire) – Annexes 2.

S'agissant d'un projet d'importance nationale, cet avis devait, en outre, être publié dans deux journaux à diffusion nationale, 15 jours au moins avant le début de l'enquête. – Annexes 2.

L'avis devait également être publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif, 15 jours au moins avant le début l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, d'une part dans les préfectures des

départements de l'Allier et de Saône-et-Loire, ainsi que dans les préfectures concernées et, d'autre part, dans les 23 communes traversées par le projet et visées à l'article 1er de l'arrêté du 31 mars 2016. L'accomplissement de cette mesure incombait aux préfets, sous-préfets et maires concernés et devait être justifié par eux – Annexes 3.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, il devait être procédé par les soins du maître d'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour les réalisations du projet. Ces affiches devaient être visibles et lisibles de la, ou, s'il y avait lieu, des voies publiques, et ce, en conformité avec les dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (PV de constat en annexe 4). L'avis devait également être publié sur le site Internet des services de l'État de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)) en application des dispositions de l'article R 123-11 du code de l'environnement.



La commission a vérifié le respect des prescriptions de l'article 4.

### 2.1.2 Mise à disposition du public du dossier d'enquête et des registres

Un exemplaire du dossier d'enquête devait être déposé et mis à disposition du public dans les 23 communes précitées tandis que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par un membre de la commission d'enquête devaient également être déposés et à la disposition du public dans chaque lieu d'enquête. Des observations et propositions pouvaient également être adressées par courrier à l'intention du président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier, ou par courrier électronique à l'adresse : [rcea@developpement-durable.gouv.fr](mailto:rcea@developpement-durable.gouv.fr). Ces observations adressées par courrier ou courrier électronique, devaient être annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête. Il était enfin précisé qu'en application des dispositions de l'article R 123-13 du code de l'environnement, les observations du public et déposées sur les registres devaient, pendant toute la durée d'enquête, être consultables et communicables aux frais de la personne qui pouvait en faire la demande.

Le volumineux dossier d'enquête publique (plus de 4300 pages), a été mis en place dans chacune des 23 communes par les services de la DREAL, ce qu'a vérifié la commission avant le début de l'enquête.

Il était composé de 9 volumes :

- Volume 0 : guide de lecture du dossier d'enquête (7 pages)
- Volume 1 : (144 pages)
  - Pièce A : objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
  - Pièce B : plan de situation
  - Pièce C : notice explicative
  - Pièce D : plan général des travaux
  - Pièce E : appréciation sommaire des dépenses
- Volume 2 : Pièce F Etude d'impact et d'incidence Natura 2000 (603 pages)
- Volume 3 : Pièce F Etude d'impact et d'incidence Natura 2000 (446 pages)
- Volume 4 : Atlas thématique de la pièce F « Etude d'impact » (2 tomes de 498 et 600 pages)
- Volume 5 : Pièce F Annexes de l'Etude d'impact (3 tomes de 329, 376 et 350 pages)
- Volume 6 : Pièce G Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse (79 pages)
- Volume 7 : Pièce H Dossier d'évaluation économique et sociale (108 pages)
- Volume 8 Pièce I Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (328 p.)
- Volume 9 : Annexes du dossier d'enquête publique (2 tomes de 136 et 113 pages)

La commission d'enquête a constaté que ce dossier répond aux prescriptions législatives et réglementaires actuellement en vigueur. Toutefois, son volume souvent considéré comme dissuasif, a fait que la plupart des consultants s'est limitée au volume 1 qui fait une synthèse des autres volumes, sauf à rechercher dans un de ceux-ci, un renseignement précis, sur une thématique donnée. Une table des matières mieux structurée aurait été bienvenue. Certes, la version PDF permettait, à partir d'un mot-clé, de retrouver les informations recherchées.

### 2.1.3 Les autres formalités préalables à l'ouverture de l'enquête

Des échanges fréquents ont eu lieu avec le maître de l'ouvrage à différents stades des opérations préalables à l'enquête, notamment lors de la préparation par les services administratifs de l'arrêté inter-préfectoral du 31 mars 2016. Cette concertation, indispensable et importante à ce niveau, a porté en particulier sur la date de l'enquête, les permanences (dates et lieux) et les réunions publiques (dates, lieux et préparation).

Par ailleurs, différentes réunions préparatoires ont eu lieu avec les services de la DREAL devenue DREAL Auvergne Rhône Alpes, tant à la préfecture de l'Allier qu'à la sous-préfecture de Vichy. Une visite commentée du parcours a été faite le 19 avril. Les commissaires-enquêteurs ont par ailleurs, procédé à un approfondissement de cette visite des lieux, notamment en ce qui concerne les itinéraires alternatifs.

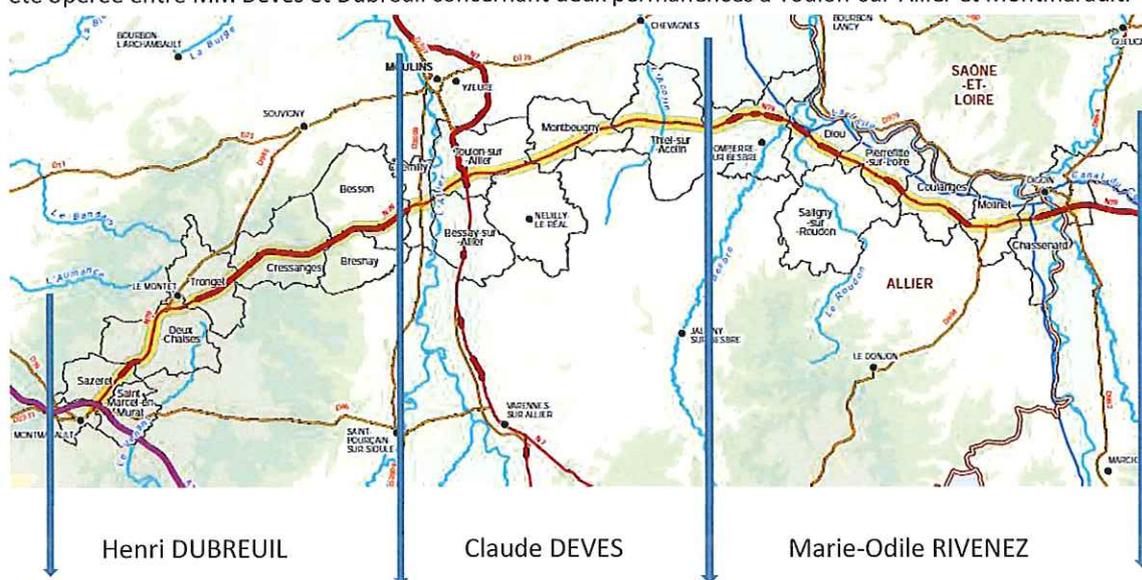
La DREAL s'est adjoint un cabinet de communication pour l'animation des réunions publiques à Montmarault et à Toulon-sur-Allier.

## 2.2 LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 2.2.1 Les permanences

Un ou plusieurs des membres de la commission (article 7 de l'arrêté inter-préfectoral) devaient se tenir à la disposition du public pour recevoir leurs observations.

Il est à noter que la répartition des permanences entre les membres de la commission s'est faite très naturellement en divisant en trois le tronçon comme l'indique le schéma suivant. Une permutation a cependant été opérée entre MM Devès et Dubreuil concernant deux permanences à Toulon-sur-Allier et Montmarault.



Le tableau ci-après reprend les lieux, dates et heures, et membres de la commission d'enquête publique ayant assuré lesdites permanences.

COMMUNE	DATE ET HEURE	MEMBRE DE LA COMMISSION
MONTMARIAULT	Judi 12/05/16 de 9h à 12 h Mercredi 8/06/16 de 14h à 17h	Henri DUBREUIL Claude DEVES
SAZERET	Judi 12/05/16 de 14h à 17h	Henri DUBREUIL
DEUX CHAISES	Judi 26/05/16 de 9h à 12h	Henri DUBREUIL
LE MONTET	Samedi 11/06/16 de 9h à 12h	Henri DUBREUIL
CRESSANGES	Mardi 14/06/16 de 9h à 12h	Henri DUBREUIL
BESSON	Mardi 14/06/16 de 14h à 17h	Henri DUBREUIL
CHEMILLY	Vendredi 13/05/16 de 9h à 12h	Claude DEVES
TOULON SUR ALLIER	Mercredi 18/05/16 de 9h à 12h Mercredi 8/06/16 de 9h à 12h Mercredi 15/06/16 de 9h à 12h	Claude DEVES Claude DEVES Henri DUBREUIL
MONTBEUGNY	Lundi 23/05/16 de 9h à 12h	Claude DEVES
THIEL SUR ACOLIN	Lundi 6/06/16 de 9h à 12h	Claude DEVES
DOMPIERRE SUR BESBRE	Judi 19/05/16 de 9h à 12h Vendredi 17/06/16 de 14h à 17h	Marie Odile RIVENEZ Marie Odile RIVENEZ
DIOU	Mardi 24/05/16 de 9h à 12h	Marie Odile RIVENEZ
MOLINET	Samedi 28/05/16 de 9h à 12h	Marie Odile RIVENEZ
DIGOIN	Mardi 10/5/16 de 13.30 à 16.30 Judi 9/6/16 de 9h à 12h	Marie Odile RIVENEZ Marie Odile RIVENEZ

En outre, les trois commissaires enquêteurs se sont répartis, en qualité cette fois de rapporteur devant la commission d'enquête, les thématiques principales ou probables. Les questions agricoles, environnementales, d'acoustique, de ressource en eau, de paysage et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, étant prises en charge par Mme Rivenez, les problématiques de procédures d'enquête, de calendrier du projet, de concession et de péage, de projet par M Devès, les questions socio-économiques, de « village étape », d'itinéraires de substitution et de sécurité par M. Dubreuil. Il est insisté sur le fait que les trois commissaires enquêteurs sur ces différents thèmes avaient la charge de remplir, au sein de la commission, un rôle de rapporteur, l'analyse finale étant faite en collégialité.

Les permanences se sont tenues comme elles avaient été prévues et dans une ambiance calme et sans heurt. Certains sujets ont toutefois mobilisé fortement le public et/ou les élus. La question sera évoquée dans les synthèses des observations faites par la commission d'enquête.

La participation a été très variable d'une commune à l'autre, en fonction de la sensibilité aux thématiques. On a noté, très classiquement, une affluence les derniers jours.

Certains élus, afin de permettre à leurs administrés de disposer de tout le temps des permanences organisées, ont souhaité rencontrer le commissaire enquêteur lors d'un entretien qui leur a été personnel. Ils étaient souvent accompagnés d'un ou plusieurs adjoints ou de partenaires de leur choix.

Tous les participants ont pu s'exprimer et consulter le dossier autant qu'ils ont voulu.

### *2.2.2 Les réunions publiques*

La commission d'enquête, vu l'ampleur du projet et son caractère sensible, a souhaité que le plus grand nombre puisse avoir accès à l'information et donner son point de vue, en particulier dans un cadre contradictoire.

Elle a souhaité que tous les moyens, des plus traditionnels au plus modernes, soient mis au service de cet objectif.

C'est la raison pour laquelle il lui est apparu qu'à côté des permanences, des courriers, des courriers électroniques qui ont pour support un dossier « inerte », une réunion publique pouvait permettre à tous, habitants, acteurs économiques et associations de recevoir une information plus orale et interactive de la part de l'administration d'Etat, maître de l'ouvrage.

Ce fut l'occasion pour la commission d'exposer à tous son rôle et d'insister tout particulièrement sur son indépendance par rapport au maître de l'ouvrage et sur les obligations qui sont les siennes.

Comme il a été évoqué ci-dessus, un cabinet de communication avait été chargé, par la DREAL, d'animer la réunion, afin d'une part, de permettre sa meilleure tenue, en particulier dans un climat serein et constructif, et d'autre part, de mettre en exergue le rôle de chacun de façon à lever toute ambiguïté.

La commission d'enquête avait souhaité que ces réunions aient lieu à deux semaines d'intervalle dans des communes qui permettaient au plus grand nombre d'y participer du fait de leur commodité d'accès et des enjeux locaux qui pouvaient s'y manifester. C'est la raison pour laquelle les communes de Montmarault et de Toulon-sur-Allier ont été choisies.

Plus de 120 personnes ont participé à chacune de ces réunions qui ont duré un peu plus de deux heures et qui se sont déroulées dans le climat serein et constructif qui avait été souhaité. Dans l'assistance, si l'on constatait

la présence de nombreux élus (en particulier celles du sénateur et président du conseil départemental de l'Allier Gérard Dériot, présent aux deux réunions publiques et du député de la circonscription de Montluçon Bernard Lesterlin, mais aussi des conseillers départementaux et des maires de chaque secteur), beaucoup de responsables socio-économiques (agriculture, commerce, tourisme) étaient présents aux côtés de la population locale.

Les deux verbatim de ces deux réunions sont joints au présent rapport (Annexes 5)

Il est à noter que la commission a pu bénéficier, chaque semaine, tout au long de l'enquête, d'une revue de presse abondamment fournie (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, Le Journal du Centre, La Semaine de l'Allier,...) relative à l'enquête et à ses retentissements locaux (Lucie Lafond, consultante, Etat d'Esprit Conseil, communication et concertation, 35 boulevard de Strasbourg 75010 PARIS)

### 2.3 LA CLOTURE DE L'ENQUETE

Les registres ont été relevés dans les différentes mairies du secteur du vendredi 17 au lundi 20 juin 2016 en fonction de l'ouverture ou non des secrétariats le samedi matin. Ils ont été clos par le président de la commission.

Le tableau ci-dessous dresse le récapitulatif du contenu de ces différents registres par commune.

COMMUNE	NOMBRE TOTAL D'OBSERVATIONS	DONT COURRIERS OU DOSSIERS ANNEXES
MONTMARSAULT	21	9
SAZERET	5	3
SAINT MARCEL EN MURAT	2	0
DEUX CHAISES	10	5
LE MONTET	3	0
TRONGET	1	1
CRESSANGES	13	8
BRESNAY	1	0
BESSON	11	6
CHEMILLY	27	10
BESSAY SUR ALLIER	0	
TOULON SUR ALLIER	32	23
NEUILLY LE REAL	1	1
MONTBEUGNY	15	2
THIEL SUR ACOLIN	8	0
DOMPIERRE SUR BESBRE	17	8
DIOU	8	1
PIERREFITTE SUR LOIRE	1	1
SALIGNY SUR ROUDON	0	
COULANGES	3	0
MOLINET	11	4
CHASSENARD	0	
DIGOIN	7	4
<b>TOTAL</b>	<b>197</b>	

Il est à noter que 23 courriers ont été adressés à la commission au siège de l'enquête publique. Ces courriers sont comptabilisés avec les observations de Toulon-sur-Allier.

Par ailleurs, 36 courriers électroniques sont arrivés sur l'adresse [rcea @developpement-durable.gouv.fr](mailto:rcea@developpement-durable.gouv.fr), parmi lesquels ceux du Département de l'Allier, de deux collectivités territoriales ou regroupement de collectivités, du Conservatoire des Espaces Naturels, de France Nature Environnement, du prieur d'un établissement monastique (Sept-Fons) d'une association professionnelle du transport, d'un syndicat professionnel, d'un parti politique, d'une association et d'un collectif de riverains.

### 3. OBSERVATIONS RECUEILLIES, REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE ET ANALYSE DE LA COMMISSION

#### 3.1 BILAN DES OBSERVATIONS

Ce sont donc au total 233 observations qui ont été traitées. Quelques doublons figurent cependant, certaines personnes ayant transmis leur observation, une fois par courrier, une fois par courriel. Une personne a même remis son dossier dans 3 mairies différentes.

La commission d'enquête publique s'est réunie à deux reprises pour établir la synthèse des observations figurant au registre, synthèse remise à M. Olivier PETIOT le mardi 28 juin soit, conformément aux prescriptions de l'arrêté inter-préfectoral précité le 8<sup>ème</sup> jour suivant la réception de la totalité des registres d'enquête publique (Annexe 6)

La DREAL a fait parvenir par mail du 8 juillet 2016 à 12h 25 ses observations en réponse à la note de synthèse de la commission, soit dans le délai imparti par les textes, ce qui témoigne de la volonté de tous de permettre au dossier de suivre son cours dans les meilleures conditions.

La commission d'enquête a donc pu, sur ces bases, rédiger le présent rapport et ses conclusions.

Les observations formulées dans les différents cadres précitées ont été ventilées au final en 10 thématiques :

- Mise à 2x2 voies et concession
- Nuisances acoustiques
- Echangeurs et bretelles, aires
- Agriculture
- Itinéraires alternatifs et sécurité
- Impact sur l'économie locale dont la problématique « Village étape »
- Environnement (air, paysage, écologie, mise en compatibilité des documents d'urbanisme)
- Eau
- Calendrier
- Procédure

Certaines observations sont plurielles et parfois même très sommairement évoquées. Dans un souci d'exhaustivité, la commission a cependant décidé de les prendre en considération.

Il convient de souligner que l'on doit aussi tenir compte des pétitions et observations collectives :

- Celles relatives au thème « village étape » qui entre lui-même dans la thématique socio-économique et qui atteignent presque 1400 signatures ;
- Celles concernant l'échangeur de Montbeugny : d'une part, par 35 agriculteurs-usagers-riverains opposés à l'emplacement de l'échangeur et d'autre part, celle rédigée par le maire et signée par environ 60 administrés, laquelle est favorable à l'emplacement choisi ;
- Celle de l'association « Défense, Recours des riverains de l'échangeur et le collectif d'opposition de Molinet » signée par 20 personnes
- Celle des maires de Pierrefitte, Coulanges, Monétay-sur-Loire, Liernolles et Saligny, favorable à la création d'un échangeur à Pierrefitte-sur-Loire

Le tableau ci-dessous permet de ventiler les observations par thématique, sans toutefois tenir compte du nombre de signature par observation déposée.

COMMUNE	Mise à 2x2 voies et concession	Bruit	Echangeurs, bretelles et aires	Agriculture	Itinéraires alternatifs et sécurité	Impacts sur l'économie, Village étape	Environnement	Eau	Calendrier	Procédure
MONTMARSAULT	3	3	11	6	1	18		4		
SAZERZET		2	1	1	3			1		
DEUX CHAISES	3	3		2	3	4		1	1	
ST MARCEL					1	2				
TRONGET	1				1					
LE MONTET	3				2					
CRESSANGES	4	6	8	1	3	4	3		2	
BRESNAY		1				1				
COULANGES			1	1				2		
BESSON	1	6	2	1		2		1		
CHEMILLY	1	19	7	2			4	2		
TOULON	2	2	6	1	2					
TOULON PDT	6	2	10	3	3	2	3	1	3	3
MONTBEUGNY	2	3	10	1	2					
THIEL	1	7		4			2			
DIOU	2	3		1	5		2	3	1	
PIERREFITTE			1							
DOMPIERRE	2	8	6	8	5	5	3	2		
MOLINET	1	5	3	2	1					1
DIGOIN	4	1	4		2			1		2
COURRIELS	11	9	11	5	11	5	3	2	5	1
<b>TOTAL</b>	<b>48</b>	<b>82</b>	<b>84</b>	<b>43</b>	<b>50</b>	<b>49</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>17</b>
Classement	5 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>er</sup>	6 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	9 <sup>e</sup>	10 <sup>e</sup>

## 3.2 ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR THEMATIQUE

### 3.2.1 *Le projet de mise à 2x2 voies, la concession autoroutière et les échangeurs et bretelles*

#### 3.2.1.1 Observations préalables

Par une décision du 24 juin 2011 (NOR : DEUT 111 7 0895) consécutive au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2X2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon/ Chalon-sur-Saône a été acté à l'article 1er le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de cette RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire par mise en concession autoroutière. L'article 2 de cette même décision prévoit que le projet sera conduit de façon à optimiser l'utilisation de l'infrastructure pour les déplacements locaux, dans le respect des règles juridiques et des équilibres financiers. Le nombre et la localisation des barrières de péage et des

échangeurs ou encore les modalités de tarification avec le recours au péage ouvert et la possibilité d'introduire une franchise kilométrique seront notamment examinés dans cette perspective.

