



Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Auvergne-Rhône-Alpes

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

## Volume 1 >

**PIECE A: OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

**PIECE B : PLAN DE SITUATION**

**PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE**

**PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

**PIECE E : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES**



# Composition du dossier d'enquête

## VOLUME 0 - GUIDE DE LECTURE DU DOSSIER D'ENQUETE

## VOLUME 1 – PIÈCES A, B, C, D ET E

Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

Pièce B : Plan de situation

Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants

Pièce D : Plan général des Travaux

Pièce E : Estimation sommaire des dépenses

## VOLUME 2 – PIÈCE F : ETUDE D'IMPACT ET EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Chapitre 1 : Préambule

Chapitre 2 : Résumé non technique

Chapitre 3 : Appréciation des impacts de l'ensemble du programme

Chapitre 4 : Présentation du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79) entre Montmarault (03) et Digoïn (71)

Chapitre 5 : État initial du site et de son environnement

## VOLUME 3 – PIÈCE F : ETUDE D'IMPACT

Chapitre 6 : Principales solutions de substitution examinées et raison du choix

Chapitre 7 : Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs

Chapitre 8 : Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Chapitre 9 : Estimation des coûts des mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet et

présentation des principales modalités de suivi

Chapitre 10 : Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes

Chapitre 11 : Évaluation d'incidence Natura 2000

Chapitre 12 : Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits pour la collectivité, évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet

Chapitre 13 : Présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement et analyse des difficultés rencontrées

Chapitre 14 : Nom et qualité des auteurs de l'étude d'impact

## VOLUME 4 – PIÈCE F : ATLAS ACCOMPAGNANT L'ETUDE D'IMPACT

## VOLUME 5 – PIÈCE F : ANNEXES DE L'ETUDE D'IMPACT

1 - Dossiers d'incidence Natura 2000

2 - Études écologiques

3 - Études hydrauliques et d'assainissement

4 - Étude acoustique

5 - Études air et santé

## VOLUME 6 – PIÈCE G : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET MEMOIRE EN REPONSE

Chapitre 1 : Avis de l'Autorité environnementale

Chapitre 2 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

## VOLUME 7 – PIÈCE H : ÉVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

## VOLUME 8 – PIÈCE I : DOSSIERS DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

## VOLUME 9 – PIÈCE K : ANNEXES DU DOSSIER D'ENQUETE

# Sommaire du Volume 1

## Pièces A, B, C, D et E

<b>PIECE A: OBJET DE L'ENQUÊTE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES.....</b>	<b>5</b>
---	----------

<b>CHAPITRE 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE .....</b>	<b>7</b>
---	----------

<b>CHAPITRE 2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION .....</b>	<b>15</b>
---	-----------

<b>CHAPITRE 3. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>31</b>
---	-----------

<b>PIECE B: PLAN DE SITUATION.....</b>	<b>39</b>
--	-----------

<b>PIECE C: NOTICE EXPLICATIVE.....</b>	<b>43</b>
---	-----------

<b>CHAPITRE 1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....</b>	<b>45</b>
---	-----------

<b>CHAPITRE 2. JUSTIFICATION DU PROJET RETENU.....</b>	<b>65</b>
--	-----------

<b>CHAPITRE 3. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>89</b>
---	-----------

<b>PIECE D: PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....</b>	<b>121</b>
---	------------

<b>PIECE E: APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....</b>	<b>135</b>
---	------------

# **Pièce A. INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

# Sommaire de la pièce A > Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

## CHAPITRE 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE ..... 7

1. PREAMBULE .....	9
2. CADRAGE REGLEMENTAIRE .....	11
3. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	13
4. LES ACTEURS DU PROJET .....	13

## CHAPITRE 2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION 15

1. PREAMBULE .....	17
2. LES ETAPES ANTERIEURES A L'ENQUETE PUBLIQUE DE L'OPERATION .....	18
3. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION .....	19
4. EN PREALABLE A L'ENQUETE .....	19
5. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....	21
6. PROCEDURE MENEES PARALLELEMENT A L'ENQUETE PUBLIQUE .....	25
7. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE .....	25
8. LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE .....	29
9. APRES LA MISE EN SERVICE .....	29

## CHAPITRE 3. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ..... 31

1. TEXTES GENERAUX REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET LE PROJET .....	33
2. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE .....	33
3. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LE PROJET .....	34

# **Chapitre 1.**

## **Objet et conditions de l'enquête**

# Sommaire de la Pièce A > Chapitre 1

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>9</b>
<b>2. CADRAGE REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>11</b>
<b>3. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>13</b>
<b>4. LES ACTEURS DU PROJET .....</b>	<b>13</b>



Ce chapitre a pour objet de rappeler les modalités de l'enquête d'utilité publique ainsi que les principales procédures administratives à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

## 1. PREAMBULE

La maîtrise d'ouvrage du projet de mise à 2x2 voies de la RN79 appelée également Route Centre Europe Atlantique (RCEA), entre Montmarault et Digoïn, par recours à une concession autoroutière est assurée par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) représenté par le Préfet de Région Auvergne.

Par délégation du Préfet, la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Auvergne (DREAL Auvergne) assure la maîtrise d'ouvrage locale du projet.

Le projet représente un linéaire d'environ 92 km et concerne 23 communes dont 22 sont situées dans le département de l'Allier et une dans le département de la Saône-et-Loire.

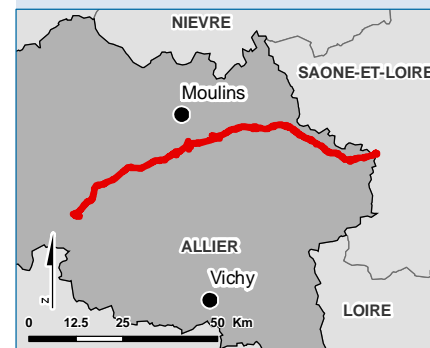
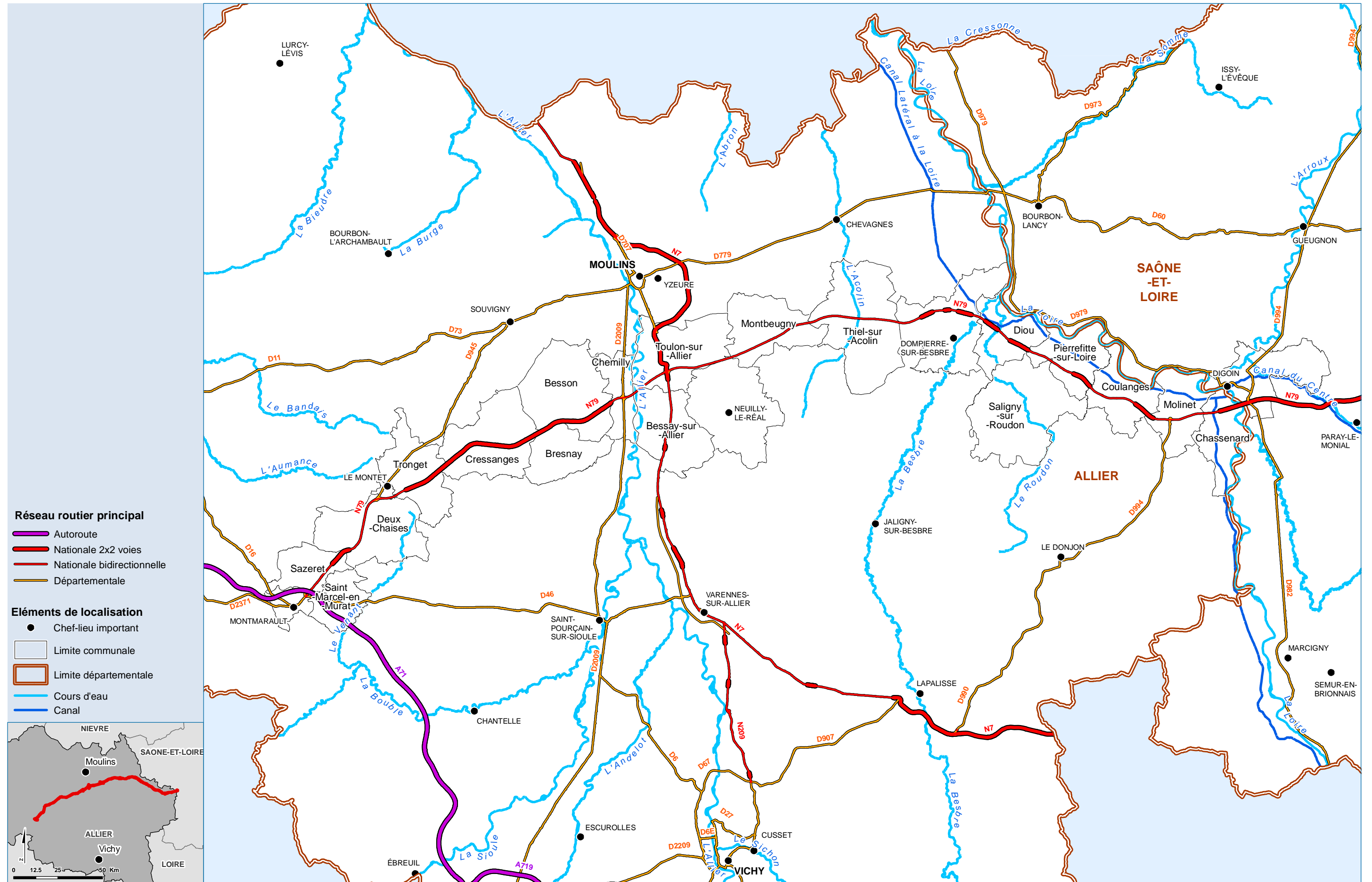
Ces communes sont listées dans le tableau ci-dessous (d'ouest en est) et sont localisées sur la carte 1 reportée en page suivante.

Département	Commune
	Coulanges
	Molinet
	Chassenard
<b>Saône-et-Loire</b> 1 km	Digoïn

Tableau 1 : Communes concernées par le projet

Dans sa globalité, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) constitue l'une des grandes liaisons transversales est-ouest depuis Royan vers le sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon, et au-delà vers l'Allemagne, la Suisse ou l'Italie. Cependant, dans la suite du document et pour simplifier sa lecture, le terme RCEA sera plus particulièrement employé pour désigner la section faisant l'objet du projet de mise à 2x2 voies par recours à une concession autoroutière. Cette section correspond à la RN79 comprise entre les échangeurs de Montmarault (Allier) et de Digoïn (Saône-et-Loire), soit un linéaire d'environ 92 km dont 91 km dans le département de l'Allier.