La commission s'est vue confier une mission beaucoup plus restreinte. En effet, et comme cela a déjà été dit précédemment, l'arrêté inter-préfectoral numéro 1011 bis/2016 du 31 mars 2016 portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ne concerne que le secteur entre Montmarault et Digoïn soit un linéaire d'environ 92 km dont 91 km dans le département de l'Allier et 1 km dans le département de Saône-et-Loire.

La commission tient d'emblée à souligner que la mission qui lui a été confiée ne peut concerner le choix fait par l'État, suite au débat public organisé en 2011 (volume 9, pièce K) de concéder cette portion de la RCEA car celui-ci relève d'une décision déjà acquise. L'objet de l'enquête confiée à la commission porte, notamment, sur les travaux à réaliser concernant l'aménagement à 2x2 voies, et le classement de la route nationale 79 dans la catégorie des autoroutes. En effet, en vertu de l'article R 122-1 du code de la voirie routière, le classement dans la catégorie des autoroutes des routes nationales existantes est prononcé par décret en conseil d'Etat, pris après enquête. Autrement dit, c'est le passage au format autoroutier qui est soumis à enquête publique et non la décision relative au point de savoir si l'État est en est le maître d'ouvrage direct ou s'il décide d'avoir recours à une concession.

En effet, une autoroute n'est pas nécessairement concédée et l'article L 122-4 du code de la voirie routière après avoir affirmé le principe de l'usage gratuit, dispose aussitôt, que peut être institué, par décret en conseil d'État, un péage pour l'usage d'une autoroute en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'espace. La majeure partie du réseau autoroutier est aujourd'hui concédée à l'exception d'autoroutes réalisées dans le cadre de politiques d'aménagement du territoire (exemples autoroute A 75 au sud de Clermont-Ferrand et A20 Vierzon-Brive). La décision d'instaurer un péage, comme celle de concéder, relève donc d'un décret en conseil d'État, mais en aucune manière, cette exception à la gratuité n'est soumise à enquête publique.

Le dossier d'enquête publique indique à plusieurs reprises ce principe du recours à la concession. Comme l'indique le volume 1 pièce A, un concessionnaire sera désigné à l'issue de la DUP entre la VC du Grand Champ et Digoïn. Pour la partie allant de l'A 71 jusqu'à la VC du Grand Champ, le concessionnaire est déjà choisi dans le cadre de l'avenant au contrat de concession APRR au titre du plan de relance autoroutier (décret 2015-1044 du 21 août 2015). Ce décret et ses annexes ne figurent pas dans les pièces du dossier d'enquête publique.

Cette distinction entre d'une part, le passage au format autoroutier et d'autre part, la question de la mise en concession n'a pas toujours été bien saisie par le public. Comme cela va être analysé de nombreuses observations font l'amalgame entre ces deux problématiques.

### 3.2.1.2 Synthèse des observations du public

Dans la liste des observations du public, des courriers adressés au Président de la Commission, des mails envoyés sur la messagerie de la DREAL, ces thèmes occupent une place importante.

Il est tout d'abord indispensable de souligner qu'il n'y a pas de véritable opposition à la mise à 2x2 voies. Tous les riverains et usagers, mais aussi les exploitants agricoles concernés par d'éventuelles expropriations, les élus des communes, et, dans une moindre mesure, les transporteurs, se sont prononcés pour la mise à 2 x 2 voies.

Les raisons avancées sont d'abord celle de la sécurité routière. Beaucoup d'observations font part du risque que représente aujourd'hui l'utilisation de l'actuelle RCEA et ne comprennent pas pourquoi il a fallu attendre si longtemps pour qu'une décision d'aménager soit enfin prise après le débat public qui remonte déjà à 2011. Le récent accident à Pâques 2016 qui a fait plus de 10 morts et celui survenu, quelques jours après, à deux jeunes

allemands ont ravivé les craintes exprimées après de nombreuses années par les habitants de l'Allier amenés à emprunter cette voie qualifiée par certains de « route de la mort » ou de « route de la honte ».

Il y a donc dans les observations un unanimisme sans ambiguïté pour demander la mise à deux fois deux voies. Des divergences apparaissent en revanche sur les conséquences de ce choix, et, par ricochet, sur le recours à la concession.

La première question qui entraîne des débats est celle de l'instauration de péages qui, comme vu plus haut, n'est pas nécessairement liée à la question de la concession mais qui, dans l'approche du public, y est indubitablement liée.

En second lieu, les différentes observations insistent d'une part sur la nécessité d'accepter des sections à caractère gratuit et, d'autre part, sur la possibilité d'instaurer un tarif préférentiel pour certains types d'usagers. Certains n'hésitent à demander l'application d'un « tarif bourbonnais ». Le fait d'acquitter un péage est critiqué mais cela ne soulève pas une hostilité frontale à la condition, d'une part, qu'il existe des sections gratuites (Toulon / Cressanges – contournement de Dompierre) et que le coût du péage reste modéré. En effet, un tarif élevé pourrait engendrer des sorties de trafic qui se reporteraient alors sur des itinéraires alternatifs de substitution, ce dont beaucoup de personnes ne veulent pas.

À cet égard, beaucoup ont fait remarquer qu'en l'état actuel le réseau secondaire n'est pas adapté à un accroissement du trafic, notamment poids-lourds, (exemple à hauteur de Montbeugny, D53 et D 12, à hauteur de Montmarault D 945, et à hauteur de DIOU, sur le pont de la Loire). Plusieurs observations s'inquiètent des conditions dans lesquelles la mise en concession a été décidée. Celles-ci font valoir que le concessionnaire choisi va pouvoir bénéficier sur une partie du parcours, notamment Montmarault/Toulon, d'ouvrages qui correspondent déjà aux caractéristiques d'une route express, voire d'une autoroute. Les conditions de la mise en concession sont donc critiquées, le concessionnaire qui sera retenu bénéficiant d'une situation jugée favorable.

Au moins une observation n'hésite pas à comparer le coût du projet avec celui de l'A 45 entre Saint-Etienne et Lyon massivement subventionnée par l'État et les collectivités territoriales. Celle-ci rejoint dès lors la principale critique faite à la concession. Alors que les ouvrages sont déjà largement réalisés sur fonds publics, on va demander aux usagers, notamment locaux, qui supportent les nuisances de l'axe, de devoir régler par leur contribution l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies. Cette situation est jugée d'autant plus injuste que si l'on prend la totalité de la RCEA, des parties sont déjà réalisées sans péage (entre Montluçon et carrefour A 20) ou seront réalisées de cette façon (Saône-et-Loire). Si cet effort est accepté au nom de l'intérêt général ou de la sécurité publique, il est néanmoins demandé que l'État s'engage plus fortement sur un échéancier prévisible de mise à 2 x 2 voies de la RN 7 au sud de Moulins et de l'important échangeur de Toulon.

En troisième lieu, les réclamations portent sur la localisation des échangeurs, des aires de services et de la largeur de la bande de DUP en zone urbaine ou péri-urbaine.

De l'ouest vers l'est :

1. L'échangeur complet de Montmarault suscite à plusieurs niveaux l'inquiétude des habitants du secteur. La variante privilégiée, retenue dans le dossier, est jugée trop complexe et trop consommatrice de terres agricoles. Elle est parfois considérée comme trop éloignée du bourg pour permettre à d'éventuels usagers de sortir de l'autoroute.
2. L'échangeur et l'aire de service de Cressanges appellent de très nombreuses réclamations, qui sont contradictoires. Mais une forte opposition à la création d'une aire de service à cet endroit s'est manifestée au cours de l'enquête publique.
3. L'échangeur de Chemilly, peu modifié par rapport à l'existant, inquiète néanmoins les riverains, du fait de la largeur de la bande soumise à l'enquête publique, des risques de gel des autorisations d'urbanisme, des problèmes acoustiques.

4. L'échangeur de Toulon-sur-Allier est apparu comme un point important de l'aménagement du fait du croisement avec la RN7, qui a vocation, à terme, à passer à 2x2 voies. Plusieurs observations, notamment celles fournies par la communauté d'agglomération de Moulins, proposent le déplacement de l'aire de service de Cressanges à Toulon-sur-Allier. Celle-ci fait valoir qu'elle maîtrise d'importantes réserves foncières sur le secteur, qui lui permettrait, en outre, de revoir l'aménagement de la zone d'accueil de poids lourds, aujourd'hui saturée.
5. L'échangeur de Montbeugny et son déplacement vers l'ouest à hauteur de la D53, pose également de très nombreuses interrogations (collectif de 35 agriculteurs propriétaires et usagers de l'échangeur, et collectif de 60 habitants de Montbeugny. L'objectif est de rapprocher l'échangeur de la zone logistique Logiparc. Ce déplacement apparaît très contraignant pour deux entreprises situées à proximité de la bretelle actuelle (qui serait supprimée). Les deux entreprises devront faire soit un détour de 8,5 kilomètres par les D161 et D53, non adaptées aux poids lourds, soit passer par le bourg de Montbeugny actuellement interdit à ce type de véhicules. Une voie permettant à ces deux entreprises d'accéder à l'échangeur et parallèle à la RCEA a été évoquée, mais elle rencontre l'hostilité des agriculteurs concernés. D'autre part, il a été prétendu que l'accès au Logiparc avec ce nouvel échangeur n'est pas direct et obligera de plus un renforcement des voies départementales.

Le coût du projet a été souligné et des contrepropositions annoncées beaucoup moins onéreuses et plus pratiques ont été faites en ce sens :

- Conserver l'emplacement de l'échangeur actuel et aménager le contournement sud de Montbeugny (environ 1 à 1.5 kilomètre) pour rejoindre la D12
  - Utiliser l'échangeur de Toulon-sur-Allier
  - Délocaliser le site des deux entreprises SICAGIEB et MCDA
6. La bretelle de Thiel sur Acolin. La mairie s'inquiète de l'aménagement de la dite bretelle et souhaite le maintien d'une entrée proche du bourg de Thiel sur la RCEA direction Montmarault. Elle tient également à rappeler que la D12 sert largement pour la desserte du Pal.
  7. L'idée d'un échangeur sur Pierrefitte-sur-Loire avait été lancée lors de la construction du tronçon Dompierre-sur-Besbre – Paray-le-Monial. Cinq maires de communes (PIERREFITTE, COULANGES, MONETAY, LIERNOLLES et SALIGNY) réaffirment leur intérêt pour ce projet, qui permettrait de raccorder leur territoire, et de contribuer à son développement économique.
  8. L'échangeur de Molinet pose souci par rapport aux différentes variantes proposées. Des riverains déjà fortement impactés par les premiers travaux d'élargissement de la voie, s'inquiètent des projets des nouvelles emprises liées à l'aménagement de l'échangeur. Ils demandent à être sortis de la bande d'étude et demandent que les autres variantes proposées pour l'échangeur soient abandonnées.
  9. L'échangeur de Digoin pose un problème d'emprise sur la nouvelle zone d'activités économiques en phase d'appels à projets. La communauté de communes et la mairie craignent que l'emprise retenue dans la DUP pénalise l'équilibre économique de la zone.

### 3.2.1.2. La réponse du maître d'ouvrage

Dans ses réponses, le maître de l'ouvrage distingue d'une part la mise à 2x2 voies et la concession, et d'autre part, la question des échangeurs et bretelles.

## a) Mise à 2 × 2 voies et concession

1- De façon liminaire, ce paragraphe appelle de la part du maître d'ouvrage deux observations formelles.

En premier lieu et à titre très accessoire, la limite de concession APRR ne se situe pas au Montet mais sur la commune de Sazeret, au niveau de l'ouvrage de la voie communale du Grand Champ (extrémité côté Montmarault d'un créneau de dépassement existant à 2 × 2 voies).

En second lieu, la commission d'enquête précise que la « *question de la mise en concession ne relève pas de l'enquête publique qui lui a été confiée, puisque l'État a décidé, suite au débat public, d'avoir recours à cette forme de gestion concessive. Celle-ci ne peut donc, dans le cadre de la présente enquête, être remise en question* ».

La question de la mise en concession a en effet fait l'objet d'un débat public dont les conclusions n'ont pas vocation à être remises en cause dans le cadre de l'enquête publique. Le maître d'ouvrage tient néanmoins à préciser que le projet présenté à l'enquête publique est un projet qui sera réalisé par voie de concession. Par conséquent, comme les conclusions de l'enquête publique doivent porter sur l'ensemble du projet, elles intègrent de fait les modalités et les incidences de la mise en concession. Celles-ci sont détaillées dans l'ensemble du dossier d'enquête puisqu'elles concernent tant le calendrier de réalisation que les coûts ou encore le bilan socio-économique (du fait de l'introduction d'un péage).

2- Sur le fond, la mise en concession concerne l'ensemble de la RCEA entre Digoïn et Montmarault. Le péage concerne ainsi l'ensemble de cette section, a fortiori les tronçons déjà aménagés à 2 × 2 voies, à savoir :

- la section à l'ouest de Moulins, traversant les communes de Besson, Bresnay, Cressanges et Tronget,
- des sections ponctuelles à l'est de Moulins (d'une longueur comprise entre 1,4 km et 3,1 km) sur les communes de Dompierre sur Besbre, Diou, Pierrefite sur Loire, Molinet et Digoïn.

Dissocier ces parties de la concession n'est pas envisageable dans la mesure où :

- les tronçons à 2 × 2 voies ne correspondent pas à des sections homogènes entre deux échangeurs ;
- ces sections nécessitent aussi des travaux (avec des degrés d'importance variable) pour être adaptées aux caractéristiques autoroutières ;
- la mise en concession intègre l'entretien et l'exploitation des sections à 2 × 2 voies existantes et donc de toutes les sections à 2 × 2 voies.

En outre, l'intégration des sections déjà aménagées à 2 × 2 voies concourt à réduire le coût des aménagements qui seront supportés par le concessionnaire et permettra ainsi de réduire d'autant la subvention d'équilibre, et donc le montant des péages.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage tient à souligner que le choix d'un système de péage ouvert, avec trois barrières de péage pleine voie, permettra aux usagers effectuant des trajets ne franchissant pas ces barrières, de ne pas s'acquitter de péage. Ainsi, les usagers locaux qui empruntent la RCEA entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ou encore la déviation de Dompierre-sur-Besbre pourront emprunter la RCEA gratuitement (voir extrait du dossier d'enquête publique – volume 1 p.92 en pièce jointe n°1).

Les usagers parcourant la RCEA en franchissant une ou plusieurs barrières devront s'acquitter du péage en fonction de leur trajet, et donc en proportionnalité avec la distance parcourue. Toutefois, le niveau de service, de sécurité et les temps de parcours seront nettement améliorés par rapport à la situation actuelle.

Enfin, il existe des itinéraires d'évitement proches de la RCEA, déjà empruntés régulièrement par des usagers locaux souhaitant l'éviter, qui permettent de s'affranchir du péage en utilisant des routes départementales (voir dossier d'enquête publique – volume 1 pp 93 à 96), qui sont généralement d'anciennes routes nationales, offrant

un niveau de service correct et permettant des temps de parcours souvent comparables à ceux de la RCEA actuelle. Bien évidemment, les itinéraires possibles dépendent des trajets effectués.

Des précisions sont apportées ci-après dans le paragraphe relatif aux itinéraires alternatifs.

#### b) Échangeurs et bretelles

La commission d'enquête liste différentes réclamations sur la position et la physionomie des échangeurs ainsi que sur le positionnement des aires de repos et de service. Les éléments précisés ci-dessous reprennent les termes du **volume 1 – justification du projet retenu (pp 65 à 88 et PP108 à 117)**.

#### c) Échangeur de Montmarault

L'échangeur de Montmarault présenté dans le dossier a deux fonctions :

- il permet de sortir de la RCEA en rejoignant immédiatement le giratoire actuel desservant Montmarault par un nouveau diffuseur ;
- il permet les échanges entre la future RCEA au gabarit autoroutier et l'autoroute A71 par une bifurcation autoroutière qui relie ces deux autoroutes.

Le choix de la variante préférentielle, présenté dans le dossier de DUP, a résulté d'une analyse multi-critères et est issu d'un travail de concertation entre les services de l'État, les collectivités, les chambres consulaires et les associations. Quatre variantes ont été étudiées par le maître d'ouvrage selon 5 critères d'analyse : les fonctionnalités, la robustesse technique, l'agriculture, le cadre de vie et le milieu naturel.

Sur ces variantes, les variantes 2 et 3 ont été écartées à l'issue de l'analyse multi-critères, car elles posaient notamment des problèmes en termes de sécurité et ne proposaient pas une véritable fonction d'échangeur autoroutier. Les variantes 1 et 4 ont été considérées comme plus performantes du point de vue de l'analyse multi-critères.

Impact sur les terres agricoles (voir aussi chapitre de la présente note sur l'agriculture) :

La variante 4 représente effectivement un prélèvement de 12 ha de terrains agricoles qui est le plus important des variantes étudiées. Cette emprise reste toutefois inférieure à la variante 1 qui préempte 15 ha de foncier, dont 10,4 ha de foncier agricole et 4,6 ha de foncier liés à des activités. À noter que ces surfaces d'emprises n'ont rien d'exceptionnel au regard d'autres aménagements de ce type (voir la bifurcation A89-A20 = environ 13 ha ; pour sa part, l'échange A20-A71 combine une bifurcation, un diffuseur, une plateforme de péage sur environ 27 ha).

Trois exploitations agricoles sont susceptibles d'être impactées, dont la ferme de Beaufort, sur le territoire de la commune de Sazeret, qui reste la plus touchée avec un siège d'exploitation proche du futur échangeur (entre 25 et 100 m). S'agissant de cette exploitation, une attention particulière sera portée par le maître d'ouvrage, quant aux mesures à prendre pour compenser les terrains acquis. À ce titre, le maître d'ouvrage a passé une convention avec la SAFER afin de constituer des réserves foncières (avec 30 ha déjà acquis sur la commune de Sazeret) pour compenser les pertes agricoles, y compris si aucun aménagement foncier n'est envisagé.

Complexité de l'échangeur :

Sur ce point, l'échangeur issu de la variante 4 présente des fonctionnalités pour les usagers de la future RCEA qui sont à considérer comme, au contraire, plus lisibles que les autres solutions. En effet, à l'approche de l'échangeur, les différentes bretelles sont suffisamment éloignées les unes des autres pour garantir à l'utilisateur circulant sur la RCEA une bonne lisibilité de la signalisation et éviter les risques de confusion (à l'inverse de la variante 1 pour

laquelle les bretelles et les points de choix pour les usagers sont plus resserrés, ce qui peut poser des problèmes de perception, de lisibilité et de temps trop court pour la lecture de la signalisation).

In fine, pour ces raisons, la variante 4 a été retenue comme variante préférentielle du maître d'ouvrage.