Département	Commune
<b>Allier</b> 91 km	Montmarault
	Sazeret
	Saint-Marcel-en-Murat
	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



## 2. CADRAGE REGLEMENTAIRE

Le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79) est soumis à enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique conformément à l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique, du fait que le maître d'ouvrage n'est pas assuré de la maîtrise foncière indispensable pour le mener à bien.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi Grenelle II et des décrets d'application du 29 décembre 2011, les enquêtes d'utilité publique sont régies par la combinaison du Code de l'expropriation et du Code de l'environnement, la loi Grenelle II ne distinguant plus les enquêtes environnementales et les enquêtes d'Utilité Publique.

L'article L122-1 du Code de l'environnement précise que : « *les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact* ».

L'article R122-2 du Code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas.

D'après cet article, les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA sont soumis à étude d'impact. Cette étude figure **Pièce F - Volumes 2 et 3**, du présent dossier.

Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes du projet sur l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans le dossier d'étude d'impact dont le contenu est défini à l'article R122-5 du Code de l'environnement.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du Code de l'environnement qui précise que « *font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2* ». Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

L'article L123-1 du Code de l'environnement précise notamment : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* »

Conformément aux articles L. 1511-1 et suivants, et R. 1511-1 et suivants du Code des transports (ex-loi d'orientation des transports intérieurs – « LOTI »), applicables aux projets d'infrastructure de transport dont le coût est supérieur à 83 084 714,39 €, le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA est soumis à la réalisation d'une évaluation économique et sociale.

Cette évaluation, conduite conformément à l'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, est présentée à la **Pièce H - Volume 7**, du présent dossier.

En application des articles L. 153-54 à 153-59 et R. 153-13 à R. 153-14 du Code de l'urbanisme, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées quand cela s'avère nécessaire.

L'article L.153-54 prévoit que la Déclaration d'Utilité Publique d'un projet qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme d'une commune (POS / PLU) ne peut intervenir que si l'enquête publique du projet a porté à la fois sur son Utilité Publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence. La déclaration d'utilité publique emportera approbation des nouvelles dispositions du plan.

Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont présentés **Pièce J - Volume 8**, du présent dossier d'enquête.

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier comporte les pièces suivantes :

### **Volume 1**

**Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives**

**Pièce B : Plan de situation**

**Pièce C : Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants**

**Pièce D : Plan Général des Travaux**

**Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses**

### **Volumes 2 et 3**

**Pièce F : Étude d'impact et Évaluation des incidences Natura 2000**

### **Volume 4**

**Pièce F : Atlas accompagnant l'étude d'impact**

### **Volume 5**

**Pièce F : Annexes de l'étude d'impact**

**Volume 6**

**Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire de réponse du maître d'ouvrage**

**Volume 7**

**Pièce H : Évaluation économique et sociale**

**Volume 8**

**Pièce J : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (un par commune concernée)**

**Avis de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale des dossiers de mise en compatibilité. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.**

**Volume 9**

**Pièce K : Annexes du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

- Bilan du Débat Public
- Décision ministérielle du 24 juin 2011
- Communiqué de Presse du ministre du 11 juillet 2013
- Avis du ministre de l'agriculture
- Estimation sommaire et globale des acquisitions foncières
- Procès verbaux des réunions d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, codifié aux articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'environnement, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sont pris en compte dans le dossier d'enquête publique.

**Le présent dossier d'enquête publique définit les principes d'aménagement proposés. Des adaptations pourront y être apportées lors de la mise au point détaillée du projet, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique.**

### 3. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique porte à la fois sur :

- la déclaration d'Utilité Publique du projet de mise à 2x2 voies de la RN79 (RCEA) par recours à une concession autoroutière entre le giratoire de l'Europe situé sur la RCEA à la sortie de la gare de péage de l'A71 (commune de Montmarault - 03) et le diffuseur RN79/RD982 (commune de Digoïn - 71), en application de l'article L.1 du Code de l'expropriation ;
- l'ensemble des travaux relatifs à l'aménagement à 2x2 voies de la RN79 (RCEA) et à ses aménagements connexes au titre de l'article L.123-1 du Code de l'Environnement ;
- le classement de la RN79 (RCEA) dans la catégorie des autoroutes du domaine routier national ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (POS / PLU) quand cela s'avère nécessaire, en application des articles L. 153-54 à -58 et R. 153-13 à -14 du Code de l'urbanisme ;

L'objectif de l'enquête publique est de présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le site. Cette enquête doit permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître ses observations et, ainsi, d'apporter des informations utiles à l'appréciation de l'Utilité Publique du projet.

Cette opération sera ensuite déclarée d'Utilité Publique par décret en Conseil d'État si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ou environnemental qu'elle induit ne sont pas excessifs par rapport à son intérêt.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, une enquête dite enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement. Son objet sera la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires exploitants et ayant droits.

Le projet fera également l'objet d'une enquête au titre de son incidence sur la ressource en eau et les milieux aquatiques.

Ces deux enquêtes seront menées ultérieurement à la présente enquête.

### 4. LES ACTEURS DU PROJET



Le maître d'ouvrage de l'opération est le **Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE)**.

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), Direction des Infrastructures de transports (DIT) a commandé les études qui ont abouti au débat public de novembre 2010 à février 2011 et a accompagné l'établissement du dossier d'études préalables au sens de l'instruction ministérielle du 29 avril 2014.



Par délégation du préfet de la Région Auvergne, la **DREAL** Auvergne assure la maîtrise d'ouvrage locale du projet.

La Direction Territoriale Centre Est du Cerema est en charge des études préalables.

Le concessionnaire de la section comprise entre l'échangeur de Montmarault jusqu'à la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret est la société APRR, dans le cadre de l'avenant au contrat de concession APRR au titre du plan de relance autoroutier.

Le futur concessionnaire de la section comprise entre la VC du Grand Champ et la commune de Digoïn sera désigné dans le cadre d'une procédure spécifique qui se déroulera à l'issue de la Déclaration d'Utilité Publique du projet.



## **Chapitre 2.**

# **Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération**

## Sommaire de la Pièce A > Chapitre 2

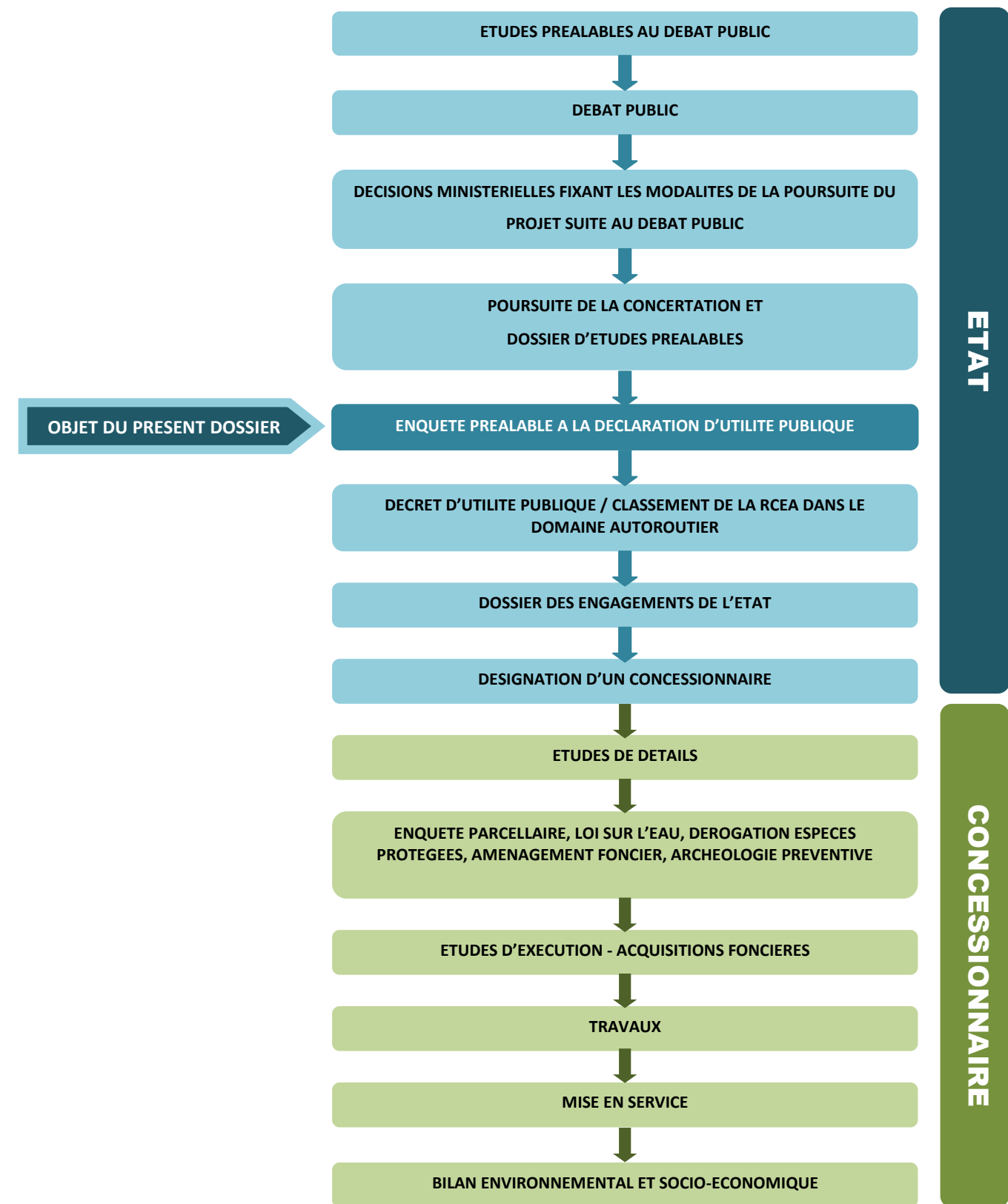
<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>17</b>
<b>2. LES ETAPES ANTERIEURES A L'ENQUETE PUBLIQUE DE L'OPERATION .....</b>	<b>18</b>
<b>3. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION .....</b>	<b>19</b>
<b>4. EN PREALABLE A L'ENQUETE .....</b>	<b>19</b>
4.1. Le débat public .....	19
4.2. La poursuite de la concertation .....	19
4.3. La consultation inter-services .....	20
4.4. L'avis de l'Autorité Environnementale de l'État sur l'étude d'impact .....	20
4.5. L'estimation sommaire des dépenses .....	20
4.6. La consultation des organismes agricoles et sylvicoles .....	20
4.7. La consultation des communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	21
4.8. Avis du Commissaire Général à l'Investissement .....	21
<b>5. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>	<b>21</b>
5.1. Ouverture de l'enquête .....	21
5.2. Désignation de la commission d'enquête .....	21
5.3. L'organisation de l'enquête .....	22
5.4. La publicité avant l'enquête .....	22
5.5. Le déroulement de l'enquête publique .....	22
5.6. A l'issue de l'enquête publique .....	23
5.7. La déclaration d'Utilité publique .....	23
5.7.1. L'acte déclaratif .....	23
5.7.2. Les prescriptions et les procédures accompagnant la déclaration d'utilité publique.....	24
5.7.2.1. Classement de la voie au titre de la loi sur le bruit .....	24
5.7.2.2. Le 1 % Paysage et développement .....	24
5.7.3. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	24
<b>6. PROCEDURE MENEES PARALLELEMENT A L'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>25</b>
<b>7. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE .....</b>	<b>25</b>
7.1. A l'issue de la DUP .....	25
7.1.1. Désignation et rôle du concessionnaire .....	25
7.1.2. Les études de détail .....	25
7.1.3. Les engagements de l'État .....	26
7.2. Les procédures complémentaires engagées à la suite de l'enquête publique .....	26
7.2.1. La procédure d'expropriation .....	26