L'éloignement du bourg de Montmarault :

En comparaison de la configuration actuelle, le point de sortie du futur diffuseur positionné sur la RCEA sera effectivement plus éloigné du bourg de Montmarault que le giratoire actuel. Toutes les variantes préconisaient cet éloignement pour des raisons de géométrie autoroutière. La question posée renvoie essentiellement à la signalisation de Montmarault depuis la RCEA, dont la sortie « Montmarault » sera signalée en bonne et due forme par ce diffuseur, mais aussi à la question du maintien du label village étape (voir plus loin) qui permet, outre la signalisation de sortie vers Montmarault, de signaler un centre bourg susceptible d'offrir différents services.

Enfin, le concessionnaire autoroutier APRR aura à sa charge de définir le tracé précis de l'échangeur de Montmarault au sein de l'enveloppe contenue dans le dossier d'enquête publique, qui accorde une latitude suffisante pour optimiser au mieux le projet. Ainsi, ce tracé, basé sur le scénario préférentiel défini dans le cadre du dossier d'enquête publique, sera optimisé, notamment en termes d'emprises et d'incidences agricoles et environnementales.

#### d) Schéma des aires annexes

L'aire de service de Cressanges a fait l'objet de différents avis (riverains habitants de Cressanges, commerçants de Montmarault, élus de Moulins) pour en dénoncer la position ou proposer une autre implantation.

Le maître d'ouvrage rappelle que le schéma des aires annexes, présenté dans le dossier de DUP, propose une implantation théorique des aires, compatible avec les règles visant à garantir la sécurité et le confort des usagers.

L'aire de services à Cressanges entre bien dans ce schéma et son implantation ne s'imposera pas au futur concessionnaire qui pourra proposer d'autres emplacements, dans le respect des règles précitées.

Il lui sera donc possible, par exemple, de prévoir une aire de services sur le site proposé par Moulins Communauté à Toulon-sur-Allier et non à Cressanges, dans la mesure où cela respecte les normes en vigueur pour les infrastructures autoroutières et les engagements pris par l'État en matière d'incidences environnementales.

Le maître d'ouvrage précise toutefois que les règles d'inter-distance entre aires conduisent a priori à prévoir au moins une aire de repos à Cressanges ou à proximité.

#### e) Échangeur de Chemilly

Dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, l'échangeur de Chemilly est conservé et sera aménagé en vue de répondre aux exigences des normes autoroutières (avec des vitesses de 130 km/h en approche des bretelles). Dans ce cadre, le projet prévoit des aménagements relativement modérés, en particulier avec un réaménagement des carrefours d'extrémité (voir volume 1 – pp 112-113).

La bande de DUP a été établie en prenant une bande de part et d'autre de l'infrastructure existante en section courante, et élargie au niveau des futurs échangeurs et barrières de péage, de façon à laisser des marges de manoeuvre au futur concessionnaire par rapport au projet de référence.

Toutefois, en réponse aux inquiétudes des riverains situés dans la bande de DUP, le maître d'ouvrage tient à rappeler les termes de l'article L.1 du code de l'expropriation :

*« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »*

Dès lors, le concessionnaire devra mener des études de détail du projet de RCEA, définir précisément les parcelles strictement nécessaires à ce projet et les présenter lors de l'enquête parcellaire, avant d'être en droit de procéder à une quelconque expropriation.

En l'espèce et au vu des études menées par le maître d'ouvrage, il est très peu probable que les habitations situées dans la bande DUP au droit de l'échangeur de Chemilly soient impactées par l'emprise du projet et donc acquises ou expropriées.

Par ailleurs, le gel des autorisations d'urbanisme est à relativiser. En effet, le sursis à statuer ne constitue pas une obligation et est apprécié au cas par cas, en fonction de la situation des terrains ou bâtiments par rapport au projet autoroutier, conformément à l'article L.424-1 du code de l'urbanisme<sup>1</sup>.

#### f) Échangeur RN7 / RCEA au niveau de Toulon sur Allier

Dans le cadre de l'enquête publique, la communauté d'agglomération de Moulins s'est prononcée en faveur de la réalisation de cet échangeur dans le cadre de la future concession.

Le maître d'ouvrage rappelle que cet échangeur fait partie intégrante du projet d'aménagement de la RCEA et que l'État a la volonté de le réaliser. Les modalités de son traitement calendaire, dans le cadre de la stratégie de mise en concession (réalisation immédiate ou différée), seront arrêtées une fois l'équilibre de la concession parfaitement cerné (par la mise à jour des études de trafic, la connaissance des coûts des mesures compensatoires dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, notamment).

La communauté d'agglomération de Moulins a également souhaité que le positionnement de l'aire de service (indiqué dans le schéma des aires joint au dossier d'enquête publique) soit revu pour être implanté au droit de l'échangeur de Toulon sur Allier au lieu de Cressanges.

En réponse, le maître d'ouvrage rappelle les éléments précédemment mentionnés :

- le schéma des aires annexes donne des implantations théoriques qui peuvent évoluer dans le respect des règles d'implantation des aires de service et de repos ;
- l'implantation d'une aire de service sur Toulon sur Allier est compatible avec ces règles, à condition de réaliser une aire de repos au droit de Cressanges ou à proximité ;
- l'implantation définitive des aires sera établie par le futur concessionnaire.

#### g) Échangeur de Montbeugny

Le maître d'ouvrage tient tout d'abord à préciser qu'il a pris l'engagement, après le débat public, de conserver tous les points d'échanges existants pour garantir un maintien des fonctionnalités de la RCEA (point rappelé dans le dossier d'enquête publique). Le maître d'ouvrage souhaite respecter cet engagement et n'envisage donc pas la suppression de l'échangeur de Montbeugny.

Ensuite, l'objectif du déplacement plus à l'ouest de cet échangeur répond au besoin, partagé par de nombreux élus (ateliers d'adaptations locales du projet en 2012, suite à la demande du maire de Montbeugny et des acteurs

locaux), de soulager la traversée du centre-bourg de la commune par la RD 12 du trafic, notamment poids-lourds (malgré l'interdiction), allant de la RCEA à Yzeure, ou se rendant à la zone d'activités de Moulins Communauté, le « Logiparc 03 ».

S'agissant de la desserte poids lourds (PL) de cette zone à partir de la RCEA, la RD53 a constitué le choix préférentiel du maître d'ouvrage au regard de toute autre solution impliquant la création d'une voie nouvelle ou des adaptations complexes dans un milieu déjà urbanisé.

À ce jour la RD53 reste peu adaptée pour accueillir le trafic de PL susceptible de desservir le Logiparc.

Le trafic PL sur cette RD 53 pourra être aménagé (interdiction, alternat), dans l'attente des adaptations nécessaires entre le Logiparc et le nouvel échangeur de Montbeugny. Cet aménagement relève d'une compétence locale du département de l'Allier en lien avec la communauté d'agglomération de Moulins compétente pour la zone d'activité Logiparc. Il est à noter que la question d'un projet d'accès au Logiparc, porté conjointement par le CD03 et la communauté d'agglomération de Moulins, a été discutée lors des différents ateliers et réunions de concertation (voir **volume 9 du dossier de DUP** – atelier «adaptations locales du projet » du 27/01/2012 ; cotech du 16/10/2013 concernant notamment l'échangeur de Montbeugny) avec le choix de la dissocier du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA.

Concernant l'accès à l'échangeur RCEA des deux entreprises SICAGIEB et MCDA (situé sur l'actuel échangeur de Montbeugny), des mesures ont été proposées dans une étude complémentaire : délocalisation (plus difficile) ou réalisation d'une voie parallèle à la RCEA (plus probable) pour rejoindre le nouvel échangeur. En tout état de cause, la solution d'un itinéraire par les RD161 et RD53 n'est pas privilégiée. Le renvoi du trafic poids lourds dans le centre de Montbeugny est par ailleurs proscrit, afin de respecter l'objectif initial du maître d'ouvrage.

Un rétablissement aisé de l'accès des entreprises SICAGIEB et MCDA à la RCEA fera partie des engagements de l'État. Dans ce cadre, le futur concessionnaire devra préciser les solutions possibles et les mettre en place, en concertation avec les entreprises et les agriculteurs concernés. Certaines solutions ont été étudiées dans le cadre d'une étude spécifique (voir document étude d'incidence agricole à la disposition de la commission d'enquête).

#### h) Bretelle de Thiel-sur-Acolin

La bretelle de Thiel-sur-Acolin sera bien conservée à son emplacement actuel. Son aménagement consiste simplement en la mise aux normes autoroutières du biseau de sortie et la reprise du carrefour d'extrémité.

#### i) Possibilité d'un échangeur au niveau de Pierrefitte sur Loire

L'engagement de l'État a été de conserver l'ensemble des échangeurs existants dans le projet autoroutier, ce qui conduit à un nombre plus élevé que ce qu'il serait envisageable sur une autoroute neuve. Il n'est pas prévu d'intégrer de nouvel échangeur.

La desserte de ce territoire par les échangeurs de Dompierre et de Molinet semble d'ores et déjà satisfaisante.

#### j) Échangeur de Molinet

La bande de DUP au niveau de l'échangeur de Molinet est volontairement large, car elle laisse possible la réalisation de différentes variantes proposées et intègre l'implantation d'une barrière de péage pleine voie et de gares de péage sur les bretelles.

En continuité des éléments fournis pour l'échangeur de Chemilly, le maître d'ouvrage rappelle que la bande de DUP ne définit pas les limites des propriétés pouvant être expropriées ni l'emprise exacte du projet. Les expropriations ne pourront intervenir qu'après que le concessionnaire aura défini le contour précis du projet et son incidence sur le foncier (une enquête parcellaire sera organisée à cet effet).

En outre, il est rappelé que la variante préférentielle présentée à l'enquête publique (**V2 bis présentée dans le volume 1 – pp 86-87**) est celle qui permet les aménagements les plus légers sur ce secteur et donc l'incidence foncière la plus faible. Il sera demandé au concessionnaire de concevoir un échangeur ayant des incidences foncières et environnementales inférieures ou égales à cette variante préférentielle.

Le maître d'ouvrage précise enfin que, à cet endroit précis, les riverains concernés sont très proches de l'échangeur existant et auraient malgré tout été inclus dans une bande de DUP plus restreinte.

#### k) Échangeur de Digoin

Au niveau de l'échangeur de Digoin, la bande de DUP est plus large que les seules emprises de la variante préférentielle. Il convient de souligner que les emprises qui seront effectivement acquises seront bien moindres. Le concessionnaire réalisera ultérieurement l'enquête parcellaire sur la base du foncier strictement nécessaire au projet autoroutier.

De la même manière que pour Chemilly, le développement de la zone économique ne devrait pas être pénalisé. Le maître d'ouvrage sera attentif à minimiser les impacts sur les zones économiques.

### 3.2.1.3 Commentaires de la commission d'enquête

Comme cela a été expliqué plus haut, les membres de la commission ont écouté avec attention l'ensemble des griefs exposés par le public et pris note des réponses du maître de l'ouvrage.

#### a) La mise à 2x2 voies et le passage en concession

La commission ne peut que regretter les attermolements, les hésitations et les retards constatés qui finissent par altérer les objectifs du projet et rendent sa réalisation problématique. Elle laisse à d'autres, dans un cadre différent, de rechercher éventuellement les responsabilités de ce retard d'inexécution. Elle estime que l'échéancier désormais fixé devra être tenu, même si des procédures administratives doivent encore être engagées avant la concrétisation des travaux et la mise en service. L'ensemble de ces procédures complémentaires qui devront être engagées à la suite de l'enquête publique sont exposées dans le volume 1 du document d'enquête (pages 26 et 27/144) et dans le volume 7 (pièce H, dossier d'évaluation économique et social).

Le calendrier prévisionnel fait état d'une mise en service pour la fin 2021. Ce calendrier apparaît assez réaliste pour les raisons suivantes : les emprises nécessaires à la réalisation des travaux sont quasiment effectives depuis longtemps. Les seules expropriations à venir devront concerner l'aménagement des échangeurs et des aires de

service, une partie non négligeable, notamment à l'ouest de Toulon ne nécessite qu'une reprise partielle des ouvrages existants. À l'est de Toulon, et en direction de Digoïn, la réalisation des travaux se fera dans un terrain relativement favorable et peu accidenté.

Les seules difficultés peuvent concerner les expropriations de terrains agricoles et la conduite des opérations de remembrement.

Toutefois, la commission tient à rappeler que l'exercice de sa mission a été quelque peu contrariée par la question de la mise en concession qui a toujours plané sur les débats sans être véritablement le centre du sujet. D'une part, et s'agissant de l'adossément à l'A 71, la commission constate que cette partie de travaux est prévue dans le cadre d'un avenant au plan autoroutier. En effet, celle-ci a pu obtenir communication du décret 2015-1044 du 21 août 2015 déjà cité. Celui-ci renvoie à son article 47 à des annexes qui comportent des dispositions relatives à la reconfiguration du dispositif d'échange entre l'autoroute A 71 et la nationale 79 RCEA au niveau de Montmarault. Ce document comporte 8 pièces (1AF à 8AF) qui ne figurent pas au dossier d'enquête mais qui sont téléchargeables sur le site du ministère.

D'autre part, le volume 1 du dossier d'enquête comporte une pièce E, « estimation sommaire des dépenses », qui renvoie à un dossier d'études préalables (pièce S estimation générale du projet Cerema décembre 2014) qui ne comporte que des montants de dépenses estimées par grande masse. Cette estimation est conforme aux obligations juridiques qui pèsent sur l'expropriant. Celui-ci n'a pas besoin de détailler l'ensemble des éléments financiers du projet et notamment de préciser le coût de chaque ouvrage. Le tableau fourni montre que le principal poste est celui des travaux à réaliser (447,8 millions d'euros TTC sur un total de 506,7 millions d'euros TTC)

La commission ne disposait pas d'autres éléments financiers. Le débat public avait montré pourtant que la question de la faisabilité financière était au cœur de la discussion. Deux experts avaient été mandatés à l'époque sur la question du passage en concession et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre.

La déclaration d'utilité publique n'est qu'une étape dans le processus de réalisation de la voirie autoroutière. L'élément essentiel sera celui du choix du concessionnaire entre Le Montet et Digoïn, choix qui succèdera à l'enquête publique.

Toutefois, et pour plus de précisions, la commission tient à rappeler l'ensemble des formalités qu'il reste encore à accomplir. À la suite de la publication de l'acte déclaratif d'utilité publique, un dossier des engagements de l'État sera mis à la disposition du public. Il présentera la synthèse rigoureuse de tous les engagements pris par l'État à la faveur de la déclaration d'utilité publique : lors de la concertation interservices, lors de l'étude d'impact, lors de la réponse du maître d'ouvrage à la commission d'enquête et lors de l'examen de l'acte déclarant l'utilité publique. Il récapitulera les mesures prises pour l'insertion environnementale du projet et la protection des riverains. Il comprendra également, le cas échéant, les engagements complémentaires pris lors de l'examen du dossier par le conseil d'État.

Toutes les recommandations et analyses de l'étude d'impact, ainsi que les engagements qui doivent être pris à l'issue de l'enquête publique seront consignés dans un document intitulé « Engagements de l'Etat ». Le concessionnaire devra respecter ces engagements lors de la construction et de l'exploitation de la liaison autoroutière. Pour l'administration, ceux-ci ne sont pas négociables et s'imposeront au concessionnaire quel que soit le candidat choisi. Un comité de suivi des engagements est prévu, placé sous l'autorité du préfet, et associera les diverses administrations de l'État et associations.

La commission estime qu'il serait dommageable que les engagements de l'Etat soient, sinon remis en cause, à tout le moins modifiés à l'occasion de la négociation du contrat de concession et lorsque se poseront des questions essentielles qui sont apparues au cours de l'enquête : positionnement des aires de service ou de repos, aménagement du franchissement du Val d'Allier, question des péages et de la gratuité pour certains tronçons.

Pour la clarté de l'exposé, la commission rappelle les dispositions du projet soumis à enquête telles qu'elles apparaissent au dossier.

La mise en concession reposera sur trois barrières de péage, système ouvert, à l'est de la barrière du Montet :

- Le Montet, en système fermé à l'ouest de la barrière (extrémité du système fermé d'A 71) et ouvert à l'est ;
- Montbeugny, en système ouvert ;
- Molinet, en système ouvert.

Leur localisation définitive sera arrêtée ultérieurement par le futur concessionnaire, l'État s'assurant du respect du droit et de l'équilibre financier de la concession. Le système projeté prévoit de conserver un échangeur à Montmarault (connexion avec l'A 71, et les échangeurs de Deux Chaises, du Montet, de Cressanges, de Chemilly, de Toulon sur Allier (connexion avec la route nationale 7), de Montbeugny, de Thiel sur Acolin (bretelles), de Dompierre sur Besbre Ouest, Nord et Est, de Molinet, enfin de Digoin.

L'emplacement des barrières de péage a été étudié pour éviter que la transformation de la RCEA en autoroute payante ne pénalise les usagers locaux.

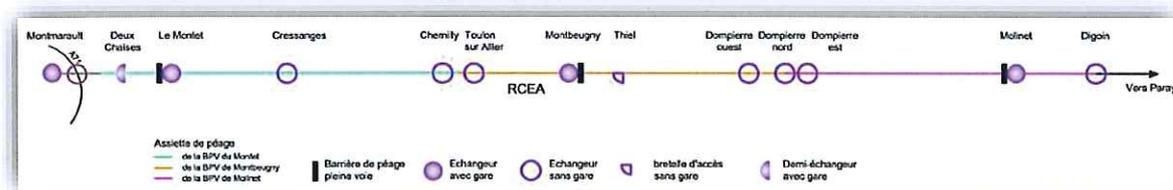
#### La barrière pleine voie (BPV) du Montet

Elle contrôle le parcours depuis la VC du Grand Champ, sur la commune de Sazeret, jusqu'à l'est de l'échangeur de Chemilly.

L'assiette de cette BPV contient quatre échangeurs :

- le demi échangeur de Deux Chaises et l'échangeur du Montet couplé à la BPV dont les bretelles sont équipées de gare de péage qui permettent un tarif différencié par rapport à celui de la BPV et adapté au trajet parcouru ;
- les échangeurs de Cressanges et de Chemilly dont les bretelles ne sont pas équipées de gare péage.

Tout usager passant la BPV du Montet devra s'acquitter du péage correspondant à l'assiette qui lui est associée (trait bleu-figure ci-dessous, extrait du volume 1, pièce C, chap. 3, p 92/144). Les trajets entre les échangeurs Cressanges et Toulon sur Allier sont libres de perception de péage.



Extrait du dossier d'enquête – Vol 1

#### La barrière pleine voie de Montbeugny

Elle contrôle le parcours depuis l'Est de l'échangeur de Chemilly jusqu'au droit de l'échangeur de Dompierre sur Besbre Nord.

Son assiette contient cinq points d'échange :

- l'échangeur de Toulon sur Allier, la bretelle de sortie de Thiel sur Acolin, l'échangeur de Dompierre Ouest et la moitié de l'échangeur de Dompierre nord, dont leurs bretelles respectives ne sont pas équipées de gare de péage ;
- l'échangeur de Montbeugny couplé à la BPV et dont les bretelles sont équipées de gare de péage et qui permettent un tarif différencié par rapport à celui de la BPV et adapté au trajet parcouru.

L'utilisateur passant la BPV de Montbeugny devra s'acquitter du péage correspondant à l'assiette qui lui est associée (trait orange—figure ci-dessus) Les trajets entre les échangeurs de Dompierre Ouest et Dompierre Nord sont libres de perception de péage.