7.2.1.1. L'enquête parcellaire .....	26
7.2.1.2. L'expropriation.....	26
7.2.2. Les opérations d'aménagement foncier.....	26
7.2.3. La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau .....	26
7.2.4. La demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.....	27
7.2.5. L'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier .....	27
7.2.6. L'archéologie préventive .....	28
7.2.7. Les procédures liées au déroulement du chantier.....	28
7.2.7.1. Les installations classées pour la protection de l'environnement .....	28
7.2.7.2. Les permis de construire / permis de démolir .....	28
7.2.7.3. Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public .....	28
7.2.7.4. Le dossier bruit de chantier .....	29
<b>8. LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE.....</b>	<b>29</b>
<b>9. APRES LA MISE EN SERVICE .....</b>	<b>29</b>
9.1. Suivi des mesures .....	29
9.1.1. Les mesures environnementales.....	29
9.1.2. La Loi sur l'eau .....	29
9.2. Bilan environnemental et socio-économique .....	29



# 1. PREAMBULE

Le logigramme, ci-contre, situe les grandes étapes qui interviennent lors de l'élaboration d'un projet tel que celui de la RCEA : mise à 2x2 voies d'un axe existant par recours à une concession autoroutière.



## 2. LES ETAPES ANTERIEURES A L'ENQUETE PUBLIQUE DE L'OPERATION

Les principales étapes et décisions sont synthétisées dans le tableau ci-dessous. Elles sont détaillées dans la Pièce C, page 53, Pièce C.Chapitre 1.3 « Les études et les décisions antérieures ».

<b>Années 70</b>	Arrêté préfectoral du 28 juin 1971 pour la section Le Montet - Chemilly Décret ministériel du 20 décembre 1974 pour la section Chemilly Aménagement de la Route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon / Chalon-sur-Saône à 2x1 voie
<b>17 mars 1995</b>	Décret 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, dans le département de l'Allier, et des RN.79 et RN70, dans le département de Saône-et-Loire – statut route Express
<b>31 mai 1996</b>	Décret déclarant d'utilité publique la mise à 2x2 voies de la section RN70 entre Paray-le-Monial et Montchanin et de la RN80 entre Montchanin et Chalon-sur-Saône – statut route Express
<b>9 mai 1997</b>	Décret déclarant d'utilité publique la mise à 2x2 voies des sections de la RN 79 de Paray-le-Monial - Est à Mâcon, dans le département de Saône-et-Loire – statut route Express
<b>1989 / 2009</b>	Mise à 2x2 voies de 30% du linéaire de la RCEA entre l'A71 et l'A6, sur budget Etat et Collectivités
<b>7 avril 2010</b>	Décision d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière sur l'itinéraire Montmarault / Paray-le-Monial / Macon et Paray-le-Monial / Châlons-sur-Saône Désignation de Mme Claude Brévant présidente de la commission particulière du débat public
<b>4 novembre 2010 – 4 février 2011</b>	Déroulement du débat public : <ul style="list-style-type: none"> <li>12 réunions publiques (6 dans chaque département) + une réunion complémentaire à Molinet</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 ateliers thématiques : enjeux agricoles et restitution des expertises financières</li> <li>Distribution de 1400 kits d'information, plus de 200 000 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage</li> <li>Site internet dédié</li> </ul>
<b>29 mars 2011</b>	Bilan du président de la commission nationale du Débat public
<b>24 juin 2011</b>	Décision ministérielle consécutive au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Mâcon-Chalon-sur-Saône par mise en concession autoroutière actant également :  La désignation d'un garant de la concertation par la CNDP pour les phases postérieures au débat public  La mise en place d'un comité de suivi de la RCEA présidé par le préfet de la région Auvergne, coordinateur du projet
<b>9 novembre 2011</b>	Désignation du garant de la concertation M. José Thomas pour la phase postérieure au débat public
<b>29 novembre 2011</b>	Installation du comité de suivi de la RCEA présidé par le préfet de la Région Auvergne coordinateur du projet, présentation de l'avancement des études et des procédures.
<b>Janvier / février 2012</b>	Poursuite de la concertation sous forme d'ateliers : environnement, prise en compte des déplacements et des usagers fréquents, adaptations locales
<b>7 mars 2012</b>	Approbation des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre pendant la période postérieure au débat public.  Deuxième série d'ateliers thématiques
<b>Automne 2012</b>	Décision du ministre des Transports de confier une mission d'expertise au CGEDD
<b>11 juillet 2013</b>	Communiqué de Presse du ministre des Transports précisant les modalités de poursuite des aménagements de la RCEA : <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement de la RCEA entre l'A71 et l'échangeur de Digoin par recours à une concession autoroutière</li> <li>Aménagement de la RCEA en Saône-et-Loire par la mobilisation de crédits publics dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage assurée par l'Etat.</li> </ul>

<b>24 septembre 2013</b>	Deuxième Comité de pilotage de la RCEA reconfiguré à l'Allier : présentation du communiqué de presse du ministre - modalité de poursuite des études
<b>16 octobre 2013</b> <b>20 novembre 2013</b>	Troisième séries d'ateliers : présentation des variantes étudiées (échangeurs, franchissement de l'Allier,...) et préconisations des participants
<b>20 décembre 2013</b>	Comité de pilotage RCEA
<b>12 janvier 2015</b>	Comité de pilotage RCEA
<b>13 janvier 2015</b> <b>14 janvier 2015</b> <b>15 janvier 2015</b>	Réunion publique à Montmarault Réunion publique à Dompierre-sur-Besbre Réunion publique à Toulon-sur-Allier Ces réunions ont eu pour objectif de présenter le projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoin, le dossier d'enquête publique et le calendrier de l'opération
<b>21 août 2015</b>	Décret 2015-1044 du 21 août 2015 approuvant les avenants aux conventions passées entre l'État et la société APRR

Tableau 2 : Les grandes étapes du projet

### 3. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Les prochaines étapes de l'opération sont les suivantes :

- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : printemps 2016
- Procédure de désignation du concessionnaire : mi 2017
- Études et procédures complémentaires : 2017 - 2019
- Démarrage des travaux : 2020
- Mise en service : fin 2021

## 4. EN PREALABLE A L'ENQUETE

### 4.1. Le débat public

Le projet RCEA entre dans le champ d'application des articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs au débat public.

Le 15 février 2010, le ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer et le secrétaire d'Etat chargé des transports ont saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) du projet d'accélération de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79-RN70 et RN80) par création d'une section autoroutière à usage payant entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône.

Le 7 avril 2010, la Commission nationale du débat public a décidé de soumettre ce projet à un débat public et d'assurer son organisation (décision N°2010/20/RCEA/1) et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a considéré que si la mise à 2x2 voies avec statut de route Express a déjà été déclarée d'utilité publique, la modification des caractéristiques de la voie du statut de route express à celui d'autoroute par création d'une section autoroutière d'usage payant change la nature du projet initial. Par ailleurs, elle a jugé que cette nouvelle proposition revêt un caractère d'intérêt national, la RCEA constituant la liaison transversale entre les ports de l'Atlantique et la région Rhône-Alpes ainsi que la Suisse est un axe structurant sur le plan de l'aménagement du territoire. Elle a également considéré que les conséquences du projet sont de nature à favoriser le développement économique des territoires desservis, mais susceptibles d'aggraver les impacts prévus de la route express sur l'environnement. Elle a enfin pris en considération les modifications de ses modalités de financement.

**Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA a donc été soumis au débat public du 4 novembre 2010 au 4 février 2011.**

Le bilan du débat public dressé par le président de la CNDP a été publié le 29 mars 2011.

### 4.2. La poursuite de la concertation

Conformément à l'article 6 de la décision du 24 juin 2011 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 par mise en concession autoroutière, la concertation et l'information du public ont été poursuivies sous l'égide d'un garant.

Le garant a été désigné par la commission nationale du débat public le 9 novembre 2011.

Plusieurs séries d'atelier thématiques se sont tenues entre janvier 2012 et novembre 2013.

Des réunions publiques ont également été organisées :

- le 13 janvier 2015 à Montmarault ;
- le 14 janvier 2015 à Dompierre-sur-Besbre ;
- et le 15 janvier 2015 à Toulon pour Allier.

Ces réunions ont eu pour principaux objectifs de présenter et de recueillir l'avis du public concerné par le projet sur :

- les caractéristiques du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault (03) et Digoin (71) ;
- la composition et le contenu du dossier qui sera soumis à enquête publique ;
- le calendrier de l'opération.

### 4.3. La consultation inter-services

Les dispositions particulières de la consultation inter-services sont notamment décrites dans une instruction jointe à la circulaire du 22 novembre 2004, relative à la concertation entre les services de l'environnement et les services de l'équipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers et ferroviaires du réseau national.

La consultation inter-administrative s'est déroulée entre les mois de mai et de juillet 2015.

Le présent dossier d'enquête publique tient compte des observations formulées à l'occasion de cette procédure de consultation.

### 4.4. L'avis de l'Autorité Environnementale de l'État sur l'étude d'impact

Les articles L122-1, R122-6 et R122-7 du Code de l'environnement prévoient que l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage ou de l'aménagement projetés transmette, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (Autorité Environnementale ou Ae). L'article R.122-6, II, 2° du Code de l'environnement prévoit que pour les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat représenté par le MEEDDM, ou d'un établissement public sous sa tutelle : l'Autorité Environnementale est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (AE CGEDD) institué par le décret n°200/-679 du 9 juillet 2008. Ainsi, dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession l'AE est le CGEDD.