#### La barrière pleine voie de Molinet

Elle contrôle le parcours depuis l'échangeur de Dompierre Nord jusqu'à l'échangeur de Digoïn (extrémité des bretelles Est).

Son assiette contient quatre points d'échange :

- l'échangeur de Dompierre Nord pour ses bretelles Est, de Dompierre Est et de Digoïn dont les bretelles respectives ne sont pas équipées de gares de péage ;
- l'échangeur de Molinet combiné à la BPV et dont les bretelles sont équipées de gares de péage et qui permettent un tarif différencié par rapport à celui de la BPV et adapté au trajet parcouru.

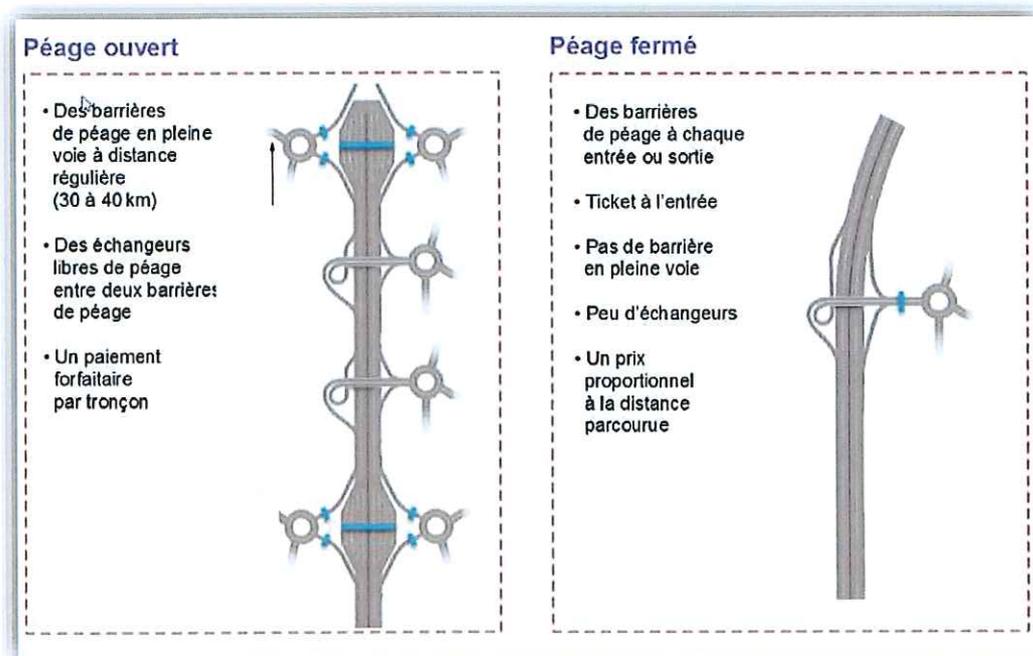
L'utilisateur passant la BPV de Molinet devra s'acquitter du péage correspondant à l'assiette qui lui est associée (trait magenta—figure ci-dessus). Les trajets entre les échangeurs de Dompierre Nord et Dompierre Est sont libres de perception de péage.

La localisation définitive sera arrêtée par le concessionnaire, le dossier évoque le fait que l'Etat devra s'assurer du respect du droit et de l'équilibre financier de la concession. Cela signifie pour la commission que le concessionnaire ne devrait pas remettre en cause ces trois barrières, sous réserve peut-être d'une adaptation tenant compte de la réalité du terrain.

Le système projeté prévoit de conserver un échangeur à Montmarault et les échangeurs de Deux Chaises, du Montet, de Cressanges, de Chemilly, de Toulon sur Allier, de Montbeugny, de Thiel sur Acolin (bretelle) de Dompierre sur Besbre, Ouest, Nord et Est, de Molinet et enfin de Digoïn.

#### b) Le péage

Le choix du système de péage doit prendre en considération que la RCEA entre Montmarault et Digoïn est actuellement un itinéraire gratuit qui combine une portion de transit très important pour les poids-lourds et également les véhicules légers, et une fonction de desserte locale (trafic domicile/ travail, livraison) La commission retient avec intérêt que l'un des objectifs est de ne pas pénaliser les usagers locaux. Aussi, la mise en place d'un système de péage ouvert (cf volume 2 pièce F description page 82) a été retenue car celui-ci permet de conserver tous les échangeurs existants et d'assurer une desserte du territoire. Deux systèmes de perception des péages existent en France : le système de péage dit ouvert et le système dit fermé. Ils sont présentés sur la figure présentée ci-dessous.



Extrait du dossier d'enquête. Vol 1

Les barrières devront être implantées de manière à laisser libre les mouvements internes aux principales zones agglomérées, celle où le trafic local est majoritaire à savoir : section comprise entre le RD 2009 et la RN7 qui contribue au contournement de Moulins, déviation de Dompierre, section Digoin/ Paray. Le système préconisé permet à la RCEA de conserver la totalité de ses échangeurs.

Par principe, aucun usager ne peut, de manière générale, être dispensé du paiement du péage pour les tronçons soumis à cette obligation de paiement. Les sommes versées, au titre du péage, ont pour les usagers le caractère d'une contribution aux charges de la gestion d'un service public, et ce caractère obligatoire s'impose quel que soit le mode d'exploitation. Cette contribution est d'ordre légal et réglementaire.

Par ailleurs, si l'institution d'un « péage ouvert » est favorable aux circulations locales, cela n'est pas synonyme de gratuité. Il permet simplement d'imposer une redevance aux seuls usagers d'une partie d'un ouvrage concédé et non pas à l'ensemble des utilisateurs.

La question a été plusieurs fois évoquée d'un « tarif bourbonnais ». Or la tarification des péages obéit au principe d'égalité. Toutefois, il est possible d'établir des différences de traitement en fonction des différentes situations appréciables au regard du service public ou du fait de l'existence d'une nécessité d'intérêt général.

Compte tenu des circonstances propres à la mise à 2 x 2 voies de la RCEA, la commission souhaite qu'à l'occasion de la négociation du contrat, une variation du prix du péage en fonction des utilisations locales soit étudiée afin de faciliter, dans l'intérêt général, l'utilisation de cette voie pour les usagers locaux.

C'est le cahier des charges de la concession prévu à l'article L 122-4 du code de la voie routière qui définit les règles de fixation des péages. Ainsi, le conseil d'Etat a admis que rien n'interdit des formules d'abonnement ou des mesures visant à augmenter le « covoiturage » notamment la gratuité pour aller/retour quotidien. Le conseil d'Etat juge ainsi qu'en réservant la gratuité du péage aux seuls automobilistes remplissant les conditions définies

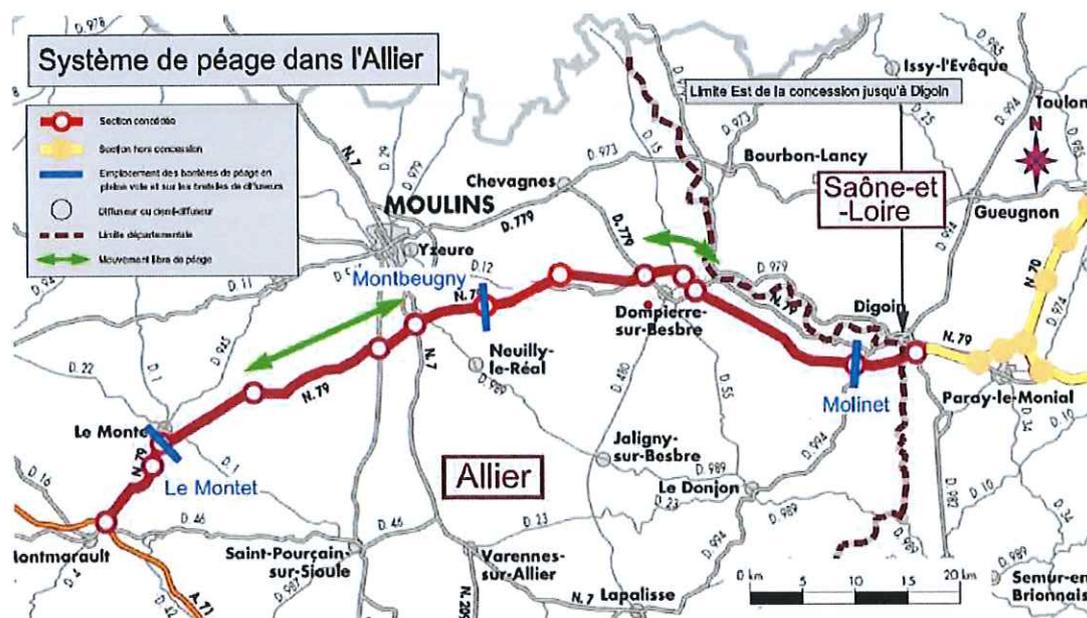
en matière de covoiturage afin de favoriser, dans l'intérêt général, la plus grande fluidité du trafic, le principe d'égalité devant le service public n'est pas méconnu : conseil d'État 14 avril 1999 Pécheu requête n°189 397.

La commission invite donc le concédant et le concessionnaire à appliquer de telles dispositions sur une partie ou sur la totalité du parcours, eu égard au nombre d'échangeurs sur l'axe et leur proximité avec des zones d'agglomération (Moulins, Dompierre, Digoin.) de nature à permettre aux usagers de bénéficier de tels avantages.

De toutes façons, comme le relevait en novembre 2010 Monsieur Daniel Chabanol, conseiller d'État honoraire, cette question de la tarification sera traitée dans le projet de décret autorisant la concession et après discussion devant la section des travaux publics du conseil d'État.

La commission insiste, sur ce point, sur la nécessité de prise en considération des intérêts locaux. Le système du péage ouvert est une solution permettant la prise en compte de ces derniers, compte tenu de la nécessité de ne pas trop pénaliser les usagers locaux qui doivent emprunter des itinéraires de substitution sur lesquels il reste beaucoup à faire.

Toutefois la commission estime que l'on ne peut envisager une gratuité sur l'ensemble du parcours, mais des solutions doivent être trouvées, techniquement et juridiquement, pour permettre de faire en sorte que le coût du péage reste modéré pour les usagers locaux.



Extrait du dossier d'enquête – Vol 1

Cela précisé, si la question de la tarification relève du cahier des charges de la future concession, la commission invite l'État à regarder attentivement la question de la subvention d'équilibre de nature à jouer sur le montant des péages. Il serait assez injuste qu'un effort visant à modérer le montant desdits péages ne soit pas effectué sur le budget de l'État et que ce dernier ne réserve pas ledit effort à d'autres projets (A 45 par exemple). Il y a derrière ces arbitrages, une question de solidarité avec un territoire qui doit supporter les contraintes de trafic pour lesquelles ses représentants et élus, quels qu'ils soient, ont souvent fait entendre leur voix sans avoir le sentiment d'être écouté. L'aménagement en deux fois deux voies de la RCEA est bien plus qu'une question de sécurité, elle relève d'un vrai choix d'aménagement du territoire. Ainsi, en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale (volume 2 pièce F p 82), il est précisé que le versement d'une subvention d'équilibre n'est pas

à exclure, mais que son versement ou non, et son montant feront partie des critères de sélection du futur concessionnaire, sans que l'on sache comment interpréter cette possibilité. En tout cas, le versement de subvention par l'Etat ou les collectivités territoriales intéressées est prévu à l'alinéa 4 de l'article L122.4 du code de la voirie routière. Ledit article énonce que ces personnes peuvent, à titre exceptionnel, apporter des concours aux sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Au surplus, la commission estime que le passage en concession devrait en contrepartie conduire à accélérer, par un report de crédits publics, l'aménagement à 2x2 voies de la RN7 au sud de Moulins.

#### c) Les échangeurs et bretelles

La commission retient également que le document d'étude a bien pris en compte la spécificité de cette mise à 2 x 2 voies de la RCEA qui consiste en un aménagement sur place d'une infrastructure existante. En conséquence, elle note également que le document d'étude accorde une attention toute particulière à l'aménagement des échangeurs existants, en tenant compte des impacts directs et indirects sur l'environnement.

Deux d'entre eux ont focalisé les observations du public : celui de Montmarault, et celui de Montbeugny.

- La variante numéro 4 de Montmarault est celle retenue, malgré les critiques dont elle a fait l'objet notamment à raison de la consommation de terres agricoles (volume 2 pièce F page 85). La complexité de l'aménagement de Montmarault conduit à examiner précisément les différentes variantes.

La variante 1 "connexion complète" conduirait aux emprises les plus importantes et serait plus consommatrice en termes d'emprise avec près de 15 ha dont 10 prélevés sur des parcelles agricoles et près de 5 sur des espaces dédiés à l'activité. Elle garantit cependant un bon niveau de service de sécurité pour l'utilisateur, mais elle impacte des zones à fort enjeu, avec en particulier les mares et bocages de Beaufort qui abritent plusieurs espèces remarquables de batraciens, de reptiles, d'oiseaux, de chiroptères et d'insectes.

La variante 2 dite "giratoire dénivelé" présenterait l'inconvénient de mélanger le flux de transit et les flux locaux et mettrait en évidence une difficulté juridique car l'anneau n'aurait pas a priori le statut autoroutier (problème de sécurité). La diffusion du trafic local se ferait par le dispositif d'échange actuel. Elle entraînerait l'acquisition de 3,5 ha de terres agricoles et serait la moins importante sur le plan de l'investissement. Elle impacte aussi des zones à fort enjeu, avec en particulier les mares et bocages de Beaufort qui abritent plusieurs espèces remarquables de batraciens, de reptiles, d'oiseaux, de chiroptères et d'insectes.

La variante 3 "trompette sud obligerait de rabattre de 2 x 2 voies à 2 voies sur la RCEA avant d'arriver sur l'A 71 et d'orienter l'utilisateur vers plusieurs directions. Elle génère des trajets plus longs que les autres solutions. Elle nécessiterait l'acquisition de 10 ha dont 5 de terres agricoles et 2,5 de terrain dédié à l'activité.

La variante 4 « connexion complète Quart Nord-Est » qui imposerait de prélever 16 hectares agricoles, impacte fortement la ferme des Beaufort avec un tracé et un dispositif d'échange Est se rapprochant du domaine par rapport à la solution existante. Elle aussi impacte des zones à fort enjeu, avec en particulier les mares et bocages de Beaufort qui abritent plusieurs espèces remarquables de batraciens, de reptiles, d'oiseaux, de chiroptères et d'insectes. Mais, selon le volume 1 du dossier d'enquête, elle permet de connecter véritablement deux autoroutes, implique moins de création d'ouvrages à construire, et donc présente un meilleur coût. L'atteinte au milieu naturel pourrait être minorée par des mesures compensatoires comme la reconstitution des mares. C'est donc la solution préférentielle du maître de l'ouvrage mais également la solution qui se serait dégagee lors de la concertation.

La commission ne peut rappeler une nouvelle fois que cet échangeur fait partie des contestations sérieuses du projet, soulevant en particulier la réticence de la municipalité, des commerçants et des habitants de Montmarault d'une part, et celle de l'agriculteur exploitant la ferme de Beaufort.

Le choix de la variante préférentielle présentée dans dossier, serait résulté, soutient le maître de l'ouvrage, d'une analyse multicritère et serait issu d'un travail de concertation entre les services de l'État, les collectivités, les chambres consulaires et les associations. Force est cependant de constater que cette concertation n'a pas fait l'unanimité, bien loin de là !

Ainsi, la variante 4 bien que nécessitant le prélèvement de 16 ha de terrain agricole, ce qui serait le plus important des variantes étudiées, afficherait cependant un prélèvement global inférieur à celui de la variante 1. Ces surfaces d'emprise seraient aussi tout à fait comparables à celle d'autres projets de bifurcation autoroutière.

En outre, pour Montmarault, l'aménagement dépend de la relance du plan autoroutier effectif depuis août 2015. Les annexes du décret concernant ce point n'ont pas été jointes au dossier d'enquête. La commission s'interroge sur les conditions de l'harmonisation de ce programme et dudit dossier.

- Le projet d'échangeur de Montbeugny fait l'objet d'un déplacement entraînant la fermeture de la bretelle existante à proximité du bourg. Il génère des difficultés d'accès à la future autoroute pour deux entreprises situées à Montedoux.

L'avis de la commission est le suivant.

Elle retient que l'échangeur à Montbeugny ne doit pas être supprimé (engagement du maître d'ouvrage de conserver tous les échangeurs), que l'objectif de l'aménagement est multiple : desservir le logiparc, desservir Yzeure et soulager la traversée du centre bourg.

Elle estime que : - le projet retenu dans le dossier soulage le centre bourg ;

- n'améliore pas la desserte de Logiparc puisqu'il y a nécessité de faire une boucle par la D53 et la D12 ensuite ;

- détériore les accès à la RCEA pour les entreprises locales ;

- impose une emprise foncière énorme pour la délocalisation de ces entreprises.

La commission propose donc :

- le maintien de l'échangeur actuel (coût de réhabilitation moindre que la construction d'un nouvel échangeur)

- le maintien des entreprises locales MCDA et SICAGIEB sur site (coût nul par rapport à la délocalisation et gain foncier)

- l'aménagement d'un contournement au sud de Montbeugny (contournement dont le coût devrait être largement supporté par les gains des points précédents)

- l'aménagement de la D12 ; il aurait fallu dans tous les cas prévoir les aménagements des départementales pour accéder au Logiparc (D53 et D12 ou créer une route d'accès direct)

- l'interdiction de circulation des poids lourds au centre bourg.

La commission demande que les deux projets (projet du dossier et proposition fassent l'objet d'une évaluation financière complète)

Pour les autres échangeurs, la commission compte également sur les engagements de l'Etat qui seront opposés aux différents candidats. Les réponses du maître de l'ouvrage indiquent qu'il n'est pas prévu de créer un nouvel échangeur à Pierrefitte au motif que, d'une part, le projet ne prévoit pas d'échangeurs supplémentaires, et que d'autre part, ce territoire est desservi par les échangeurs de Dompierre et Molinet.

Pour l'échangeur de Molinet, la commission retient que la variante préférentielle est celle qui permet les aménagements les plus légers sur ce secteur et qui a donc l'incidence foncière la plus faible. La réponse du maître de l'ouvrage souligne qu'il sera demandé au concessionnaire de concevoir un échangeur ayant les incidences

foncières et environnementales inférieures ou égales à cette variante préférentielle présentée au dossier (vol 1- pp 86-87). La commission tient à rappeler que le précédent aménagement de l'échangeur fait l'objet d'un contentieux déjà ancien avec des riverains et qui n'est pas complètement purgé. Elle engage dès lors le maître de l'ouvrage à examiner avec attention les observations présentées sur ce sujet.

En conclusion, la commission recommande que l'aménagement retenu des échangeurs soit conforme, ou avec un impact moindre, aux éléments figurant dans le document d'étude. Elle renvoie au maître de l'ouvrage le soin de veiller, à travers les engagements de l'État, au respect de ces contraintes par le futur concessionnaire.