L'Autorité environnementale transmet un avis sur l'étude d'impact dans les trois mois au Préfet coordonateur.

L'Autorité Environnementale (Ae) du Conseil générale de l'environnement et du développement durable a été saisie pour avis (Avis délibéré n°Ae 2015-28) par courrier du 22 octobre 2015 de la Direction des Infrastructures de Transport (DIT). Il a été accusé réception du dossier complet le 05/11/2015.

L'Autorité Environnementale a rendu son avis le 3 février 2016.

#### L'avis de l'autorité environnementale a été rendu public le 3 février 2016.

Cet avis, ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux recommandations de l'Ae, sont insérés en **Pièce G – Volume 6** du présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Rendu public à un stade suffisamment précoce (publication sur le site internet du CGEDD avant l'enquête), cet avis sert à éclairer le public et la commission d'enquête et, le cas échéant, à inciter les responsable du projet à le modifier ou à l'améliorer. Il permet à l'autorité chargée de prendre la décision finale de le faire en toute connaissance de cause.

### 4.5. L'estimation sommaire des dépenses

L'estimation financière des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet a fait l'objet d'une estimation sommaire et globale par France Domaines, conformément à l'article R.1211-3 du Code général de la propriété des personnes publiques, dans le cas d'acquisitions poursuivies par voie d'expropriation.

L'article R1211-3 du Code général de la propriété des personnes publiques précise par ailleurs : « *En cas d'acquisition poursuivie par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriant est tenu de demander l'avis du directeur départemental des finances publiques :*

*1° Pour produire, au dossier de l'enquête mentionnée à l'article L. 110-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation des opérations prévues aux articles R. 112-4 et R. 112-5 du même code ;*

*[...] ».*

Cet avis figure dans la **Pièce K – Volume 9** du présent dossier d'enquête.

### 4.6. La consultation des organismes agricoles et sylvicoles

En conformité avec les articles L. 112-3 du Code rural et de la pêche maritime et R. 143-5 et R. 153-6 du Code de l'urbanisme, les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture et de l'Institut national de

l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et le cas échéant du Centre national de la propriété forestière lorsqu'il prévoit une réduction des espaces agricoles ou forestiers. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents mais pas dans le cas de la mise en compatibilité.

En vertu de l'article R.122-3 du Code de l'expropriation, l'avis du Ministre de l'agriculture doit être demandé toutes les fois que l'expropriation atteint des parcelles plantées de vignes soumises au régime des appellations contrôlées et antérieurement déclarées d'intérêt public par arrêté du ministre.

L'AOC Saint-Pourçain dans l'Allier concerne les communes de Bresnay, Besson et Chemilly.

L'avis du ministre de l'agriculture est inséré en **Pièce K – Volume 9** du présent dossier d'enquête.

#### 4.7. La consultation des communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme et des schémas de cohérence territoriale font l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L.153-8, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et -9 du Code de l'urbanisme.

Cet examen conjoint est prévu par les articles L.153-54 à -58 et R.153-13 et -14 du Code de l'urbanisme. Les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint sont joints au dossier de l'enquête publique (**Pièce K – Volume 9** du dossier d'enquête publique).

Les plans locaux d'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale ne peuvent pas faire l'objet de modifications ou de révisions portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

#### 4.8. Avis du Commissaire Général à l'Investissement

Conformément au décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013, les projets nécessitant un financement de l'État supérieur ou égal à 100.000.000 d'euros HT et qui représente au moins 5 % du montant total HT du projet d'investissement, doivent faire l'objet d'un rapport de contre-expertise et de l'avis du Commissaire Général à l'Investissement (CGI). Cet avis ainsi que le rapport de contre-expertise doivent être versés au dossier d'enquête publique.

Le financement du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA par l'État est inférieur aux seuils mentionnés dans le décret n° 2013-1211 et n'a donc pas fait l'objet d'une contre-expertise et d'un avis du CGI.

## 5. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 5.1. Ouverture de l'enquête

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoin concernant 2 départements, l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté inter-préfectoral des préfets de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Cet arrêté inter-préfectoral désigne le préfet du département de l'Allier comme préfet coordonateur de l'enquête d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA. Il est chargé, en cette qualité, de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

La DREAL Auvergne adresse au préfet coordonateur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, constitué conformément aux dispositions de l'article R.123-8 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération mentionnée à l'article L. 123-2 du Code de l'environnement (opération devant comporter une étude d'impact). Ce dossier comprend également les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés.

### 5.2. Désignation de la commission d'enquête

Avant l'enquête, le préfet coordonateur de l'enquête saisit, en vue de la désignation d'une commission d'enquête, le président du tribunal administratif de Clermont-Ferrand et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête, ainsi que la période proposée. Cette demande comporte également le résumé non technique de l'étude d'impact (**Pièce F**, Chapitre 2) mentionné au 1° de l'article R123-8 du Code de l'environnement.

Le président du tribunal administratif ou le magistrat désigné par lui à cette fin, désigne dans un délai de 15 jours les membres, en nombre impair, de la commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président. Il nomme également un ou plusieurs suppléants aux membres de la commission d'enquête qui remplace le titulaire en cas d'empêchement et exerce alors ses fonctions jusqu'aux termes de la procédure.

Hormis le cas du remplacement d'un titulaire défaillant par un suppléant, le suppléant n'intervient pas dans la conduite de l'enquête ni pour l'élaboration du rapport et des conclusions qui restent de la seule compétence du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête.

### 5.3. L'organisation de l'enquête

Le préfet précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête :

- l'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- la ou les décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou de l'article L. 104-6 du Code de l'urbanisme et le lieu où il peut être consulté ;
- l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique : [www.allier.gouv.fr/](http://www.allier.gouv.fr/)

Un avis, portant les indications de l'arrêté préfectoral, est rendu public par les soins du préfet et publié, en caractères apparents, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés, au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé de même dans les huit premiers jours de celle-ci.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès du préfet coordonateur, dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.

Les jours et heures ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment des horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier d'enquête.

### 5.4. La publicité avant l'enquête

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voies d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé, dans les communes désignées par le préfet et sur les lieux du projet Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe aux mairies.

L'avis d'enquête est également publié sur le site Internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête : [www.allier.gouv.fr/](http://www.allier.gouv.fr/)

### 5.5. Le déroulement de l'enquête publique

Conformément à l'article L.123-1 du Code de l'environnement, « *l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* ».

La durée de l'enquête est fixée par le préfet coordonateur. Cette durée ne peut être inférieure à 30 jours et ne peut excéder 2 mois, sauf les cas où une suspension de l'enquête ou une enquête complémentaire sont mis en œuvre.

Toutefois, par décision motivée, le président de la commission d'enquête peut, après information du préfet coordonateur, prolonger celle-ci pour une durée maximale de 30 jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Sa

décision doit être notifiée au préfet coordonateur au plus tard 8 jours avant la fin de l'enquête. Elle est portée à la connaissance du public, au plus tard avant la fin de la date initialement prévue pour la fin de l'enquête, par un affichage réalisé dans les conditions de lieu prévues initialement pour la publicité de l'enquête, ainsi que le cas échéant par tout autre moyen approprié.

Pendant toute sa durée, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre de l'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique ou transmis par courrier au commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête entend toute personne qui lui paraît utile de consulter. Il peut également visiter les lieux et faire compléter le dossier.

## 5.6. A l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontrera dans les 8 jours, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, disposera alors d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

Parallèlement, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport unique (article L.123-6 du Code de l'environnement) et ses conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête (article L123-15 du Code de l'environnement) en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'opération. Cet avis sera transmis avec l'ensemble du dossier et des registres au préfet coordonateur et au président du tribunal administratif.

Le rapport comporte un rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

En outre, l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête accompagné du ou des registres et pièces annexées est également transmis au préfet.

Dès réception, le préfet adressera une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête au responsable du projet ainsi que dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'aux préfectures et sous-préfectures concernées.

Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

Les dossiers de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) seront soumis par le Préfet aux Conseils Municipaux des communes concernées afin de recueillir leurs avis sur les modifications à apporter aux documents d'urbanisme.

## 5.7. La déclaration d'Utilité publique

### 5.7.1. L'ACTE DECLARATIF

Au terme de la procédure d'enquête publique et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique de l'opération pourra être déclarée si les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients.

La déclaration d'utilité publique de l'aménagement de la RCEA ne pourra être prononcée que par décret pris en Conseil d'État, dans les conditions prévues par les articles L.121-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Conformément à l'article L122-1 du Code de l'environnement, la décision prendra en considération d'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

La déclaration d'utilité publique sera publiée au Journal Officiel de La République Française. L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête préalable.

Trois actes juridiques découlent de ce même décret en Conseil d'État :

- la Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement de la RCEA ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- le classement de l'ouvrage dans la catégorie des autoroutes.

En cas de contestation, l'acte déclaratif pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Conseil d'État, dans un délai de deux mois à compter de sa publication au Journal Officiel de la République Française.

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 mis en avant l'intérêt de l'opération, ou les gains qui en résultent, notamment du point de vue économique. Au titre des inconvénients,

sont examinées les atteintes de nature sociale, économique, foncière ou environnementale, ainsi que le coût de l'opération.

La déclaration d'utilité publique du projet portera sur l'utilité publique de l'aménagement de la RCEA et emportera approbation des nouvelles dispositions des documents d'urbanisme de toutes les communes et intercommunalités concernées, ainsi que des schémas de cohérence territoriale conformément à l'article L. 123-14 du Code de l'urbanisme.

En application de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet, prévue à l'article L.126-1 du Code de l'environnement. L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

### 5.7.2. LES PRESCRIPTIONS ET LES PROCEDURES ACCOMPAGNANT LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

En application de l'article L.122-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la Déclaration d'Utilité Publique pourra comporter des mesures pour pallier les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel.

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-14 du Code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique mentionnera :

- les mesures à la charge du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits,
- les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine,
- les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui feront l'objet de bilans réalisés selon un calendrier déterminé par l'autorité compétente pour autoriser le projet. Ces bilans seront transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.
- lorsque les expropriations sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations agricoles, la déclaration d'utilité publique comporte aussi, en application de l'article L.123-24 du Code rural et de la pêche maritime, l'obligation faite au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés aux structures des exploitations agricoles, en participant financièrement à l'exécution d'opérations

d'aménagement foncier mentionnées au 1° de l'article L. 121-1 du Code rural et de la pêche maritime, et de travaux connexes.

#### 5.7.2.1. Classement de la voie au titre de la loi sur le bruit

Les arrêtés préfectoraux de classement sonore des voies bruyantes sur le département de l'Allier et de Saône-et-Loire datent respectivement du 8 octobre 1999 et du 29 juin 1999.

La RCEA (RN79) est actuellement classée au titre de la loi bruit, en catégorie 3 à l'ouest de la RN7 et en catégorie 2 à l'est de la RN7.

En application des articles L.571-9, L571-10 et L571-44 et suivants du Code de l'environnement, la RCEA conservera son classement actuel ou les préfets procéderont au classement de la future autoroute en fonction de son niveau de bruit prévisible et à la définition de secteurs de nuisances associés. Les constructions nouvelles dans ces secteurs devront respecter des règles d'isolement acoustique minimal. Aussi, ces secteurs seront portés à la connaissance des communes concernées et mentionnés dans les certificats d'urbanisme.

#### 5.7.2.2. Le 1 % Paysage et développement

L'État proposera aux collectivités territoriales et organismes locaux la mise en œuvre de la politique dite du « 1 % paysage et développement ». Cette politique permet de consacrer jusqu'à 1 % du budget de la réalisation de l'infrastructure autoroutière au financement d'études et actions menées par les collectivités locales ou des tiers pour valoriser les paysages situés hors de l'emprise autoroutière et dans le champ de co-visibilité avec l'autoroute.

Le financement sera réalisé par le concessionnaire (pour le compte de l'État).

#### 5.7.3. LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La procédure relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est menée en parallèle à la Déclaration d'Utilité Publique, et l'enquête prévue aux articles L.143-43 à -49 et les articles L.153-54 à -58 du Code de l'urbanisme est assurée par l'enquête publique unique.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions des POS ou des PLU.



## 6. PROCEDURE MENE E PARALLELEMENT A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79) entre Montmarault (03) et Digoïn (71) par recours à une concession autoroutière franchit le périmètre de la Réserve Naturelle du Val d'Allier (RNNVA) créée par décret du 25 mars 1994.

Le décret de création de la Réserve Naturelle n'a pas pris en compte la présence de la RCEA (ouverte en octobre 1977) qui la franchit et son article 12 stipule que : « *Les travaux publics ou privés sont interdits, sous réserve des dispositions de l'article L. 242-9 du Code rural et de la pêche maritime, sauf ceux, autorisés par le préfet après avis du comité consultatif, qui sont nécessités par l'entretien de la réserve, des ouvrages publics et des ouvrages contre l'érosion, et par la réalisation et l'entretien d'aménagements pédagogiques* ».

Le doublement de la RCEA au niveau du Val d'Allier nécessitera des travaux de terrassements, d'assainissements, de construction d'ouvrages d'art, de chaussées, de rétablissement des deux voies coupées (RD300 et voie communale).

L'article 12 du décret ne permet donc pas la réalisation des travaux d'élargissement de la RCEA.

Préalablement à l'obtention de l'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la réserve naturelle, l'article 12 du décret de création de la RNNVA doit être modifié pour permettre les travaux de doublement de la RCEA.

Conformément à l'article L332-2 du Code de l'environnement, la modification du décret de la Réserve est prononcée, après enquête publique, par décret en conseil d'État.

La décision de modification du décret intervient après avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel et consultation de toutes les collectivités locales intéressées.

Le maître d'ouvrage de l'opération, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie représenté par la DREAL Auvergne a donc constitué un dossier d'opportunité de modification du décret de la RNN du Val d'Allier qui a pour but de montrer l'opportunité de modifier l'article 12 du décret de création de la RNNVA.

Ce dossier ainsi que toutes les pièces requises sont soumis à enquête publique réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement.

**Cette enquête publique sera réalisée conjointement à la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA.**

## 7. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

### 7.1. A l'issue de la DUP

#### 7.1.1. DESIGNATION ET ROLE DU CONCESSIONNAIRE

Le concessionnaire de l'échangeur de Montmarault jusqu'à la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret est la société APRR, 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 approuvant les avenants aux conventions passées entre l'État et la société APRR).

Le concessionnaire de la RCEA pour la section comprise entre la VC du Grand Champ et Digoïn sera désigné par l'État (Ministère chargé de la voirie nationale) au terme d'une procédure de mise en concurrence au niveau européen.

L'autoroute concédée sera conçue, financée, construite, exploitée, entretenue et maintenue par le concessionnaire, maître d'ouvrage, à ses risques et périls, dans le cadre des réglementations nationales et communautaires en vigueur. En contrepartie, le concessionnaire sera autorisé à percevoir un péage auprès des usagers de l'autoroute

Le concessionnaire se substituera à l'État dans toutes les procédures d'aménagement et d'acquisitions foncières. Ainsi, les terrains nécessaires à la réalisation de l'autoroute seront acquis directement par le concessionnaire, sous sa responsabilité et à ses frais, auprès des propriétaires concernés, soit dans le cadre des opérations d'aménagement foncier, soit dans le cadre d'éventuelles procédures qu'il s'avérerait nécessaire de mener.

#### 7.1.2. LES ETUDES DE DETAIL

Conformément aux circulaires du 27 octobre 1987 et du 22 octobre 2002, relatives aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées, le concessionnaire de l'aménagement de la RCEA engagera sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail nécessaires à la définition précise du projet, notamment les études d'avant-projet autoroutier.

Le projet qui sera réalisé pourra, selon les résultats de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, différer de celui inscrit au présent dossier. Les adaptations de détail ou les modifications mineures du projet initial se feront sans nouvelle enquête publique.

### 7.1.3. LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

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 inter-services, 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.

Tous les engagements et recommandations de l'étude d'impact sont donc repris dans le dossier des engagements de l'État, ainsi que les engagements qui pourraient être pris à l'issue de l'enquête publique.

Le concessionnaire devra respecter ces engagements lors de la construction et de l'exploitation de la liaison autoroutière. Un comité de suivi des engagements de l'Etat est prévu, placé sous l'autorité du Préfet, et associera les diverses administrations de l'Etat et associations.

## 7.2. Les procédures complémentaires engagées à la suite de l'enquête publique

### 7.2.1. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

#### 7.2.1.1. L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles susceptibles d'être acquises, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés.

La définition précise du projet permettra de déterminer l'emprise des aménagements. Elle sera suivie par des enquêtes parcellaires organisées dans chaque commune par le préfet. Ces enquêtes, conduites en application des articles R.131-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, au cours desquelles les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits, permettront de définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution de travaux.

À défaut d'accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles nécessaires aux travaux, la procédure d'expropriation est conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Un arrêté préfectoral permettra ensuite de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire. Le maître d'ouvrage pourra ensuite engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Cette procédure sera portée par APRR pour la section comprise entre l'échangeur de Montmarault et la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret et par le futur concessionnaire désigné au terme d'une procédure de mise en concurrence au niveau européen sur le reste de l'itinéraire.

#### 7.2.1.2. L'expropriation

Indépendamment des accords amiables passés pour la cession des parcelles et des aménagements fonciers, la procédure d'expropriation sera conduite conformément, aux articles R. 221-1 et suivants au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, sur la base du dossier d'enquête parcellaire qui aura précisé les emprises du projet, déterminé les propriétaires des parcelles, à qui leur aura été notifié l'engagement de la procédure d'expropriation. Le transfert de propriété pourra avoir lieu par voie de cession amiable si le propriétaire ne s'oppose pas à la cession de ses terrains et est d'accord sur le prix proposé par le concessionnaire. Si le propriétaire s'oppose à la cession de ses biens, une procédure sera engagée devant le juge de l'expropriation qui fixera le montant de l'indemnité.

### 7.2.2. LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT FONCIER

La procédure de déclaration d'utilité publique prévoit la possibilité d'engager une procédure d'aménagement foncier pour remédier aux dommages éventuels créés par la réalisation des travaux. Comme le précisent les articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 et R. 352-2 suivants du Code rural et de la pêche maritime, si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, des opérations d'aménagement foncier pourront être entreprises dans les communes touchées par le projet, aux frais du maître d'ouvrage.

La procédure est de la compétence du Département concerné.

Le préfet précise, si besoin, les mesures que les aménagements fonciers doivent respecter vis-à-vis des exploitations agricoles, dans le cadre des engagements pris dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et complétées dans le dossier des engagements de l'État. Il vérifiera la cohérence des mesures d'aménagement proposées par le Département avec ces engagements.

### 7.2.3. LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

Le projet impliquera la création de nouvelles surfaces imperméabilisées et nécessitera la réalisation ou le prolongement d'ouvrages hydrauliques pour le rétablissement du réseau hydraulique et la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques.

Ces aménagements spécifiques seront détaillés dans un dossier de demande réalisé au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement. Ils pourront relever, soit du régime de la déclaration, soit du régime de l'autorisation :

- en cas de déclaration, le dossier de police des eaux sera transmis au Préfet. Le Préfet adressera en retour un récépissé de déclaration indiquant, soit la date à laquelle, en l'absence d'opposition, l'opération projetée pourra être entreprise, soit l'absence d'opposition qui permet d'entreprendre l'opération sans délai. Le récépissé est assorti, le cas échéant, d'une copie des prescriptions générales applicables.
- en cas d'autorisation, le projet sera soumis à la procédure d' « autorisation unique ».

**Procédure d'autorisation unique :**

Cette procédure s'appuie sur l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation (initialement en Languedoc-Roussillon et en Rhône-Alpes) d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement.

Elle a été modifiée par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui permet d'expérimenter ce dispositif d'autorisation unique sur l'ensemble du territoire français.

Le dispositif permet la délivrance d'une autorisation qui vaut :

- autorisation Loi sur l'eau ;
- autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales (**concerne le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA**)°;
- autorisation au titre des sites classés ou en instance de classement ;
- autorisation de défrichement ;
- dérogation « espèces protégées » (**concerne le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA**).

N.B. : les demandes d'autorisations d'urbanisme sont déposées simultanément au dépôt d'autorisation unique.

Le dossier d'autorisation unique comprenant, si nécessaire, les éléments relatifs aux demandes d'autorisations listées ci-dessus, sera soumis à une enquête publique. Celle-ci sera réalisée dans les conditions prévues par le Code de l'environnement. À l'issue de cette enquête publique, le rapport établi sera présenté par le Préfet du département au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST), pour avis. À l'issue de cette procédure, une autorisation de réaliser les travaux sera accordée par arrêté préfectoral. L'arrêté préfectoral

comportera des prescriptions sur les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité.

Cette procédure sera portée, selon les sections de la RCEA, par APRR ou par le concessionnaire qui sera désigné ultérieurement.