#### d) Aires de service ou de repos

La question des aires de service et de repos a beaucoup retenu l'attention des réunions publiques. En effet, dans le document d'études, une aire de service était positionnée à Cressanges. L'analyse des observations et du Verbatim des réunions publiques montre d'une part, qu'une partie de la population de Cressanges est hostile au projet, et que, d'autre part, sur le plan économique, la localisation d'une telle aire à Toulon sur Allier présenterait d'incontestables avantages. En premier lieu, celle-ci serait positionnée au croisement avec la RN 7 qui a vocation à passer à 2 x 2 voies. En second lieu, la communauté d'agglomération de Moulins a fait savoir tout son intérêt pour ce projet. Elle gère à proximité une aire de stationnement avec station-service qui est saturée. Elle maîtrise nombre d'emprises foncières autour du projet d'échangeur, ce qui permettrait de faire d'une pierre deux coups. La commission estime donc que ce déplacement doit être étudié avec le plus grand sérieux. Le site de Toulon-sur-Allier aurait en outre l'avantage d'éloigner de Montmarault un point d'arrêt sur le trajet, laquelle commune cherche justement à préserver, malgré la concession, son statut de village étape.

Enfin, il est bon de noter que cette aire de service ne serait pas trop éloignée du Logiparc qui a vocation à accueillir un trafic important de poids-lourds. L'aire provisoire de Deux Chaises a vocation à évoluer, la station-service Total et le restaurateur se retrouveront au-delà des barrières de péage. La station Total bénéficiait, en vertu d'une convention, d'un statut provisoire d'aire de service jusqu'à la mise en concession. Il appartient peut-être, si ces activités sont maintenues, que le cahier des charges de la concession prévoit une signalisation spécifique de ce site, compte tenu des services rendus par le passé.

Malgré les difficultés découlant du passage de la RCEA à un format autoroutier et quelles que soient les considérations propres à la mise en concession, la commission estime que d'ores et déjà que cette mise à 2 x 2 voies présente d'incontestables avantages :

- accélération du programme qui permet un achèvement programmé avant la fin des travaux en Saône-et-Loire,
- amélioration de la sécurité pour l'ensemble de l'axe par la réalisation d'une route à 2 x 2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire et par l'absence de carrefours à niveau et l'existence d'une bande d'arrêt d'urgence,
- amélioration du confort pour les usagers de la RCEA par la réalisation d'aires de service et de repos (Toulon, Pierrefitte)
- maintien des échangeurs actuels et mise en place d'un système de péage ouvert permettant de tenir compte des usagers locaux ;
- gain de temps sur les parcours ;
- continuum du système autoroutier de Montluçon à Digoin

### 3.2.2 Les nuisances acoustiques

#### 3.2.2.1 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête

Beaucoup d'observations ont porté sur les nuisances acoustiques. Les remarques sur le sujet concernent soit des zones d'habitation (comme à Deux-Chaises, Chemilly, Molinet), soit des habitations plus isolées, le plus souvent dans la zone de DUP, très proches de l'axe, ou bien à proximité immédiate de la zone de DUP. Plusieurs exploitations agricoles sont également concernées tout au long du parcours.

Certaines personnes constatent déjà ces nuisances acoustiques (en raison de mesures de protection déjà insuffisantes) et craignent leur aggravation avec l'augmentation probable du trafic, l'accroissement de la vitesse, le réhaussement de certains tronçons (notamment sur le secteur de Chemilly), la modification d'échangeurs ou la réalisation de nouvelles aires de service.

Ces riverains trouvent les dispositifs acoustiques présentés insuffisants. Ils réclament tous des mesures de protection. Ils exigent aussi une analyse acoustique préalable aux travaux (point zéro), et des mesures de bruit post-travaux. Certains demandent la construction de murs anti-bruit ou l'élévation de merlons le long de l'axe, ou l'isolation phonique de leur maison, et/ou la pose d' huisseries double vitrage ou tout autre aménagement qui permettrait de réduire le niveau sonore à un niveau satisfaisant.

Le cas des maisons d'hôtes et autres hébergements touristiques est souligné et leurs propriétaires mettent en avant les conséquences économiques si ces aménagements acoustiques ne sont pas réalisés.

La commission a demandé au maître de l'ouvrage de se positionner sur cette thématique bruit et notamment qu'il précise quelles actions figureront au cahier des charges du concessionnaire. Elle demande également de lui indiquer sur quels critères ont été retenues ou non retenues les zones d'habitation susceptibles de bénéficier d'une protection dans les secteurs où aucune mesure de bruit n'a été réalisée ou n'a été réalisée récemment (le trafic étant en augmentation régulière). Les riverains contestent parfois le lieu et/ou la période des mesures.

Comment sera pris en compte l'accroissement du niveau de bruit une fois les travaux réalisés, sur les zones où aucune mesure précise n'a été effectuée à ce jour ? Des mesures acoustiques préalables aux travaux peuvent-elles être envisagées chez les riverains en ayant fait la demande, et dans quelles conditions ?

Des questions sont également posées sur les protections qui seront mises en place pendant la phase de travaux.

#### 3.2.2.2 Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies et au gabarit autoroutier de la RCEA, le maître d'ouvrage est tenu d'appliquer la réglementation, en l'espèce l'article L.571-9 du code de l'environnement.

Le traitement des nuisances acoustiques dépend notamment de deux paramètres :

- le statut de l'aménagement c'est-à-dire du fait qu'il s'agisse d'une infrastructure nouvelle ou existante avec aménagements ;
- le niveau d'ambiance sonore avant travaux : modéré ou non modéré.

Les études préalables présentées dans l'étude d'impact (**dossier de DUP – volume 5 – annexes de l'étude d'impact – tome 3**) ont permis de définir ces deux paramètres.

a) Statut de l'aménagement :

Il s'agit d'un aménagement d'infrastructure existante, avec des travaux conduisant à une augmentation significative du niveau de bruit en façade des habitations riveraines (supérieure à 2 dB). Toutefois, au vu de l'importance des aménagements à réaliser, le maître d'ouvrage a fait le choix de considérer l'aménagement à 2 x 2 voies de la RCEA comme la création d'une voie nouvelle au sens de la réglementation sus-visée. Ce choix a pour effet l'application de la réglementation **la plus favorable aux riverains vis-à-vis du traitement des nuisances acoustiques**.

b) Niveau d'ambiance dans le périmètre de la RCEA :

Les mesures effectuées au stade des études préalables à la déclaration d'utilité publique ont, par ailleurs, permis de qualifier l'ambiance sonore pré-existante. De fait, elles n'ont pas toujours été réalisées en façade des habitations, dans la mesure où leur objectif était bien de préciser l'ambiance sonore de l'ensemble du périmètre autour de la RCEA.

Ces mesures ont toutefois permis de cerner les zones d'ambiance sonore pré-existante modérée et non modérée (à proximité immédiate de la voie). Cela aurait pu conduire à une différenciation de traitement des habitations exposées. Compte tenu de la prédominance des zones d'ambiance sonore pré-existante modérée, et dans un souci de prise en compte homogène des impacts acoustiques, il a été considéré que l'ensemble du secteur de part et d'autre de la RCEA se situait de fait en zone d'ambiance sonore pré-existante modérée, ce qui constitue de nouveau le cas le plus favorable réglementairement pour les riverains.

c) Les seuils définis pour l'aménagement de la RCEA

Ainsi, l'objectif du maître d'ouvrage, qui sera repris dans les engagements de l'État s'imposant aux concessionnaires, est de ne pas dépasser en façade des habitations les niveaux suivants : 60 dB(A) le jour (période 6h-22h) et 55 dB(A) la nuit (période 22h-6h), ceci pendant toute la durée de mise en service de l'infrastructure. Ces seuils constituent dans la réglementation les critères les plus stricts, au bénéfice des riverains de la voie. En effet, dans le cas d'une zone d'ambiance sonore pré-existante non modérée, les seuils à respecter seraient 65 dB(A) jour et 60 dB(A) nuit, et dans le cas d'une modification d'infrastructure existante, la protection ne serait requise qu'en cas de dépassement des seuils et d'une augmentation à terme de plus de 2 dB.

d) Que se passera-t-il après déclaration d'utilité publique ?

Les concessionnaires seront tenus de respecter les seuils définis ci-dessus pour l'aménagement de la RCEA au travers du dossier des engagements de l'État. Les protections qui seront mises en place ou à défaut l'isolation acoustique des bâtiments devront permettre de respecter ces valeurs.

Il y aura donc obligation pour les concessionnaires de mettre en place des protections pour que les niveaux sonores, pour toute la durée de mise en service, ne dépassent pas dans tous les cas 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Le niveau sonore pris en compte pour décider ou non de l'implantation et du dimensionnement d'une protection est celui d'une situation (supposée maximaliste) à un horizon de 20 ans après travaux. Ces niveaux sont évalués dans le dossier (étude acoustique) par une modélisation basée sur la topographie du terrain, les profils de l'infrastructure, le trafic attendu à cet horizon et les vitesses pratiquées. Les protections ont été prévues et dimensionnées sur cette base.

Les concessionnaires devront adapter les protections prévues au dossier et leur type pour garantir le respect de ces seuils réglementaires mais ne seront pas tenus de réaliser des protections si les niveaux sonores à terme sont effectivement inférieurs à 60 dB(A) jour et 55 dB(A) nuit. Cela signifie notamment que si une habitation n'a pas été recensée comme devant être protégée lors des études menées au stade de la DUP, elle pourra toutefois bénéficier de protection si des mesures in situ attestent qu'elle dépasse les seuils réglementaires, à tout moment (droit imprescriptible, rattaché à l'habitation et non au propriétaire).

Des mesures acoustiques peuvent toujours être envisagées en préalable aux travaux chez les riverains, toutefois ce seront les mesures **après travaux qui permettront de vérifier les niveaux sonores effectifs et prévoir de nouvelles protections dans les cas où les seuils ne sont pas respectés**. Les modélisations réalisées par le maître d'ouvrage au stade de la DUP seront reprises et affinées par les futurs concessionnaires pour prédéterminer les habitations et riverains à protéger. La mesure in situ constitue le moyen de traiter, sans risque d'erreur, les cas où la modélisation atteint ses limites.

Pour la phase travaux, un dossier de bruit de chantier sera réalisé préalablement par le concessionnaire (article R.571-50 du code de l'environnement) et précisera les mesures qui seront mises en place pour limiter les nuisances sonores.

Enfin, après les travaux, le maître d'ouvrage fera réaliser des mesures de bruit en façade par échantillonnage, afin de s'assurer que les valeurs mesurées seront proches de celles estimées en phase étude et que ces valeurs, une fois projetées à 20 ans après mise en service (avec les mêmes hypothèses évolutives), restent en-dessous des seuils maximaux admissibles.

*Outre la réponse générale du maître d'ouvrage aux observations du public sur cette thématique bruit, il a également été apportée une réponse à chacune des personnes ayant fait l'objet de question spécifique à leur propriété, ou à leur commune, dans le tableau des observations. Tableau des annexes 6.*

### 3.2.2.3 Commentaires de la commission d'enquête

La thématique « Bruit » du dossier d'enquête a été particulièrement approfondie (vol.5, pièce F, tome 3 pp 224) puisqu'elle a fait l'objet dans le dossier, outre d'un rappel de la réglementation, d'une présentation des objectifs de protection fixés par le maître d'ouvrage, d'un état des lieux initial, de la présentation de l'étude visant à simuler les impacts acoustiques à l'horizon 2040, de jour et de nuit, et les résultats obtenus sur la totalité du tracé, cartographiés, et enfin d'une présentation des mesures de protection phoniques envisagées, puis leur cartographie.

Les observations du public qui portent essentiellement sur la contestation des conditions de réalisation des mesures acoustiques effectuées préalablement à l'étude et sur la prise en compte insuffisante des nuisances déjà existantes, visent à obtenir de la part du futur concessionnaire la réalisation de protections acoustiques à proximité de leur habitation ou l'aménagement de leur habitation avec des équipements performants pour l'isolation phonique.

Il est certain que les données du trafic utilisées pour la réalisation de l'étude datent de 2011 et que les mesures acoustiques datent de 2009, avec cependant un recalage sur les données trafic 2011. Les données trafic mériteraient donc d'être actualisées.

Cependant au vu des réponses du maître d'ouvrage, il convient donc de retenir :

- que le concessionnaire sera tenu de respecter la réglementation strictement, sachant que les limites acoustiques fixées par le maître d'ouvrage sont de 60 dB le jour, 55 dB la nuit, comme si l'axe était une nouvelle voie (seuils plus favorables aux riverains que pour un aménagement d'infrastructure existante) ;
- que la variation de bruit avant-projet et après-projet ne sera pas prise en compte dans la décision de mettre en place des mesures de protection, puisque c'est le niveau sonore en façade des habitations avec une projection du trafic à l'horizon 20 ans après travaux qui fait foi ; il n'y a donc pas lieu de faire des mesures préalables ;

- que le dépassement des seuils et donc la nécessité de protection peut être évaluée à tout moment ; si les seuils sont dépassés après l'aménagement de l'axe, le concessionnaire aura obligation de faire les travaux nécessaires pour la protection de l'habitation.
- qu'en cas de non dépassement des seuils de 60dB le jour et 55 dB la nuit, sachant qu'il s'agit d'une moyenne des mesures sur la période 6h-22h et 22h-6h, les concessionnaires n'auront aucune obligation.
- que c'est l'article R571-50 du code de l'environnement qui s'applique en matière de « protection » durant la phase de chantier. Ainsi, le préfet peut, selon le dossier d'information reçu par le maître d'ouvrage sur l'organisation du chantier et ses impacts, prendre des mesures particulières, principalement en ce qui concerne accès et horaires du chantier.
- que les maisons dont le permis de construire est postérieur à la date de l'arrêté préfectoral de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique ne pourront prétendre à la mise en place de protections acoustiques par les concessionnaires (dossier, vol 5, Pièce F, tome 3, rapport bruit, p11/130).

### 3.2.3 Agriculture

#### 3.2.3.3 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête

La question de l'emprise foncière au niveau agricole est récurrente, notamment en raison d'une zone d'étude de DUP très élargie à priori par rapport aux besoins, et aussi de nouveaux échangeurs parfois complexes. Les exploitations agricoles concernées sont souvent mises en péril par les projets de prélèvements fonciers, ou fortement impactées.

Ainsi on peut citer une cinquantaine d'exploitations qui se sont d'ores et déjà manifestées.

La Chambre d'agriculture regrette l'absence d'étude d'impact sur l'économie agricole dans le projet.

Il est souhaité :

- que le protocole pour l'expropriation (ou non) soit clairement explicité (modalités, calendrier, organisation, information...)
- que les délaissés (petites parcelles difficilement exploitables) puissent être réduits,
- que des acquisitions foncières puissent être faites pour constituer une réserve foncière et assurer la pérennité des exploitations (cas de terrains en vente sur Montbeugny)
- que le projet d'échangeur de Montbeugny dont l'utilité est remise en cause soit abandonné au profit d'échangeurs existants
- que le projet d'échangeur de Montmarault soit réétudié dans une variante moins consommatrice de terrains agricoles
- que les enrochements au droit de la réserve soient conservés pour éviter l'érosion et donc la mise en péril des terrains agricoles en bord de réserve
- que les réseaux hydrauliques soient aménagés et individualisés pour ne pas que les eaux de ruissellement de la route se retrouvent dans des parcelles agricoles
- que certains passages agricoles qui ne sont plus adaptés aux engins agricoles puissent être réhaussés.

Les agriculteurs quant à eux contestent :

- Les mesures compensatoires proposées
- L'idée de l'« effet réduit » de l'impact du projet sur les grandes exploitations
- L'enlèvement des enrochements au droit de la réserve

Nombre d'exploitants agricoles sont également inquiets sur les points suivants et demandent la prise en compte de ces questions dès maintenant afin que le concessionnaire puisse anticiper dans les prochains dossiers de demandes d'autorisation qu'il devra présenter. Il s'agit de :

- L'aménagement des boviducs permettant le passage des animaux, qui seront probablement rallongés et qui ne permettront alors plus le passage des animaux, effrayés par l'obscurité. Ils demandent de prévoir un dispositif d'éclairage ou la réalisation de parcs de passages extérieurs
- L'aménagement des sorties de champs sur le réseau de routes départementales sur lesquelles le trafic va évoluer de façon conséquente et les problèmes de sécurité de circulation des engins agricoles sur ces mêmes routes.
- La pose et l'entretien des clôtures en bordure de l'axe. Il apparaît que l'entretien des clôtures est à ce jour négligé et il est donc souhaité un engagement du concessionnaire pour la réalisation de ces travaux

#### 3.2.3.4 Réponse du maître d'ouvrage

##### 1) Concernant les surfaces agricoles impactées

Une étude agricole détaillée figure dans l'étude d'impact (**tome 2**). Il est à noter que l'aménagement de la RCEA consiste en l'élargissement à 2 x 2 voies de l'infrastructure existante, qui comprend déjà des tronçons présentant ce profil. Ce parti d'aménagement est en lui-même une minimisation des impacts fonciers, notamment sur l'agriculture.

Une partie importante des emprises prévues pour permettre cet aménagement a d'ailleurs d'ores et déjà été acquise.

Par ailleurs, les effets sur les activités agricoles sont réduits en raison de la taille relativement importante des exploitations que le projet de mise à 2 x 2 voies de l'infrastructure viendra impacter, de façon le plus souvent modérée.

Si nécessaire, au cas par cas, des mesures de regroupement parcellaire pourront avoir lieu.

L'impact foncier principal se situe au niveau des échangeurs et des barrières de péage. La présentation et la comparaison des variantes d'aménagement dans ces secteurs figurent dans l'étude d'impact (**chapitre 6, § 3**) qui mentionne, pour chaque solution, les surfaces prélevées à l'agriculture par le projet. Des indications sur ces surfaces agricoles impactées sont également apportées au **chapitre 7, § 3.4** du même document.

2- L'étude des incidences du projet sur l'économie agricole n'est en effet pas présente dans le dossier soumis à enquête publique. Elle avait été annoncée dans le dossier soumis à l'Autorité environnementale, et réalisée par la Chambre d'Agriculture pour le compte de la DREAL, en prévision de la parution du décret d'application de la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt. Ce décret n'étant pas paru à ce jour, il n'y a pas d'obligation légale ni de prescriptions de contenu pour la production de cette étude qui n'est donc pas jointe au dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage tient cependant ce document à disposition de la commission d'enquête.

Le projet porte donc une attention particulière sur la filière agricole. Les mesures figurant dans la partie de l'étude d'impact relative à l'agriculture et les engagements particuliers qui ont d'ores et déjà été pris seront reportés dans le dossier des Engagements de l'État qui s'imposera contractuellement au futur concessionnaire.

3- Le foncier strictement nécessaire au projet, sur la base duquel sera réalisée l'enquête parcellaire, ne sera connu que lorsque le concessionnaire aura établi le projet autoroutier à partir des études détaillées, soit environ un an après sa désignation, prévue en 2018. C'est uniquement sur le fondement de cette enquête parcellaire et de la DUP que les acquisitions, et éventuellement les expropriations, seront réalisées.

Le concessionnaire devra se conformer au protocole départemental d'expropriation et d'indemnisation des propriétaires et exploitants agricoles, qui pourra être adapté. Un calendrier sera établi et consolidé dès lors que le concessionnaire sera connu.

Les délaissés inexploitable pour l'agriculture seront naturellement réduits au maximum. Ceux qui n'auront pu être évités pourront faire l'objet d'une valorisation en y implantant les mesures de compensation écologiques en faveur de la faune et de la flore ou des boisements compensatoires.

4- Le maître d'ouvrage a d'ores et déjà engagé des conventions avec la SAFER afin de mobiliser de la réserve foncière. Une convention a déjà été signée pour le secteur de Montmarault (voir document en pièce jointe). Sur le secteur de Montbeugny, une convention est en cours de signature avec la SAFER pour l'acquisition de 17 ha de terre proche de l'échangeur actuel. Enfin, sans attendre la désignation du concessionnaire sur la section Digoïn – Sazeret, le maître d'ouvrage va engager avec les services du département de l'Allier la procédure visant à définir les besoins d'aménagement foncier, afin de compenser les prélèvements de terres agricoles liés au projet.