**N.B. : ce dossier sera porté à la connaissance du public au cours de l'enquête publique unique.**

**7.2.4. LA DEMANDE DE DEROGATION A L'INTERDICTION DE DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES**

La réalisation du projet nécessitera des demandes de dérogation aux interdictions de détruire, d'enlever, de perturber des espèces animales ou végétales protégées et leurs habitats, conformément aux articles L411-1 et suivants et R.411-1 et suivants du Code de l'environnement.

Le contenu des demandes de dérogation est précisé par l'arrêté du 19/2/2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du Code de l'environnement portant sur des espèces de faune et flore sauvages protégées, modifié par l'arrêté du 12 janvier 2016 (JORF 20 janvier 2016) entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2016.

Les dérogations préfectorales ou ministérielles (selon les cas) sont accordées après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), dans les cas énumérés à l'article 3.I de l'arrêté du 19/2/2007 ou après avis du CSRPN dans les autres cas, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que ces dérogations ne nuisent pas au maintien dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et pour des raisons impératives d'intérêt public majeur.

Cette procédure sera portée, selon les sections de la RCEA, par APRR ou par le concessionnaire qui sera désigné ultérieurement.

Conformément à l'article L. 120-1-1 du Code de l'environnement, le public sera consulté sur cette demande pendant une durée minimale de 15 jours.

**N.B. : ce dossier sera porté à la connaissance du public au cours de l'enquête publique unique.**

**7.2.5. L'AUTORISATION DE MODIFICATION DE L'ETAT OU DE L'ASPECT DE LA RESERVE NATURELLE NATIONALE DU VAL D'ALLIER**

Les territoires classés en réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect, sauf autorisation spéciale du conseil régional pour les réserves naturelles régionales, ou du représentant de l'Etat pour les réserves naturelles nationales (article L.332-9 du Code de l'environnement).

La réalisation du projet nécessite ainsi une autorisation d'un représentant de l'état avant quelque modification. Une procédure d'autorisation préfectoral voire ministérielle conforme aux articles L. 332-9 et R. 332-23 et suivants du Code rural doit donc être suivie pour tous travaux modifiant l'état ou l'aspect de la Réserve, quel que soit leur but : captages, pompages, enrochements, etc. Cette demande d'autorisation interviendra après la modification du décret de classement de la réserve nationale.

**N.B. : ce dossier sera porté à la connaissance du public au cours de l'enquête publique unique.**

### 7.2.6. L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE

Les procédures relatives à l'archéologie préventive sont engagées en application des articles L.521-1 et suivants du Code du patrimoine. L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement.

Le Préfet de région sera saisi en application des articles R.523-1 et suivants du Code du patrimoine concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive, afin d'examiner si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques, pouvant comporter la réalisation d'un diagnostic archéologique, la réalisation d'une fouille ou l'indication de la modification de la consistance du projet permettant d'éviter en tout ou partie la réalisation des fouilles (article R. 523-15 du Code du patrimoine).

Cette procédure sera portée par le concessionnaire.

### 7.2.7. LES PROCEDURES LIEES AU DEROULEMENT DU CHANTIER

#### 7.2.7.1. Les installations classées pour la protection de l'environnement

Certaines installations temporaires de chantier (concassage, criblage, stockage de matières dangereuses) peuvent être soumises à déclaration, enregistrement ou autorisation au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (régé par le livre V, titre I du Code de l'environnement).

A ce stade des études, les besoins en matériaux pour la construction de l'ouvrage ne peuvent être évalués avec précision.

Les éventuels projets d'ouverture de zones d'emprunt de matériaux feront l'objet, le moment venu, d'une procédure spécifique d'autorisation, conformément aux dispositions de l'article L. 515-1 et suivants du Code de l'environnement. Ils respecteront les prescriptions de la réglementation au titre des ICPE.

Dans tous les cas, un réaménagement des zones d'emprunts sera effectué.

Ces procédures seront portées par les concessionnaires ou par les entreprises qui réaliseront les travaux pour son compte.

#### 7.2.7.2. Les permis de construire / permis de démolir

Les dispositions de l'article R.421-3 b) du Code de l'urbanisme dispensent de permis de construire tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, notamment, ainsi que les équipements et installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de circulation.

Conformément aux articles L.421-1 du Code de l'urbanisme et L111-1 à 3 du Code de la Construction et de l'Habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet pourra être assujettie à la délivrance d'un permis de construire ou tout autre permis instruit dans les conditions fixées par le Code de l'urbanisme.

C'est notamment le cas des futures barrières de péage pleine voie (BPV).

#### 7.2.7.3. Les autorisations d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux d'aménagement de la RCEA engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure elle-même, que pour l'organisation des chantiers.

Les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- L'arrêté de permission de voirie est un acte autorisant la réalisation de travaux en bordure de voie ou sur le domaine public et, dans ce cas, l'occupation du domaine par les ouvrages pour lesquels les travaux ont été autorisés. La permission de voirie précise les modalités techniques de l'occupation et de l'exécution des travaux, fixe les périodes, dates et délais d'exécution ; elle est donnée pour une période de temps déterminée.
- L'autorisation de voirie, délivrée par le gestionnaire de la route, est un acte unilatéral, précaire et révocable, qui confère des droits et des obligations ; elle est délivrée à titre personnel pour une durée déterminée sauf pour les occupants de droit. Son contenu, outre l'accord d'occupation, la durée d'occupation ou les responsabilités encourues, fixe les prescriptions techniques sur l'exécution des travaux et les conditions d'occupation.
- L'arrêté de circulation, complémentaire à l'arrêté de permission de voirie, précise les conditions à respecter pour toutes interventions sur le domaine public en cas de réalisation de travaux en sous-sol ou sur le sol, pour en faciliter l'opération, assurer la sécurité des personnes, de la circulation, et prévenir les accidents. Il est à demander dès lors qu'il y a une gêne occasionnée aux usagers du

domaine public (piétons, cyclistes, automobilistes, bus, véhicules de secours...), la demande permet de signifier la nature des travaux et leur lieu, ainsi que les dispositions prévues pour la signalisation et l'organisation de la circulation aux abords du chantier.

#### 7.2.7.4. Le dossier bruit de chantier

Conformément à l'article R.571-50 du Code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le concessionnaire. Ce dossier sera transmis au moins un mois avant le début des travaux au Préfet du département et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier. Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

## 8. LA CONSTRUCTION ET LA MISE EN SERVICE

Les travaux de construction de l'opération déclarée d'utilité publique seront assurés par APRR sur la section comprise entre l'échangeur de Montmarault et la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret et, sur le reste de l'itinéraire par le concessionnaire de l'infrastructure désigné au terme d'une procédure de mise en concurrence.

Pendant la phase de construction, le concessionnaire veillera à la mise en place des dispositions arrêtées lors de l'étude d'impact et des études de détail, du début des travaux jusqu'à la mise en service.

Les travaux se feront en étroite collaboration avec les collectivités, les riverains, les partenaires administratifs et les structures gestionnaires de servitudes d'intérêt général, tant pour les réseaux en place, que pour la protection ou la conservation du patrimoine naturel.

Avant la mise en service, il est procédé à des contrôles de qualité qui portent d'une part sur la sécurité routière, d'autre part sur la conformité des réalisations en matière de protection de l'environnement avec les Engagements de l'État.

## 9. APRES LA MISE EN SERVICE

### 9.1. Suivi des mesures

#### 9.1.1. LES MESURES ENVIRONNEMENTALES

Conformément aux dispositions de l'article R.122-14 et R122-15 du Code de l'environnement, le suivi des mesures environnementales sera réalisé sous forme d'une présentation de l'état de réalisation de ces mesures, à travers un ou plusieurs bilans, permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité de ces mesures, sur une période donnée.

Au vu de ces bilans du suivi des effets du projet sur l'environnement, une poursuite de ce suivi pourra être envisagée par l'autorité qui a autorisé le projet.

Un comité de suivi des engagements de l'Etat est prévu, placé sous l'autorité du Préfet, et associera les diverses administrations de l'Etat et associations.

#### 9.1.2. LA LOI SUR L'EAU

Dans la mesure où l'arrêté préfectoral d'autorisation pris au titre de la Loi sur l'Eau (article L. 214-3 du Code de l'environnement) envisagerait des analyses et contrôles périodiques, ces derniers seront effectués et adressés aux services de l'administration concernés.

### 9.2. Bilan environnemental et socio-économique

Dans l'année suivant la mise en service, un bilan intermédiaire (circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures dite circulaire Bianco) sera effectué en matière de socio-économie et d'environnement.

Dans les trois à cinq ans suivant la mise en service, un bilan économique, social et environnemental sera effectué et rendu public, conformément à l'article L. 1511-6 du Code des transports et à la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.



## **Chapitre 3.**

# **Principaux textes régissant l'enquête publique**

# Sommaire de la Pièce A > Chapitre 3

<b>1. TEXTES GENERAUX REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET LE PROJET .....</b>	<b>33</b>
<b>2. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>33</b>
2.1. Textes relatifs à la procédure du dossier d'enquête publique et au contenu du dossier .....	33
2.1.1. Textes régissant la procédure d'enquête .....	33
2.1.2. Textes régissant le dossier d'enquête .....	33
2.2. Textes relatifs à l'étude d'impact .....	34
2.3. Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000 .....	34
2.4. Textes relatifs à l'évaluation socio-économique .....	34
2.5. Texte relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	34
2.6. Textes relatifs au classement des voies .....	34
<b>3. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LE PROJET .....</b>	<b>34</b>
3.1. Textes régissant le projet au stade de la DUP et ceux régissant la procédure d'expropriation .....	34
3.2. Textes régissant la procédure d'expropriation postérieurement à la déclaration d'utilité publique .....	34
3.3. Textes relatif à la prise en compte de l'environnement .....	35
3.3.1. Textes relatifs à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides .....	35
3.3.2. Textes relatifs à la protection des milieux naturels .....	35
3.3.3. Textes relatifs à l'air et à la santé .....	36
3.3.4. Textes relatifs au bruit .....	36
3.3.5. Textes relatifs à la protection du paysage et du patrimoine .....	36
3.3.6. Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques .....	36
3.3.7. Textes relatifs à l'agriculture .....	37
3.4. Textes spécifiques au caractère autoroutier de l'opération .....	37



Ce chapitre a pour objet d'informer le public sur les principaux textes législatifs et réglementaires qui régissent la procédure d'enquête publique.

Le contenu des pièces du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été élaboré en tenant compte de l'ensemble des textes de référence applicables (lois, décrets, arrêtés, circulaires, normes et guides techniques). C'est notamment le cas de l'étude d'impact, des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de l'évaluation économique et sociale.