5- L'étude d'impact contient la présentation et la comparaison des différentes variantes d'aménagement étudiées pour les projets des échangeurs de Montbeugny, Toulon-sur-Allier et Montmarault. Le choix de chaque variante préférentielle a fait l'objet d'une concertation entre les services de l'État, les collectivités locales et les acteurs locaux (chambres consulaires, associations...). Il s'est agi de prendre en compte l'ensemble des enjeux : fonctionnalités, questions techniques, agriculture, cadre de vie, milieu naturel... La consommation de terres agricoles a été limitée au maximum, dans la mesure du possible, tout comme l'impact sur le cadre de vie et le milieu naturel. *In fine*, le concessionnaire pourra adapter et optimiser les caractéristiques des échangeurs, dans l'objectif de réduire au maximum les différents impacts, y compris sur le foncier agricole.

6- La question sur l'éventuel abandon de l'échangeur de Montbeugny est traitée dans la partie 3.2.1.

7- Les enrochements, au droit de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, seront effectivement supprimés en rive gauche suite à l'allongement et au doublement du pont sur l'Allier, afin de permettre l'amélioration de la dynamique de la rivière. Cet élément est un objectif essentiel permettant de réduire l'impact de la RCEA sur cette réserve et, par voie de conséquence, la modification du décret de ladite réserve pour mettre à 2 x 2 voies la RCEA. La suppression de ces enrochements impose toutefois d'étudier plus finement la réalisation de protections situées plus à l'ouest, en limite de la réserve, pour protéger de l'érosion liée à la rivière Allier des terrains à enjeux. Des études sont en cours pour mieux cerner ces différents enjeux et permettront au maître d'ouvrage de préciser ces exigences vis-à-vis du concessionnaire pour la constitution des protections en limite ouest de la réserve (définition des interventions dans le temps, nature des protections en fonction du site...).

8- Le réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la future voie sera dimensionné pour répondre aux exigences du SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et du SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) Allier aval, tant en termes de volumes rejetés dans le milieu superficiel que de qualité des rejets (voir étude d'impact, en particulier **chapitre 3 (volume 3) et chapitre 10 (volume 3) ainsi que la réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (volume 6, § 3.2.1 p.35 et annexe 3)**).

9- Les engagements de l'État pourront préciser que les caractéristiques techniques détaillées des ouvrages qui seront étudiées par le concessionnaire permettront, *a minima*, de conserver d'une part les gabarits agricoles existants, voire de les optimiser dans la mesure du possible (avec reprofilage des voies inférieures si nécessaire), et d'autre part d'avoir des ouvrages fonctionnels pour le passage des animaux, au besoin par la mise en place de mesures adaptées.

L'aménagement de sorties de champs sur le réseau départemental ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage de l'infrastructure autoroutière. Les éventuelles demandes de ce type devront être formulées auprès du Conseil départemental.

10- Enfin, le concessionnaire sera tenu d'installer et de maintenir en état des clôtures de type autoroutier tout le long de l'axe.

#### 3.2.3.5 Commentaires de la commission d'enquête

Ce sont au total, selon le dossier soumis à enquête, 28 exploitations qui sont impactées foncièrement. Deux exploitations sur Montmarault pourraient perdre respectivement 16 et 13 hectares. Sur Toulon, deux exploitations perdront 11 et 15 hectares.

Plusieurs exploitations sont aussi susceptibles d'être déstructurées, certaines auront des impacts sur l'organisation de leur travail en raison d'une coupure par l'axe, ou de l'affectation de leur bâtiment, ou de la création de parcelles résiduelles inexploitable. Enfin, d'autres, engagées dans des démarches environnementales ou de qualité pourraient être impactées financièrement et perdre sur la totalité de leur exploitation leurs engagements.

Le tableau qui suit résume les impacts principaux (hors réseaux et équipement hydrauliques et voies d'accès).

Commune	Exploitation	Nb d'ha impactés	% exploitation impactée	PHAE ou autre engagement	Bâtiment impacté	Destruction exploitation
Montmarault	8	16	13		oui	oui/très fort
	12	13	5	PHAE		oui
Le Montet	18	6	2			organisation W
	27	1	1,5			
	19		<1%			
	29		<1%			
	31		<1%			
Cressanges	64	1,4	7			oui
	38		<1%			
	56		<1%			
Toulon-sur-Allier	66	4,5	6		oui	oui et coupure
	77	11	5			oui
	82	15	5	Culture qualité		oui et coupure
	67		<1%			coupure
	68		<1%	Agri. Bio		coupure
	70		<1%			coupure
	72		<1%			
	73		<1%		oui	coupure
	75		<1%			coupure
Montbeugny	85	3,2	2,2			
	86	4,1	2,7			
	87	1,6	3,1			
	88	2,3	1,6			
Molinet	138	3	2,3		oui	
	152	1,8	1	PHAE		
	156	1,8	1,4	PHAE		entités résiduelles - difficulté d'exploitation
	147		<1%			
	148		<1%			entités résiduelles - difficulté d'exploitation
Total	28 exploit.	85,7	Hectares	+	10 estimés	

Au total le dossier recense donc un peu moins de 100 hectares impactés.

Des mesures compensatoires sont proposées dans l'étude d'impact.

Suivant la réponse du maître d'ouvrage, la commission d'enquête a pris bonne note des points suivants :

- Que la ferme de Beaufort (pour laquelle des prélèvements fonciers de l'ordre de 13% de la surface totale de l'exploitation sont prévus, qu'une déstructuration de l'exploitation est à craindre) fera l'objet d'une attention particulière et d'un projet de restructuration de l'exploitation, notamment avec des parcelles déjà mises en réserve foncière ;

- Que la constitution de réserves foncières pour compenser les éventuels prélèvements, là où les emprises n'avaient pas été prévues, que ce soit sur Molinet, Montbeugny, Toulon-sur-Allier, Cressanges ou Montmarault, est en cours, par le maître d'ouvrage ;
- Que la réalisation d'une opération d'aménagement foncier est à prévoir sur Toulon-sur-Allier ;
- Que la superficie du foncier strictement nécessaire au projet sera connu après désignation du concessionnaire, soit pas avant 2018, mais que dans tous les cas de figure, les prélèvements agricoles ne pourront pas être plus importants que ceux prévus dans les variantes retenues au dossier. Le calendrier des expropriations pourra seulement à ce moment-là être fixé.
- Que les délaissés seront réduits au maximum.
- Que les concessionnaires devront s'engager à rétablir la fonctionnalité des ouvrages, a minima comme à l'existant, et s'engager à assurer l'entretien des clôtures en bordure de l'axe. Ainsi par exemple, les boviducs devront être aménagés de façon à être toujours fonctionnels, et notamment accessibles aux engins agricoles et adaptés au passage des animaux.
- Que les réseaux de collecte et de traitement des eaux seront modifiés et adaptés à la nouvelle infrastructure.

Mais aussi :

- Que le concessionnaire ne pourra assurer l'aménagement de sorties de parcelles agricoles sur le réseau départemental, même si le trafic sur ce réseau se trouve accru en raison de la mise en service de la 2x2 voies (compétence du département).

La commission d'enquête souhaite que l'impact des prélèvements fonciers sur les exploitations, même si réduits soient-ils, ne soient pas pris à la légère, compte tenu du contexte économique particulièrement difficile, en particulier en élevage, où les équilibres très précaires peuvent rapidement être détruits, comme par exemple dans le cas d'une réduction, même minime, de surface de l'exploitation.

Elle demande à ce que l'ensemble des problèmes évoqués en matière d'aménagement et/ou d'entretien d'ouvrages (boviducs, réseaux hydrauliques), soient d'ores et déjà recensés et signalés aux futurs concessionnaires.

La commission retient de l'étude des incidences du projet sur l'économie agricole, réalisée par la Chambre d'agriculture de l'Allier –qui ne figure pas au dossier, mais qu'elle a pu consulter- que 136 exploitations seront touchées par le projet, et qu'environ 130 hectares de terrain agricole feront l'objet d'un prélèvement. Ces surfaces recensées ne correspondent pas aux éléments figurant au dossier.

Les études complémentaires que le concessionnaire devra réaliser permettront d'ajuster ces données.

L'étude d'impact économique réalisée par la Chambre d'agriculture a fait l'objet également d'une analyse des propositions de variantes pour l'échangeur de Montbeugny, susceptible d'impacter fortement l'économie agricole, au travers des prélèvements fonciers, mais aussi au travers de l'éloignement des accès RCEA de deux entreprises agricoles du secteur. L'avis de la commission sur ce point est donné dans le paragraphe 3.2.1.3 c) du présent rapport.

### 3.2.4 Environnement

#### 3.2.4.1 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête

Un certain nombre d'observations a trait à l'impact négatif du projet sur l'environnement, à plusieurs titres :

- Aggravation de la pollution de l'air avec l'augmentation de la vitesse et du trafic, et donc l'augmentation de la consommation énergétique. Projet dit non conforme aux engagements pris en particulier lors de la COP 21 et incidence sur la santé des riverains.
- Augmentation des nuisances visuelles, notamment par le déboisement de certaines parcelles ou par les aménagements créés à proximité. Certaines personnes réclament le maintien des espaces boisés et/ou la mise en place de dispositifs ou aménagements paysagers permettant de réduire ces nuisances visuelles. D'autres indiquent une perte de valeur de leur propriété et souhaitent la prise en compte de cette dépréciation. Une personne souhaite rester propriétaire de toutes les surfaces boisées. Les éclairages des véhicules circulant de nuit sont également un souci pour certains riverains. Il est donc souhaité la mise en place d'écrans végétaux pour parer à ce désagrément.
- Un habitant de Besson réclame des mesures compensatoires pour pallier les nuisances apportées par l'axe, comme par exemple un itinéraire de découverte sur la commune.

En termes d'environnement, et afin que le concessionnaire désigné puisse anticiper, plusieurs réclamations sont d'ores et déjà avancées. Il est demandé :

- que soit analysé le rapport coût/bénéfice de la réalisation de nouveaux enrochements sur la rive ouest de l'Allier au droit de la réserve naturelle.
- la mise en compatibilité du projet avec les orientations nationales pour la remise en état des continuités écologiques (L371-2 du code de l'environnement), la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Auvergne et de Bourgogne, l'identification des mesures pour éviter les impacts de la RCEA sur les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques, et lorsque l'évitement n'est pas possible, les mesures pour réduire et en dernier recours compenser les impacts, l'identification des mesures permettant de restituer l'espace de mobilité de la rivière Allier sur ses deux rives.
- la réhabilitation des parcelles accueillant les anciens échangeurs (en particulier à Toulon-sur-Allier et Chemilly)
- de veiller à maintenir les connexions entre les milieux naturels, et donc favoriser le passage de la faune, en particulier pour la Cistude d'Europe
- de veiller à la préservation des zones humides et de prévoir les compensations nécessaires, par la création de nouvelles zones humides de surfaces largement supérieures à celles détruites, afin d'assurer un meilleur fonctionnement
- la création de passages à gibier

La restitution d'un espace de mobilité à la rivière Allier au niveau de la réserve est soulignée comme une avancée positive au titre de l'environnement.

#### 3.2.4.2 Réponse du maître d'ouvrage

- 1- Concernant la réalisation de nouvelles protections suite au retrait des enrochements en rive gauche de l'Allier au droit de la réserve naturelle, une étude est en cours afin d'évaluer finement les localisations des protections strictement nécessaires par rapport aux enjeux à protéger et d'identifier les types de protections adéquates et les échéances prévisibles de mise en oeuvre. Cette étude s'inscrit dans le processus de

modification du décret de création de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier pour autoriser les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA au niveau du franchissement de cette rivière.

- 2- Il est bien prévu de réhabiliter les zones des échangeurs qui ne seront plus utilisées, à Toulon-sur-Allier et à Montbeugny en particulier.
- 3- Le dossier d'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec la remise en état des continuités écologiques, prend en compte les SRCE (schémas régionaux de cohérence écologique), identifie les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Il indique bien que le projet veillera à maintenir les connexions entre les milieux naturels, à préserver les zones humides, si besoin par des mesures de compensation, qui sont précisées, et qu'un passage spécifique grande faune sera réalisé (au niveau de la forêt de Montbeugny), en complément des autres passages pouvant être utilisés (par exemple sous l'ouvrage de la rivière Allier).
- 4- L'étude d'impact du projet (**volume 5 pièce F – annexes de l'étude d'impacts – tome 3**) présente l'étude réalisée sur les effets du projet sur la qualité de l'air et sur le réchauffement climatique. Il est à préciser que La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre par 4 en 2050 par rapport à 1990 (objectif dit du facteur 4) au travers de divers textes législatifs (loi POPE en 2005, loi Grenelle 1 (article 2), loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (article 1). Cet engagement ne s'applique pas individuellement à chaque projet mais globalement aux émissions de l'ensemble des secteurs.
- 5- Le projet prévoit dans son projet technique de mise à 2 x 2 voies un déboisement sur l'ensemble du linéaire d'un peu moins d'1 ha. Ces déboisements feront l'objet d'une compensation de 2 pour 1, soit une surface de reboisement d'au moins 2 ha (**voir volume 3 « étude d'impact » p. 138**).
- 6- À l'occasion de ces reboisements et plus généralement compte tenu de la qualité des paysages traversés par la RCEA, un traitement paysager de l'axe (valorisation des paysages visibles depuis la RCEA, qualité architecturale des ouvrages d'art et des écrans acoustiques, végétalisation) sera prévu. Pour y parvenir, plusieurs mesures pourront être mises en place pour respecter les caractéristiques des paysages traversés.
- 7- Enfin, la mise en concession serait l'occasion de renforcer la signalisation d'animation touristique tout au long de l'itinéraire, qui contribuerait au tourisme régional. Dans le cadre de la politique du 1 % paysage et développement deux dispositifs permettent de faire découvrir le patrimoine naturel et historique des territoires traversés : les itinéraires de découverte et les villages étapes feront partie de ces dispositifs.

#### 3.2.4.3 Commentaires de la commission d'enquête

L'étude d'impact présentée au dossier d'enquête est très complète. L'accès aux informations, compte tenu du volume du dossier est difficile. Cependant, les cartes présentées par thématique ont permis au public de bien se repérer sur la totalité de l'axe. L'impact du projet sur les eaux superficielles, zones humides, continuité écologique, boisement, et paysage est clairement présenté et les mesures d'évitement et/ou de compensation proposées sont jugées conformes aux exigences des documents cadres locaux en matière d'environnement (SAGE -SDAGE – SRCE). En ce qui concerne les travaux dans la réserve naturelle du val d'Allier, l'évaluation d'incidence Natura 2000 a d'ores et déjà évoqué les mesures d'évitement et de réduction eu égard au risque de

dégradation des habitats et destruction d'espèces, aux risques d'introduction d'espèces invasives, de dérangement et de mortalité d'individus et de coupure de corridor écologique.

La commission prend bonne note des points suivants :

- Les mesures d'évitement et de réduction proposées dans le dossier d'enquête feront l'objet de précisions dans les dossiers « Loi sur l'eau » et « dérogation espèces protégées » qui seront présentés par le concessionnaire. Elles feront aussi l'objet d'un suivi spécifique par un écologue du chantier pendant les différentes étapes du projet dont les modalités seront traitées dans un « Plan de Management Environnemental du chantier ».
- C'est au travers de mesures nationales que la compensation d'un éventuel accroissement de la pollution de l'air lié à l'augmentation de la vitesse et du trafic sera mise en œuvre.
- Que le maître d'ouvrage s'engage sur la conformité des mesures de compensation en termes de reboisement, de préservation de zones humides, de maintien des connexions entre les milieux, avec les schémas régionaux de cohérences écologiques, et de réhabilitation des parcelles accueillant les anciens échangeurs. Que le maître d'ouvrage avait pu apporter des précisions en matière de compensation des zones humides, et que les compensations seraient à hauteur de 200% des surfaces impactées.
- Que les surfaces à reboiser feraient partie des Engagements de l'Etat
- Que le maître d'ouvrage s'engage sur un aménagement paysager de l'axe (écrans acoustiques, végétalisation, valorisation des paysages), de façon globale ;
- Que la politique du 1% paysage pourra permettre le renforcement de la signalisation d'animation touristique.
- Que La mise en place d'un ou de passage(s) à gibier supplémentaire(s) pourra se faire dans le cadre d'une étude préalable par les concessionnaires et en lien avec la fédération départementale de la chasse, qui conclurait effectivement à un axe de passage avéré du gibier.

### 3.2.5 Eau

#### 3.2.5.1 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête

De nombreuses observations portent sur les écoulements d'eau de ruissellement.

La demande de mise en conformité des bassins de rétentions et des réseaux d'écoulement d'eaux pluviales, est assez systématique sur ce thème, et sur la plupart des communes. Souvent sont évoqués la capacité insuffisante des bassins de rétention, leur non-entretien, la mauvaise orientation des écoulements, la non-individualisation des eaux pluviales issues de la route. Autant de thèmes qu'il conviendra de prendre en compte dans le prochain dossier porté par le concessionnaire et d'en étudier tous les points noirs cités dans les tableaux reprenant l'ensemble des observations.

Il est également souhaité que le réhaussement de la route au niveau du franchissement de l'Allier, soit accompagné par une augmentation de la section d'écoulement

Enfin, les riverains de la rivière Allier sont inquiets des conséquences du « désenrochement » et éventuellement du « réenrochement » au droit de la réserve naturelle, eu égard aux risques d'inondation en crue centennale, et à l'augmentation de la vitesse d'arrivée d'eau vers les villes de Toulon-sur-Allier et Moulins.

L'étude hydraulique en cours pourra-t-elle les rassurer ?

### 3.2.5.2 Réponse du maître d'ouvrage

- 1- Le concessionnaire sera bien tenu de mettre en conformité le système d'assainissement (bassins et dispositifs de collecte) et d'en assurer l'entretien.
- 2- L'objectif de l'étude hydraulique en cours sur le franchissement du Val d'Allier est d'étudier finement la mise en place de protections plus à l'ouest en limite de la réserve naturelle, afin de protéger les terrains à enjeux par rapport à l'érosion liée à la rivière Allier.  
Cette étude a pour but d'évaluer les localisations strictement nécessaires des protections et d'identifier les types de protections adéquates, ainsi que les échéances prévisibles de mise en oeuvre.
- 3- Par rapport au risque d'inondation en crue centennale, une étude hydraulique a été réalisée par SAFEGE pour le compte de la DREAL, disponible dans le dossier, en annexe de l'étude d'impact, **volume 5, tome 2, 4° p. 221 et suivantes**. Elle prend en compte l'ensemble de la traversée du Val d'Allier, l'allongement du pont et son rehaussement. Elle a permis de vérifier le dimensionnement des ouvrages hydrauliques de décharge prévus dans le projet (nécessités par le rehaussement malgré l'augmentation de la section hydraulique du pont).

L'étude met en évidence que la différence de hauteur d'eau entre la situation aménagée et la situation actuelle n'est pas significative (moins de 5 cm supplémentaires), tant au niveau des enjeux (bâtiments dans la zone d'étude) qu'en amont ou en aval, au niveau de Moulins, pour la crue centennale modélisée. Les modifications plus significatives restent localisées en amont et en aval immédiat de l'ouvrage sur l'Allier (voir **carte p. 332**).