*Les textes présentés dans ce chapitre concernent différentes thématiques. Cette liste n'a pas vocation à être exhaustive et reprend uniquement les principaux textes.*

## 1. TEXTES GENERAUX REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET LE PROJET

- Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique
- Code de l'Environnement
- Code de l'Urbanisme
- Code général de la Propriété des Personnes Publiques
- Code général des Collectivités Territoriales (art. L47 à L50)
- Code du Patrimoine
- Code Forestier
- Code Rural et de la pêche maritime,
- Code de la Route
- Code de la Voirie Routière
- Code de la Santé Publique
- Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Loi n°2002-729 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité
- Loi n°85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre des principes d'aménagement son décret d'application n°86-984 du 19 avril 1986

## 2. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

### 2.1. Textes relatifs à la procédure du dossier d'enquête publique et au contenu du dossier

#### 2.1.1. TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE D'ENQUETE

Code de l'Environnement, partie législative :

- articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- articles R.123-2 à R.123-27, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- articles L1 et suivants

Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique partie réglementaire :

- articles R. 121-1 et R.121-2 concernant l'autorité compétente pour déclarer d'utilité publique,
- articles R.122-3 (expropriation de parcelles plantées de vignes AOC).

#### 2.1.2. TEXTES REGISSANT LE DOSSIER D'ENQUETE

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par l'article R.123-8 du Code de l'environnement. Il comprend également les pièces demandées au titre de l'article R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ainsi que certaines pièces complémentaires prévues par l'article R123-8 du Code de l'environnement dans un but d'assurer une bonne information du public.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-15 du Code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

## 2.2. Textes relatifs à l'étude d'impact

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L.122-1 à L.122-3-5, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,
- articles L.124-1 à L.124-8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande).

Code de l'environnement, partie réglementaire :

- articles R.122-1 à R.122-15, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

## 2.3. Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'environnement, partie législative :

- articles L.414-4 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- articles R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

## 2.4. Textes relatifs à l'évaluation socio-économique

Code des transports, partie législative :

- articles L.1511-1 et suivants à l'élaboration des projets et au bilan socio-économique.

Code des transports, partie réglementaire :

- articles R.1511-1 et suivants du code des transports.

## 2.5. Texte relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Code de l'urbanisme, partie législative :

- Articles L.153-1 à -60 relatifs aux plans locaux d'urbanisme et notamment les articles L.153-54 à 153-58 et R.153-13 à R.153-14

Code de l'urbanisme, partie réglementaire :

- Article R.151-1 à R.151-55 ;
- Articles R.153-13 et -14, relatifs à la mise en compatibilité avec une déclaration d'utilité publique

Décret :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme (*décret partiellement annulé par Conseil d'Etat dans deux décisions du 23 juin 2015 « FNE ». Nouveau décret, conforme aux exigences des normes européennes, devant prochainement paraître*).

## 2.6. Textes relatifs au classement des voies

Les procédures de classement dans la catégorie des autoroutes des voies seront réalisées conformément à l'article R122-1 du code de la voirie routière.

Dans le cas d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), l'enquête préalable à la DUP porte également sur le classement de la voirie.

Le classement dans la catégorie des autoroutes sera ainsi prononcé par le même décret en Conseil d'État que la DUP.

# 3. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT LE PROJET

## 3.1. Textes régissant le projet au stade de la DUP et ceux régissant la procédure d'expropriation

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :

- articles R.122-1 et R.122-3 concernant les atteintes portées à l'environnement, au patrimoine culturel ou aux exploitations agricoles et par des ouvrages publics.
- articles R.122-1 à R.122-3 concernant les avis et consultations spécifiques à certaines enquêtes.

## 3.2. Textes régissant la procédure d'expropriation postérieurement à la déclaration d'utilité publique

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- article L.132-1, concernant les arrêtés de cessibilité,
- articles L.221-1 et L.221-2, concernant l'ordonnance d'expropriation,
- articles L.222-1 à L.222-4, concernant le transfert des propriétés,
- articles L.223-1 à L.223-2 concernant les recours contre l'ordonnance d'expropriation,
- articles L.231-1 et L.231-2 concernant la prise de possession.

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :

- articles R.132-1 à R.132-4 concernant les arrêtés de cessibilité,
- articles R. 221-1 à R.221-8 concernant l'ordonnance d'expropriation,
- articles R.311-21 et suivants, R312-1 et suivants, R.322-1 et suivants, R.323-1 et suivants concernant notamment la fixation et le paiement des indemnités,
- articles R.231-1 à R.231-2 concernant la prise de possession

### 3.3. Textes relatif à la prise en compte de l'environnement

#### 3.3.1. TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DE L'EAU, DES MILIEUX AQUATIQUES ET DES ZONES HUMIDES

Code de l'Environnement, partie législative :

- article L.210-1 relatif à l'eau et aux milieux aquatiques,
- article L.211-1 à L211-13 relatifs au régime général et gestion de la ressource,
- article L.212-1 relatif aux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux,
- article L.212-5 relatif aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux,
- articles L.214-1 et suivants relatifs aux régimes et procédures d'autorisation ou de déclaration,
- Articles L216-1 et suivants.

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- articles R.211-1 à R.211-9 relatifs aux dispositions à caractère général,
- articles R.211-108 et R.211-109, concernant les zones humides,
- article R.214-106 du code de l'environnement, relatif à l'assainissement,
- articles R.214-1 à R214-60 concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration,
- articles R.214-6 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation,
- articles R.214-32 et suivants, concernant les dispositions applicables aux opérations soumises à déclaration,
- Articles R216-1 et suivants.

Arrêtés :

- arrêté ministériel du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du Code de l'environnement, modifié par l'arrêté du 8 juillet 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du Code de l'environnement,
- arrêtés du 18 novembre 2009 et du 18 novembre 2015 approuvant respectivement le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Loire-Bretagne 2010-2015 et 2016-2021.

#### 3.3.2. TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

Code de l'Environnement, partie législative :

- article L.411-1 et L.411-2 relatifs à la préservation du patrimoine naturel,
- articles L.414-4 et R.414-19 à R.414-26, concernant l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Articles L.211-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à la protection de la faune et de la flore,
- Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à la protection l'eau et des zones humides,
- articles L.122-1 et R.122-1-1 relatifs à l'autorité environnementale,
- articles L.242-1 et suivants relatifs aux réserves naturelles,
- articles L.341-1 et suivants relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- articles R.411-1 à R.411-14 relatifs aux mesures de protection et aux dérogations aux mesures de protection,
- Les articles L.414-1 et suivants, R.414-1 et suivants relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages,
- articles R.414-19 à R.414-26 concernant l'évaluation des incidences Natura 2000.

Lois :

- Loi modifiée n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement,
- Loi n°76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature.

### 3.3.3. TEXTES RELATIFS A L'AIR ET A LA SANTE

Code de l'Environnement, partie législative :

- articles L220-1 et L220-2, articles L221-1 à L221-5, L222-1 à L.222-7, L223-1 et L223-2 relatifs à la qualité de l'air et aux plans régionaux pour la qualité de l'air,
- articles L222-4 à L222-7 relatifs aux plans de protection de l'atmosphère.

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- articles R221-1 à R222-12 du code de l'environnement concernant la surveillance de la qualité de l'air et les plans régionaux pour la qualité de l'air,
- articles R222-13 à R223-4 du code de l'environnement concernant les plans de protection de l'atmosphère et les mesures susceptibles d'être mises en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique.

Circulaire :

- circulaire interministérielle n° 2005-273 du 25 février 2005, relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

### 3.3.4. TEXTES RELATIFS AU BRUIT

Code de l'Environnement, partie législative :

- articles L. 571-9 et suivants, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,

Code de l'Environnement, partie législative, partie réglementaire :

- articles R. 571-1, R.571-44 à R571-52-1, concernant la lutte contre le bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.

Décrets / Arrêtés :

- Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

### 3.3.5. TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE

- article L.630-1 du Code du Patrimoine relatifs aux sites,
- article L621-1 à L621-34 relatifs aux Monuments Historiques,
- articles R.151-41 et -42 du Code de l'Urbanisme,

- les articles R. 420-1 et R.421-1 à -29 du Code de l'Urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et déclarations préalables,
- les articles L.341-1 à L.341-7, L.341-10, L.341-12 à L.341-14 du Code de l'Environnement relatifs aux sites classés et inscrits,
- la circulaire du 30 octobre 2000 relative aux orientations pour la politique des sites,
- la Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT).

### 3.3.6. TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PATRIMOINE ET AUX FOUILLES ARCHEOLOGIQUES

Code du patrimoine, partie législative :

- articles L521-1 et suivants concernant l'archéologie préventive,
- articles L531-14 à L531-16 concernant les découvertes fortuites.

Code du patrimoine, partie réglementaire :

- articles R532-1 et suivants concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventives
- articles R531-8 à R531-10 concernant les découvertes fortuites.

Décrets :

- décret n°2002-89 du 16 janvier 2002 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive,
- décret n°2004-490 du 3 juin 2004 modifié par le décret n°2007-18 du 5 janvier 2007 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Circulaire :

- circulaire n°2004/025 du 24 novembre 2004 (et son instruction jointe) relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.

### 3.3.7. TEXTES RELATIFS A L'AGRICULTURE

Code Rural et de la Pêche maritime, partie législative :

- articles L.123-1 et suivants, concernant l'aménagement foncier agricole et forestier,
- articles L.123-24 à L.123-26 concernant les opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

Code Rural et de la Pêche maritime, partie réglementaire :

- articles R.123-1 et suivants, concernant l'aménagement foncier agricole et forestier,
- articles R.123-30 à R.123-39, concernant les opérations liées à la réalisation de grands ouvrages publics.