De même, des modifications significatives de vitesse d'écoulement ne sont observées qu'à proximité immédiate des ouvrages de décharge et surtout du pont sur l'Allier (voir **carte p. 333**). Il n'y aura pas de différence de vitesse au niveau de Moulins ou Toulon-sur-Allier entre la situation aménagée et la situation actuelle. La modélisation prévoit même une légère diminution (de hauteur d'eau, vitesse et temps de submersion) à Toulon-sur-Allier, en aval du futur échangeur RN7/RCEA.

### 3.2.5.3 Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a pris bonne note des obligations qui seront faites au concessionnaire en matière de mise en conformité des réseaux hydrauliques.

Elle retient du dossier présenté qu'au niveau du franchissement du val d'Allier, le projet

- améliorera la dynamique fluviale de la rivière, et par conséquent améliorera la richesse des milieux,
- permettra le réhaussement de l'axe et donc en cas de crue centennale assurera sa mise hors d'eau,
- permettra l'amélioration des dispositifs de collecte d'eaux pluviales au niveau de la réserve naturelle nationale

La commission d'enquête publique a bien signalé au maître d'ouvrage les contre-propositions faites par des associations ou des agriculteurs en matière de désenrochement et protection des berges et/ou déplacement d'exploitation agricole et de station d'épuration.

Les variantes étudiées ont déjà fait l'objet d'une analyse approfondie pour la recherche d'une solution assurant le meilleur compromis entre les volets socio-économiques, environnementaux, techniques et financiers. Ce compromis est la variante retenue, qui va permettre de redonner à la rivière Allier un espace de mobilité, et ainsi

assurer à la réserve naturelle une restauration des milieux, mais aussi va permettre de prévenir l'enfoncement du lit de Allier, et ainsi de préserver la nappe alluviale, principale source d'approvisionnement en eau potable du département de l'Allier.



L'étude hydro-morphologique réalisée par le CEREMA en 2015 a permis de conclure à la nécessité de mise en place d'une protection de berge en pied de talus de la terrasse alluviale, compte tenu du risque d'érosion avéré sur l'ensemble de la berge en rive gauche de l'Allier, suite à la suppression des enrochements.

Afin de valider l'ensemble des travaux à réaliser et de définir la nature des protections à mettre en œuvre : avec enrochement ou sans enrochement, sur quel linéaire, jusqu'à quelle cote..., un complément d'étude, commandée par le maître d'ouvrage, est en cours de réalisation.

Il va permettre de préciser la nature des aménagements de protection à réaliser, mais aussi de mettre en œuvre les protections les mieux adaptées pour limiter l'érosion et aider à une meilleure gestion des épisodes de crues en amont et en aval du pont de la RCEA. Cette étude permettra de compléter les réponses aux inquiétudes des riverains, et associations.

La commission demande au maître d'ouvrage que les personnes ayant fait des propositions sur cette thématique puissent continuer d'être associées à l'avancée du dossier et puissent participer à la remise des conclusions de l'étude.

### 3.2.6 Développement économique

#### 3.2.6.1 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête au maître de l'ouvrage

La quasi-totalité des observations déposées sur cette thématique se fonde sur l'idée simple que désormais ce parcours de 92 km sera effectué en trois quarts d'heure, à 130 km/h le plus souvent, la traversée du département de l'Allier de Digoin à la limite du département de la Creuse ne durera alors plus que 1h15. Il en est donc déduit que les usagers de la future autoroute traverseront désormais le département sans s'arrêter comme actuellement. L'économie locale en serait donc gravement perturbée.

Le projet aurait été conçu à une échelle macro-économique et ne tiendrait pas donc compte de l'économie locale. Dans le secteur de Montmarault où une pétition a recueilli près de 1300 signatures, tandis que 70 courriers ont été adressés à la commission par des commerçants et artisans de cette commune, c'est la perte du label village étape qui est redoutée. Il est à noter que la commune de Dompierre sur Besbre qui bénéficie également du label

est venue au soutien de la commune de Montmarault avec une même argumentation. La Fédération des Villes et Villages Etapes après avoir été reçu avec la municipalité par un des commissaires-enquêteurs a déposé quant à elle une lettre qui a été annexée au registre de Montmarault.

La commune de Montmarault et un certain nombre d'habitants du secteur soutiennent même que l'intérêt de l'activité économique globale de la commune et du commerce en particulier est que le raccordement RCEA /A71 soit le plus proche possible du bourg, afin de permettre aux usagers de sortir aisément, et sans surcoût, du réseau autoroutier, et cette proximité étant, selon les intéressés, le facteur essentiel qui incite les automobilistes à sortir pour faire étape.

Enfin, globalement, à côté de ce problème de "Village Etape" qui ne concerne que deux communes précitées, il est soutenu que le projet conduira à un effondrement de l'économie locale, les commerces des communes riveraines voyant leur chiffre d'affaires s'effondrer, tandis que le tourisme, de son côté, sera durement frappé.

Un élu a fait observer, sur cette même thématique, qu'il faut assurer le développement économique et le maintien de la qualité de vie choisie par les habitants, sa commune devant être une vitrine du bocage et du département de l'Allier. D'autres observations concernent les risques futurs pour les restaurants, et pour les routiers en particulier, ainsi que pour une station-service à Deux Chaises. Il est insisté enfin sur la nécessité de desservir dans des conditions satisfaisantes des parcs d'activités existants, et susceptibles de se développer, du fait notamment de l'aménagement de la RCEA en autoroute, alors que simultanément, il conviendrait de permettre au parc d'activités de Digoïn de faire face aux difficultés actuelles de la filière céramique dans une conjoncture économique difficile.

Plus généralement, au-delà de cet aspect purement « Village Etape », les incidences du projet sur le tourisme bourbonnais sont évoquées par plusieurs participants à l'enquête, et ce sur tout le parcours de la RCEA. Des craintes se font jour, toujours sur le même fondement : les utilisateurs ne s'arrêteront plus et ne feront plus de détours touristiques. L'idée d'itinéraires de découverte a été évoquée très souvent.

Plusieurs participants à l'enquête publique se sont opposés à la variante 4 du raccordement RCEA/A 71.

Des personnes publiques tout d'abord, comme la municipalité de Montmarault qui souhaite, rappelons-le, une connexion la plus proche possible du bourg, et la communauté de communes de la région de Montmarault qui met en relief l'activité économique de la zone de connexion, avec notamment sa Maison du Tourisme qui accueille 12 000 visiteurs circulant sur l'axe. Il conviendrait donc de préserver selon elle la ZAC du Château d'Eau, ce qui amènerait à repenser la variante 3 "trompette sud" et la réserve foncière située entre les deux giratoires le long de l'A 71 pour le développement économique futur du secteur. La variante 1 "connexion complète" ne devrait pas détruire cet espace foncier si elle devait être retenue. Il conviendrait de ne pas avoir une vision purement rurale de la zone, prévoir l'aménagement d'une aire de covoiturage, et prévoir des terrains plats pour le développement économique futur.

### 3.2.6.2 Réponse du maître de l'ouvrage

Selon le dossier d'enquête lui-même, en premier lieu, (volume 1 p 51 et s) le projet, pour le maître de l'ouvrage, a pour ambition de conforter l'attractivité régionale en assurant une meilleure desserte, en soutenant et développant le développement économique et le secteur tertiaire, en particulier le tourisme. Des liaisons de transport efficaces seraient en effet nécessaires pour conforter l'attractivité du territoire et répondre aux besoins de déplacement de ses habitants. Ainsi, il serait essentiel de relier les pôles d'habitat et les pôles d'emploi, ainsi qu'aux équipements (écoles, hôpitaux...). Pour cela, il conviendrait de relier entre elles les aires urbaines dudit

territoire, également de les connecter aux pôles d'emploi plus éloignés que sont par exemple les villes comme Lyon ou Clermont-Ferrand.

La mise à 2 x 2 voies de la RCEA permettrait ainsi de mieux satisfaire les besoins locaux, en renforçant cet axe transversal qui propose une desserte fine du territoire et permettra également de rapprocher le territoire des grands pôles régionaux et de conforter les perspectives de stabilisation démographique.

Le projet grâce à l'amélioration de l'accessibilité des territoires permettrait aussi de soutenir le secteur industriel qui nécessite des infrastructures de transport performantes. Enfin, l'implantation d'activités tertiaires nécessiterait le maintien d'une population active. En cela, la mise à deux fois deux voies de la RCEA permettrait à ce secteur de se pérenniser et de se développer. L'activité touristique dans le département demanderait à être confortée par des infrastructures de transport performantes, le département possédant en effet un patrimoine historique riche qu'il convient de mettre en valeur. Outre ce patrimoine culturel, des lieux de loisirs entraînent une forte activité touristique comme le parc d'attraction du Pal situé à Saint-Pourçain-sur-Besbre qui accueille plus de 300 000 visiteurs par an. La fréquentation de ces sites nécessiterait donc des infrastructures de transport capables de répondre aux besoins de déplacement des touristes.

S'agissant de l'attractivité du territoire, le dossier mentionne que les temps de déplacement des habitants seront améliorés, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour l'accès aux équipements et services. La mise à 2 x 2 voies complète de la RCEA permettra également de répondre aux attentes des entreprises, en diminuant le temps de parcours et en élargissant le périmètre géographique accessible en moins d'une heure. C'est donc toute la zone d'activités qui pourrait en bénéficier. La RCEA concédée pourrait conforter les activités en place, et être un atout supplémentaire pour l'implantation d'entreprises futures. Le tourisme pourrait également profiter d'une meilleure accessibilité liée à l'achèvement de la mise à 2 x 2 voies. La mise en concession serait aussi l'occasion de renforcer la signalisation d'animation touristique tout au long de l'itinéraire, qui contribuerait au tourisme régional. Dans le cadre de la politique du 1 % paysage /développement deux dispositifs permettent de découvrir le patrimoine naturel historique du territoire traversé : les itinéraires découverte et les Villages Étapes. Ces mesures, déjà mis en place sur certains secteurs de l'itinéraire, précise le dossier (page 72 du volume1) font l'objet d'une signalisation spéciale sur l'autoroute même.

En selon lieu, dans sa réponse à la note de synthèse de la commission d'enquête la DREAL fait observer que la situation des deux communes de Montmarault et de Dompierre sur Besbre est inédite et amènera à rechercher une solution équilibrée et concertée avec le concessionnaire autoroutier afin d'éviter qu'un Village Etape perde son label sans avoir commis aucun manquement. Elle ajoute, et c'est extrêmement important, que dans les engagements de l'Etat qui s'imposeront au concessionnaire, il y aura, d'une part, information du maintien de ce label au deux communes et, d'autre part, obligation de mise en place et d'entretien de la signalisation correspondante sur l'autoroute, et en signalisation de rabattement. Le maintien du label serait justifié par la dérogation introduite par l'article 6 de la charte, le bénéfice de cette dérogation étant cependant perdu de manière définitive en l'absence de demande de renouvellement ou en cas de retrait du label en application de l'article 21 de ladite charte.

Dans sa note en réponse à la note de synthèse de la commission sur les observations faites dans le cadre de l'enquête, la DREAL a confirmé que l'échangeur de Montmarault a deux fonctions : d'une part, il permet de sortir de la RCEA en rejoignant immédiatement le giratoire actuel desservant la commune par un nouveau diffuseur, et, d'autre part, les échanges entre la future RCEA au gabarit autoroutier et l'autoroute A 71. Le choix de la variante préférentielle présentée dans dossier, serait résultat d'une analyse multicritère et serait issu d'un travail de concertation entre les services de l'État, les collectivités, les chambres consulaires et les associations.

Pour la DREAL, l'échangeur issu de la variante 4 présenterait des fonctionnalités pour l'utilisateur notamment du fait d'une plus grande lisibilité. En effet, les différentes bretelles seraient suffisamment éloignées les unes des autres, garantissant aux usagers une bonne lisibilité de la signalisation et évitant les risques de confusion à l'inverse de

la variante 1 pour laquelle les bretelles et les points de choix pour les usagers sont plus resserrés, ce qui pourrait poser des problèmes de perception, de lisibilité et de temps trop court pour la lecture de la signalisation.

Sur l'éloignement du bourg de Montmarault, la réponse de la DREAL n'est pas équivoque : toutes les variantes préconisées éloignent de Montmarault pour des raisons de géométrie autoroutière. La question posée renvoie, selon la DREAL, essentiellement et seulement, à la signalisation de ce bourg depuis la RCEA dont la sortie sera signalée en bonne et due forme par le diffuseur ainsi d'ailleurs que la signalisation du label Village Etape. Elle souligne in fine, que le concessionnaire autoroutier APRR (cf avenant d'août 2015) aura à sa charge de définir le tracé précis de l'échangeur de Montmarault au sein de l'enveloppe contenue dans le dossier d'enquête publique, qui accorde une latitude suffisante pour optimiser au mieux le projet. La DREAL souligne que ce tracé, basé sur le scénario préférentiel défini dans le cadre du dossier d'enquête, sera optimisé, notamment en termes d'emprise et d'incidences agricoles et environnementales.

Pour ce qui est enfin de l'aire de service de Cressanges qui fait l'objet d'avis très mitigés de la part des habitants de cette commune, des commerçants de Montmarault et des élus de Moulins, la DREAL rappelle que le schéma des aires annexes, présenté dans le dossier de DUP, propose une implication théorique des aires, compatible avec les règles visant à garantir la sécurité et le confort et usagers. L'aire de service prévue à Cressanges entrerait bien dans ce schéma, mais son implantation ne s'imposera pas nécessairement au futur concessionnaire qui pourra proposer d'autres emplacements, dans le respect des règles applicables cependant. Il sera donc possible au concessionnaire de prévoir une aire de service telle que celle proposée par Moulins Communauté à Toulon sur Allier et non plus à Cressanges. Malgré tout, les règles d'inter distance entre aires conduisent, a priori, après prévoir au moins une aire de repos à Cressanges ou à proximité.

Au-delà de la situation des communes de Montmarault et de Dompierre sur Besbre, la DREAL a répondu, sur le thème global de l'impact sur l'économie locale, que l'emplacement actuel des échangeurs par rapport aux bourgs a été conservé, sauf pour la commune de Montbeugny. Pour la commune de Deux Chaises, tous les échangeurs actuels seront conservés, notamment le demi échangeur en direction de Montmarault ce qui permettra de maintenir la situation actuelle pour l'accès aux services situés sur cette commune, à savoir une station-service et un relais routier. La DREAL précise qu'il n'y aura pas de surcoût de péage pour sortir et rentrer de l'autoroute par rapport à un trajet direct sur la RCEA.

### 3.2.6.3 Commentaire de la commission d'enquête

Si l'on doit reconnaître la pertinence de cette analyse, on doit cependant constater que le renforcement de l'attractivité du territoire ne sera pas d'effet immédiat. Ce n'est qu'à l'horizon d'une dizaine d'années au moins, que les effets positifs ou négatifs locaux de la mise en service à 2 x 2 voies avec statut autoroutier concédé pourront être mesurés.

Dans l'immédiat cependant, les usagers locaux de cet axe disent s'être habitués à l'utiliser gratuitement alors que le tiers environ des 92 km a d'ores et déjà été aménagé en 2 x 2 voies.

Dans l'immédiat encore, la commission d'enquête ne peut sous-estimer les craintes concernant le commerce local qui ne paraissent pas, au moins théoriquement, infondées.

Véritable alternative aux aires de services, un Village étape propose aux automobilistes de faire une halte dans un cadre agréable et en toute tranquillité, cadre qui s'attache à conserver son caractère de village.

Le Village étape est un label d'État, géré par le Ministère de l'écologie, en charge des routes. La Direction des infrastructures de transport (DIT) est le service gestionnaire des Villages étapes au Ministère de l'écologie. Les communes qui obtiennent le label sont situées uniquement sur le réseau routier appartenant à l'État. Ainsi, les

Villages étapes sont présents sur les autoroutes non-concédées, les routes à 2x2 voies à caractéristiques autoroutières ainsi que sur les routes nationales. Il n'y a pas, à ce jour, de Villages étapes sur les autoroutes concédées (société privée), ni sur les routes départementales. Il s'agit donc d'un contrat passé entre l'État et les communes sous forme d'une convention signée avec le Préfet de département pour une durée de 5 ans. Ce label est renouvelable.

Les communes qui obtiennent le label doivent respecter un certain nombre de critères déterminés par la charte nationale. En échange des engagements de la commune sur l'amélioration de son centre-bourg pour accueillir au mieux les usagers de la route, le Ministère appose des panneaux routiers spécifiques au village. Un Village étape propose nécessairement aux voyageurs tous les services dont ils ont besoin sur leur trajet : des restaurants, des hôtels, des commerces de première nécessité, un distributeur de billets, des places de stationnement, des tables de pique-nique, et bien d'autres services encore, le tout dans un cadre agréable. La démarche « Village étape » renoue avec une certaine tradition du voyage.

S'arrêter dans un Village étape, c'est inventer une nouvelle façon de voyager en découvrant ou redécouvrant les territoires traversés ! Chaque Village étape dispose d'un office de tourisme qui adapte ses propositions de ballades en fonction du temps et des envies : du parcours du patrimoine aux chemins de randonnées à travers le département ou la région.

On comprend donc l'inquiétude des commerçants et des municipalités de Montmarault et Dompierre-sur-Besbre qui ont consenti ces dernières années des efforts importants, pas forcément amortis, pour moderniser les commerces et doter les communes des infrastructures répondant aux critères fixés pour obtenir le label. Une visite, même rapide, des deux bourgs de Montmarault et de Dompierre suffit pour constater le soin qui a été mis par tous pour les rendre accueillants pour les touristes et les doter de toutes les commodités dont peut avoir besoin un usager de la route.

Il convient de noter, et le point important, que la RCEA dont le trafic a considérablement augmenté depuis une vingtaine d'années, est utilisée par au moins deux types d'utilisateurs : d'une part des poids-lourds qui vont de l'Europe du Nord Est vers l'Europe du Sud-Ouest, et qui doivent respecter les délais qui leur sont impartis pour livrer la marchandise transportée, et d'autre part, par des véhicules légers qui sont soit des usagers locaux ou des automobilistes qui peuvent agrémenter leur trajet qui n'est pas enfermé dans les mêmes contraintes horaires, par des étapes touristiques qui entrent précisément dans le cadre du label "village Etape". Cette constatation est précisément de nature à militer en faveur du maintien du label pour les de communes de Montmarault et de Dompierre sur Besbre qui seraient fondées à soutenir qu'elles sont dans une situation d'inégalité par rapport aux communes bénéficiant du même label et situées sur les tronçons voisins situés en Saône-et-Loire, en Creuse, en Haute-Vienne ou en Charente.

Même si la DREAL en paraît convaincue, la commission d'enquête ne peut donc qu'insister avec la plus grande vigueur sur la nécessité de conserver le label pour les communes situées sur le parcours qui en bénéficient, et ce, au titre des droits acquis. Les revendications actives des deux communes précitées sont de nature à laisser penser, évidemment, qu'elles souhaitent en demander le renouvellement et feront tout ce qui est nécessaire pour cela.

Plus généralement, au-delà de cet aspect purement « Village Etape », les incidences du projet sur le tourisme bourbonnais sont évoquées par plusieurs participants à l'enquête, et ce sur tout le parcours de la RCEA. Des craintes se font jour, toujours sur le même fondement : les utilisateurs ne s'arrêteront plus et ne feront plus de détours touristiques. L'idée d'itinéraires de découverte qui a été évoquée à de nombreuses reprises, est d'ailleurs, aux yeux de la commission très judicieuse car si le département est à dominante agricole certes, le tourisme s'est développé non seulement autour de sites historiques et culturels mais aussi tout autour de l'agriculture, avec par exemple des gîtes et chambres d'hôtes de grande qualité.

La commission estime donc que non seulement il ne faut pas freiner ce tourisme tel qu'il est actuellement, mais qu'il faut le développer à partir de l'atout que constitue une liaison est/ouest plus rapide et sûre, à l'intérieur de la grande région Auvergne Rhône Alpes, la partie auvergnate bénéficiant par rapport au reste de cette région d'un tourisme vert, certes différent, mais de même qualité.

Plus globalement la commission pense que si l'aménagement de la RN79 en 2x2 voies en autoroute concédée, procède, après des décennies de tergiversations et de revirements, d'une nouvelle stratégie de l'Etat dans un contexte budgétaire serré, l'axe Montmarault-Digoin devra être exemplaire afin que sa réussite en terme d'aménagement équilibré du territoire, de préservation et développement économique local, puisse être considéré comme une première pouvant être un modèle repris ailleurs, là où la même problématique se pose.

Cet aménagement autoroutier devra être considéré comme de « nouvelle génération », n'ayant rien de comparable avec les axes concédés jadis créés de toute pièce, en prenant bien sûr en compte les problématiques liées à la sécurité et au confort de circulation sur des voies d'importance nationale et internationale, mais aussi les intérêts locaux qui doivent être valorisés dans la même proportion. Certes la réussite nécessitera une concertation loyale et constante de la part de tous les partenaires, et un engagement sans faille de l'Etat qui en sera le moteur, mais l'enjeu apparaît fondamental et impératif aux membres de la commission.

Reste l'argumentation de la commune de Montmarault et d'un certain nombre d'habitants du secteur pour qui le raccordement RCEA /A 71 devrait être le plus proche possible du bourg, observation est aussi très liée à la création de l'aire de service ou de repos de Cressanges.

Cette problématique a déjà été évoquée dans la partie « Mise à 2x2 voies, concession, échangeurs et bretelles » du présent rapport.

Au plan du développement économique et du commerce local, la question essentielle reste une signalétique qui indiquera clairement, suffisamment à l'avance, l'existence du bourg de Montmarault et ses attraits touristiques. Pour la commune de Dompierre-sur-Besbre, cette signalétique est également indispensable pour le commerce local, même si les trois échangeurs de Dompierre, le projet ne prévoit pas de barrière de péage.

### 3.2.7 Itinéraires alternatifs

#### 3.2.7.1 Synthèse des observations du public et demande de précisions de la commission d'enquête

Les participants à l'enquête publique, en grand nombre sur ce thème, soutiennent que les routes départementales d'alternative seront très vite saturées du fait de l'augmentation du trafic : trafic local émanant des automobilistes qui ne voudront pas acquitter le péage, et même trafic de poids-lourds pour les mêmes raisons.

D'autres mettent en avant qu'en tout état de cause, il y aura également de très fortes perturbations pendant la durée des travaux.

Les exploitants agricoles qui ont des parcelles situées de part et d'autre des routes départementales font observer quant à eux qu'il leur est déjà très difficile de passer d'un côté à l'autre à certaines époques de l'année (été en particulier) et que le phénomène ne fera que s'amplifier dans l'avenir, ce qui met en cause la sécurité publique.

Par ailleurs, les opposants au péage soutiennent que l'utilisation des itinéraires alternatifs aura pour conséquence des allongements de temps de trajet, parfois considérables, alors qu'ils sont actuellement utilisateurs, dans de très bonnes conditions de sécurité, des portions de l'axe qui ont déjà été mises à 2 x 2 voies par l'Etat.

### 3.2.7.2 Réponse du maître de l'ouvrage

Dans sa réponse à la note de synthèse de la commission la DREAL soutient que s'agissant des véhicules légers, les modélisations font apparaître quelques phénomènes de report (par exemple entre Tronget et Cressanges) mais qui sont dans certains cas un report de trafic de la route départementale alternative vers la RCEA, du fait du gain de temps lié au passage en autoroute de la RCEA actuellement bidirectionnelle (par exemple entre Moulins et Dompierre sur Besbre). Il serait à noter que ces itinéraires possibles sur les routes départementales constituent une alternative viable à l'emprunt de la RCEA à péage pour des trajets départementaux, mais n'offre pas une solution performante pour les usagers nationaux en France. Les itinéraires d'évitement des barrières de péage indiqués dans le dossier ne seront, précise le maître de l'ouvrage, que peu utilisés par les véhicules légers en raison des importantes pertes de temps engendrées par rapport aux économies de péage réalisées. En outre des mesures réglementaires pourraient, si nécessaire, être prises pour interdire la circulation des poids-lourds en transit sur les routes départementales.

En phase de travaux et de maintenance de l'autoroute maintenant, la DREAL précise que comme cela a été le cas lors des travaux réalisés précédemment, la circulation sera maintenue sur la RCEA sauf cas exceptionnel, et sur une période très limitée, par exemple lors d'un raccordement entre ancienne et nouvelle chaussée, à l'instar de ce qui s'est passé il y a quelques mois entre Besson et Tronget.

### 3.2.7.3 Commentaire de la commission d'enquête

Le dossier d'enquête fait le point (volume 1 p 93 en particulier) sur les notions d'itinéraires alternatifs larges, d'itinéraires alternatifs locaux, et itinéraires d'évitement. Ces itinéraires sont constitués généralement par la voirie locale. Ils ont été définis selon le maître de l'ouvrage en tenant compte de la proximité de la RCEA et des logiques de parcours. Ils sont présentés sur différentes cartes, référencés de 9 à 13 p 93 à 95 du volume 1.

Le volume 2 du dossier d'enquête dresse en page 219 un tableau comparatif des temps de trajets sur quelques itinéraires type. C'est ainsi que pour effectuer le trajet Montluçon – Moulins, il faut actuellement par la RCEA 44' (70km) alors qu'il en faudra 40' par la future autoroute (70km toujours) et 51' par l'itinéraire alternatif (57km).

Pour ce qui est du trajet de Montmarault à Moulins il faut actuellement 29 mn pour effectuer un parcours de 44 km. Il faudra 25 minutes par la future autoroute, et 38 mn par l'itinéraire alternatif. Pour aller de l'autoroute à l'A 71 (échangeur est A 719) à Molinet (échangeur) il faut actuellement 80 mn pour effectuer 128 km, il en faudra 67 par la future autoroute et 69 (83 km) par l'itinéraire alternatif. Sur les itinéraires alternatifs larges, le dossier précise que la future autoroute modifiera probablement le comportement de certains usagers « longue distance » qui ne verront plus l'intérêt de faire un détour du fait de sa gratuité. Ils opteront pour l'itinéraire le plus direct même à péage. Ce constat apparaît évident à la commission, surtout s'agissant des poids lourds.

Comme le souligne la DREAL, le surcroît de trafic sur les routes départementale, redouté par certains lors de l'enquête publique, sera donc vraisemblablement assez limité pour les véhicules légers et marginal en ce qui concerne les poids-lourds. Par conséquent, pour la commission qui a parcouru tous les itinéraires alternatifs,

force est de constater que les caractéristiques actuelles ne nécessiteront pas d'adaptation significative. Si le Président du conseil départemental de l'Allier a déclaré lors des deux réunions publiques que le département fera face à ses responsabilités, il conviendra cependant que l'Etat prenne les siennes si, par impossible, on devait constater à terme un accroissement de trafic sur certaines routes départementales.

La commission relève, elle aussi, que les usagers, et notamment les usagers locaux, bénéficieront d'un niveau de service plus élevé en termes de rapidité de parcours (passage de la vitesse maximale de 90 ou 110 km/h à 130 km/h) mais surtout de sécurité, et qu'ils ne tarderont pas en toute objectivité à reconnaître les avancées que constitue l'aménagement autoroutier, certes à péage.

Les usagers, pour prendre leur décision, devront aussi tenir compte des différences de consommation d'un véhicule entre la route et l'autoroute.

En phase de travaux et de maintenance de l'autoroute maintenant, la DREAL a apporté réponse qui est apparue satisfaisante à la commission.

Une fois la mise à deux fois deux voies réalisée, il n'y aura plus nécessité de fermer l'autoroute pour réaliser les travaux de maintenance, la circulation étant basculée à double sens sur la chaussée non concernée par les travaux, comme on le constate régulièrement sur les autoroutes (c'est le cas actuellement sur l'A 71 entre Clermont et Montmarault).

### 3.2.8 Calendrier

#### 3.2.8.1 Synthèse des observations et questions au maître d'ouvrage

Plusieurs usagers ou riverains s'inquiètent du retard pris et des délais de réalisation de la mise à 2x2 voies. Ils souhaitent que les délais annoncés par le maître de l'ouvrage soient effectivement tenus. Certains font toutefois remarquer que les délais annoncés sont soit trop tardifs, soit trop optimistes, voire fantaisistes. L'échéancier de réalisation est aujourd'hui tributaire de la négociation qui sera lancée avec les candidats à la concession. Il est donc demandé au maître de l'ouvrage de prendre des engagements fermes sur le calendrier et de faire en sorte que le concessionnaire respecte les délais fixés.

Pour répondre aux inquiétudes des usagers de la RCEA, il serait intéressant de compartimenter l'axe de telle manière que les secteurs les plus accidentogènes soient traités en priorité.

#### 3.2.8.2 Réponse du maître d'ouvrage

Le calendrier de réalisation prévu par le maître d'ouvrage figure au dossier, **volume 1, pièce A, p. 19**, et indique notamment que la mise en service complète de l'infrastructure est envisagée pour la fin 2021.

Une partie des ouvrages étant déjà réalisée, les travaux seront plus rapides que pour la construction d'une autoroute neuve. Par ailleurs, la mise en service pourra se faire progressivement, sachant que le phasage des travaux relèvera du concessionnaire.

Dès qu'il sera désigné, le concessionnaire reprendra la gestion de la RCEA et aura tout intérêt à achever les travaux au plus tôt, afin de pouvoir rembourser leur coût en percevant le péage.

Quant à traiter les secteurs les plus accidentogènes en priorité, l'étude de l'accidentologie confirme que les sections bidirectionnelles sont effectivement les moins sûres mais qu'il n'y a pas dans ces sections de zone

d'accumulation d'accidents que l'on pourrait mettre en évidence : l'ensemble des sections bidirectionnelles est à aménager prioritairement pour pouvoir améliorer la sécurité de l'itinéraire.

### 3.2.8.3 Commentaire de la commission

La commission considère, pour des raisons de sécurité publique, que le respect du calendrier fixé dans le document d'étude est une urgence absolue.

Au moment où la commission mettait le point final à la rédaction de son rapport, le secteur de Montbeugny, venait de connaître une nouvelle victime. La commission est sur ce plan surprise des conclusions du maître de l'ouvrage qui indique que dans les zones bidirectionnelles, « il n'y a pas d'accumulation d'accidents que l'on pourrait mettre en évidence ». Le début de l'année 2016 contredit cette affirmation, puisque le seul secteur de Montbeugny a connu en quelques mois 3 accidents ayant fait au moins 15 morts.

La commission estime que ce secteur bidirectionnel devrait être traité en priorité par le futur concessionnaire.

### 3.2.9 Procédure

#### 3.2.9.1 Synthèse des observations et questions au maître d'ouvrage

En dernier lieu, peu d'observations font état d'éventuelles insuffisances formelles du document qui a servi de fondement à l'enquête publique.

Tout d'abord, il est parfois soulevé que les études acoustiques ont été effectuées au mauvais endroit ou à un moment inapproprié. Ces remarques sont bien évidemment le fait de personnes situées dans la bande d'étude ou à proximité immédiate.

D'autre part, plusieurs observations déposées par une association demandent la prolongation de l'enquête pour en modifier le dossier et notamment revoir la délimitation de la zone d'étude (zone de Molinet). Cette demande fait suite à un litige opposant depuis les années 2000 l'Etat à un riverain sur la délimitation des terrains susceptibles d'entrer dans l'emprise des expropriations à effectuer. La Commission tenait à attirer l'attention du maître de l'ouvrage sur cette affaire dont l'historique remonte à une précédente tranche de travaux d'élargissement. La commission s'interroge sur le point de savoir si cette affaire est complètement dénouée ou non comme le prétendent les membres de l'association et sa présidente.

Enfin, une seule observation met en cause le formalisme du dossier d'enquête :

- défaut de visa dans l'arrêté inter-préfectoral du décret du 17 mars 1995 déclarant d'utilité publique la mise à 2x2 voies de la RN 79 dans l'Allier avec le statut de voie expresse,
- calendrier prévisionnel du déroulement des procédures et des travaux trop optimiste,
- non-respect du code de l'environnement et notamment de l'article R.125-5 qui aurait pour conséquence que l'étude d'impact n'est pas conforme audit code,
- question de l'adossement de la RCEA à l'autoroute A71 et problème de l'acquittement du péage pendant les travaux. Cette dernière question ne serait pas traitée correctement par le dossier d'enquête et l'entache d'irrégularité.

En fait, cette requête revient à remettre en cause le choix de la concession. Elle pourrait peut-être annoncer de futurs contentieux. La commission souhaiterait connaître le point de vue du maître de l'ouvrage.

### 3.2.9.2 Réponse du maître d'ouvrage

1- Les études acoustiques ont été conformes aux exigences réglementaires qui n'imposent pas la réalisation de mesures au niveau de chaque habitation (voir paragraphe « nuisances acoustiques »).

2- Le litige signalé par la commission d'enquête au niveau de l'échangeur de Molinet renvoie à une précédente phase de travaux de la RCEA (en référence à la DUP du 17 mars 1995). Le maître d'ouvrage prend note de ce contentieux semble-t-il non soldé. Il est à préciser que le projet de mise à 2 x 2 voies au gabarit autoroutier de la RCEA est un nouveau projet qui fera l'objet d'une nouvelle déclaration d'utilité publique (objet de la présente enquête).

3- S'agissant des points soulevés dans l'observation mettant en cause le formalisme du dossier d'enquête et le choix de la concession :

- Le décret du 17 mars 1995, déclarant d'utilité publique la mise à 2 x 2 voies de la RCEA dans un cadre non concédé, est échu. Il fixe toutefois le statut de route express de la RCEA, qui sera modifié pour prendre le statut autoroutier. Aucune disposition du code de l'environnement n'impose de viser ce décret dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête publique. Ce décret de 1995 est toutefois cité dans le dossier de DUP.

- La question du planning prévisionnel des travaux est évoquée dans le chapitre concernant le calendrier de l'opération. Les délais annoncés sont ambitieux mais tiennent compte du foncier déjà acquis, de la nature des travaux à réaliser et de la capacité du concessionnaire à mobiliser des moyens d'études et de travaux.

- Les plannings de réalisation des projets de la partie de RCEA, prise en charge par APRR, dans le cadre du plan de relance autoroutier, et de la partie de la RCEA soumise à appel à concession, seront décalés d'un an environ (fin 2020 pour le projet APRR et fin 2021 pour le projet soumis à appel à concession). Cette situation pourrait éventuellement générer la réalisation d'un péage provisoire au droit de Montmarault.

- La remarque faite semble plutôt porter sur l'article R122-5 du code de l'environnement (et non du R125-5). Le maître d'ouvrage considère qu'il a respecté l'ensemble des items de l'article R122-5 et que l'étude d'impacts est complète.

L'autorité environnementale (AE) n'a pas fait d'observation à ce sujet.

En conclusion, le maître d'ouvrage estime que les différents points soulevés ne mettent pas en cause le formalisme de la procédure d'enquête publique.

### 3.2.9.3 Commentaires de la Commission

La commission prend acte des réponses du maître d'ouvrage.

Elle souhaite toutefois que le maître d'ouvrage du nouveau projet ne se limite pas à prendre note du contentieux en cours, mais rencontre les personnes concernées afin que ce dossier datant des années 1995, même s'il est sans lien avec la présente enquête, puisse être traité et solutionné avant la mise en concession.

### 3.2.10 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

#### 3.2.10.1 Synthèse des observations

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une observation.

Une commune s'interroge sur les conditions de modification de son PLU après la réalisation des travaux. En effet, la réactualisation du PLU, ne serait-ce que pour le reclassement des espaces boisés non impactés, sera nécessaire à la fin des opérations. Elle demande que le coût de ces opérations d'actualisation, soit à la charge du concessionnaire, puisqu'il résulte des obligations d'une première modification imposée par le projet.

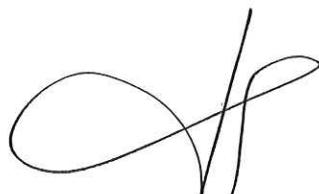
#### 3.2.10.2 Commentaires

Six communes sont concernées par la mise en compatibilité de leur document d'urbanisme : Sazeret pour son POS et Besson, Chemilly, Dompierre-sur-Besbre, Molinet et Digoin pour leur PLU.

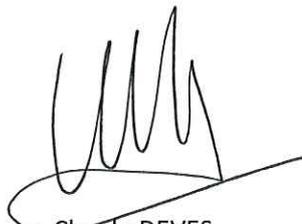
- A Sazeret, la mise en compatibilité du POS se limite, pour permettre la réalisation du projet, à modifier les règlements des zones Ui, NC et ND et ajouter sur l'article listant les utilisations du sol admises, la mention « Les aménagements, ouvrages et équipement routiers liés ou nécessaires à la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA »
- A Besson, la modification du PLU porte sur le déclassement d'espaces boisés classés d'une surface de moins de 2 hectares
- A Chemilly, la mise en compatibilité du PLU porte sur la modification du règlement du zonage A pour ajouter sur la liste des utilisations du sol admise, la mention « Les aménagements, ouvrages et équipement routiers liés ou nécessaires à la réalisation du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA » et sur le déclassement d'espaces boisés classés d'une surface de plus de 28 hectares.
- A Dompierre-sur-Besbre, la modification du PLU porte sur le déclassement d'espaces boisés classés d'une surface d'un peu plus de 13 hectares.
- A Molinet, la modification du PLU porte sur le déclassement d'espaces boisés classés d'une surface de près de 7 hectares.
- A Digoin, la modification du PLU porte sur le déclassement d'espaces boisés classés d'une surface de 9 hectares.

Les modifications proposées aux documents d'urbanisme des 6 communes citées visent donc seulement à permettre la réalisation des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA. L'impact sur les boisements ne concernera qu'une petite partie des EBC déclassés, soit moins de un hectare, selon le maître d'ouvrage dans sa réponse à l'Autorité Environnementale (AE). Cet impact sera compensé par le reboisement d'une surface double de celle détruite et le reclassement des surfaces boisées en EBC sera possible après les travaux.

La commission prend note des mesures compensatoires annoncées et demande que le concessionnaire assure le financement de la modification des documents d'urbanisme visant à reclasser les surfaces boisées non impactées et les surfaces reboisées.



Henri DUBREUIL



Claude DEVES

Vichy, Le 15 juillet 2016



Marie-Odile RIVENEZ

#### 4. ANNEXES

Annexe 1 : arrêté préfectoral

Annexes 2 : Publicités de l'enquête, locales et nationales

Annexes 3 : Certificats d'affichage

Annexes 4 : PV de constat d'affichage

Annexes 5 : Verbatim des réunions publiques

Annexes 6 : PV de synthèse des observations, tableau de synthèse des observations avec les réponses du maître d'ouvrage