### 3.4. Textes spécifiques au caractère autoroutier de l'opération

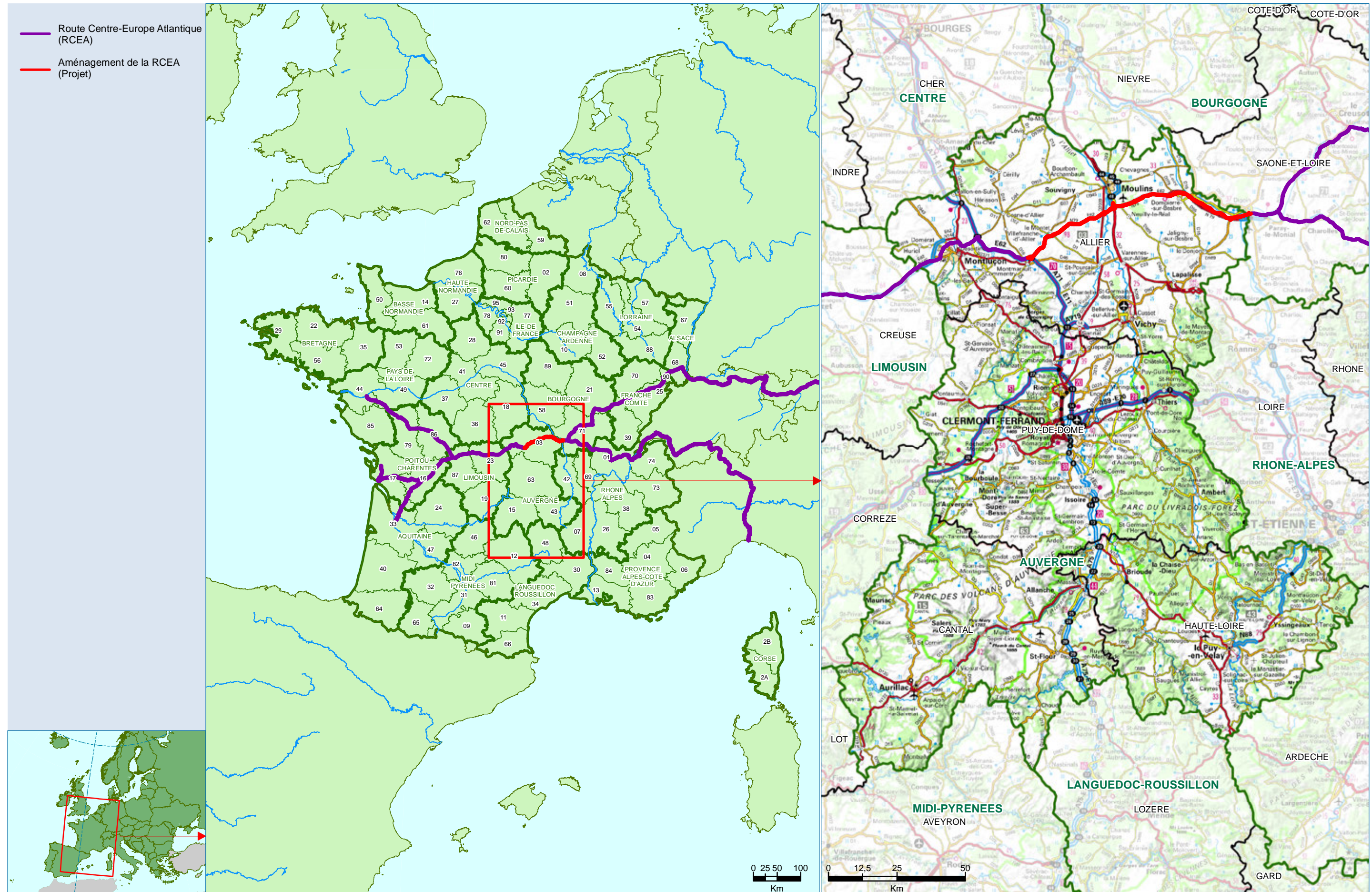
Le Code général de la Propriété des Personnes Publiques et notamment l'article L.2111-14 relatif au domaine public routier.

Le Code de la Voirie Routière identifiant le statut juridique des autoroutes et des bretelles des échangeurs et notamment ses articles L.121-1 et L.122-1.

Le Code de la Route, notamment l'article R.421-2 (usagers interdits sur autoroute).



# Pièce B. PLAN DE SITUATION



Sources : ESRI et IGN

Réalisation : SNC-LAVALIN mai 2014



MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



LOCALISATION DU PROJET

RCEA\_Loc\_Europe







# Pièce C. NOTICE EXPLICATIVE

# Sommaire de la pièce C > Notice Explicative

<b>CHAPITRE 1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION.....</b>	<b>45</b>
1. LE CONTEXTE DE L'OPERATION.....	47
2. LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DE LA RCEA ENTRE L'A71 ET L'A6 .....	49
3. LES ETUDES ET LES DECISIONS ANTERIEURES .....	53
4. PRESENTATION DE LA RCEA ACTUELLE .....	60
<b>CHAPITRE 2. JUSTIFICATION DU PROJET RETENU.....</b>	<b>65</b>
1. DES SOLUTIONS ALTERNATIVES PEU PERFORMANTES.....	67
2. LES PARTIS D'AMENAGEMENT ETUDIES POUR LA MISE A 2X2 VOIES DE LA RCEA .....	69
3. PRESENTATION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS PREFERENTIELLES D'AMENAGEMENT DES ECHANGEURS ET DES BARRIERES PLEINE VOIE.....	76
<b>CHAPITRE 3. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>89</b>
1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET .....	91
2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET .....	97
3. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS.....	101
4. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX .....	119

# **Chapitre 1.**

## **Objet et justification de l'opération**

# Sommaire de la Pièce C > Chapitre 1

<b>1. LE CONTEXTE DE L'OPERATION.....</b>	<b>47</b>
1.1. La RCEA, un axe de desserte est / ouest à l'échelle de l'Europe .....	47
1.2. La RCEA entre l'A71 et l'A6 : une liaison supportant des fonctionnalités multiples .....	48
<b>2. LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DE LA RCEA ENTRE L'A71 ET L'A6 .....</b>	<b>49</b>
2.1. Un enjeu prioritaire de sécurité.....	49
2.1.1. L'analyse des accidents sur la période 2005 à 2009 réalisée dans le cadre de la préparation du débat public	49
2.1.2. L'analyse des accidents sur la période 2009 à 2013 sur la section Montmarault - Digoïn .....	50
2.2. Un niveau de service de l'axe inadapté au trafic.....	50
2.3. Une nécessité de conforter l'attractivité régionale .....	51
2.3.1. Une structure de territoire qui nécessite une meilleure desserte .....	51
2.3.2. Soutenir et développer le développement économique .....	51
2.3.3. Un secteur tertiaire assez bien développé notamment dans le tourisme.....	51
2.3.4. Accompagner la dynamique d'aménagement mise en place par les acteurs territoriaux .....	52
2.4. La prise en compte des enjeux environnementaux et de la qualité de vie des riverains .....	52
2.5. Conclusion : les objectifs du projet.....	53
<b>3. LES ETUDES ET LES DECISIONS ANTERIEURES .....</b>	<b>53</b>
3.1. L'itinéraire A71/A6 : une mise à 2x2 voies entièrement déclarée d'Utilité Publique entre 1995 et 1997 .....	53
3.1.1. Des travaux engagés des 1995 dans le cadre des CPER puis du PDMI avec la mise à 2x2 voies progressive de certaines sections.....	54
3.1.2. L'urgence de poursuivre la mise à 2x2 voies et l'évolution du cadre législatif.....	55
3.1.2.1. Les priorités du Grenelle I de l'environnement dans le domaine des transports .....	55
3.1.2.2. L'inscription de la RCEA au titre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT).....	56
3.1.2.3. Le rapport de la commission « Mobilité 21 » .....	56
3.1.2.4. L'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire par recours à une concession autoroutière.....	56
3.2. Le débat public et la décision ministérielle du 24 juin 2011 .....	57
3.2.1. Le déroulement et le bilan du Débat Public .....	57
3.2.1.1. Les informations mises à disposition du public.....	57
3.2.1.2. Le projet porté au débat public et le déroulement du débat.....	57
3.2.1.3. Le bilan du débat public .....	58
3.2.2. La décision ministérielle du 24 juin 2011 .....	58
3.2.3. Les évolutions du projet ultérieures à la DM du 24 juin 2011 .....	58
3.2.3.1. Les principes d'aménagement, de financement et le calendrier retenus dans l'Allier .....	59

3.2.3.2. Les principes d'aménagement, de financement et le calendrier retenus en Saône-et-Loire .....	59
3.3. Le décret du 21 août 2015 .....	60
<b>4. PRESENTATION DE LA RCEA ACTUELLE .....</b>	<b>60</b>
4.1. Caractéristiques .....	60
4.2. Les échangeurs existants .....	61

L'objet du présent chapitre vise à démontrer l'utilité publique du projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79) entre Montmarault et Digoin, par recours à une concession autoroutière.

Afin d'éclairer au mieux les raisons des choix qui ont été opérés, les éléments de justification du projet sont organisés en 3 parties :

- la présentation du contexte de l'opération qui replace le projet dans son itinéraire plus global et présente les principales caractéristiques de la RCEA actuelle dans la traversée du département de l'Allier ;
- la présentation des enjeux de l'axe existant et du contexte des territoires qu'il traverse qui permet de justifier la nécessité d'aménager à 2x2 la RCEA entre Montmarault et Digoin ;
- une synthèse des études et des décisions antérieures qui ont abouti au choix du recours à une concession autoroutière pour aménager rapidement la RCEA dans l'Allier.

## 1. LE CONTEXTE DE L'OPERATION

### 1.1. La RCEA, un axe de desserte est / ouest à l'échelle de l'Europe

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) relie Royan à Chalon-sur-Saône et Mâcon sur l'autoroute A6 et est prolongée au-delà par le réseau autoroutier de l'est de la France. La RCEA fait partie de l'itinéraire européen E62, reliant Nantes à Gênes par Genève et Milan. Elle irrigue également les territoires qu'elle traverse et les agglomérations proches dont elle assure la desserte.

La RCEA fait partie des rares liaisons est-ouest du territoire français, dont le réseau routier est plutôt organisé en étoile autour de l'agglomération parisienne. En particulier, la RCEA est la première liaison est/ouest située au nord du Massif Central et constitue donc un axe de transit naturel, notamment pour le transport de marchandises, permettant d'éviter les reliefs et les difficultés de circulation qu'ils peuvent entraîner, notamment en hiver.

La RCEA se découpe en 3 grandes sections :

- la **section entre l'autoroute A10 à Saintes et l'autoroute A20** à Limoges par la route nationale RN141 (et son prolongement jusqu'à Royan par la RN150) dont la mise à 2x2 voies a fait l'objet de déclarations d'utilité publique en 1996, 2000 et 2002. Ces sections sont aujourd'hui partiellement aménagées ;
- la section **entre l'autoroute A20 à La Croisière et l'autoroute A71** à Montluçon par la RN145 dont l'aménagement en route express à 2x2 voies avec carrefours dénivelés a été déclaré d'utilité publique par décret en 1993. Cette section a été mise en service complète en 2011 ;

- la **section entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Chalon-sur-Saône et Mâcon** par les routes nationales RN79, RN70 et RN80.

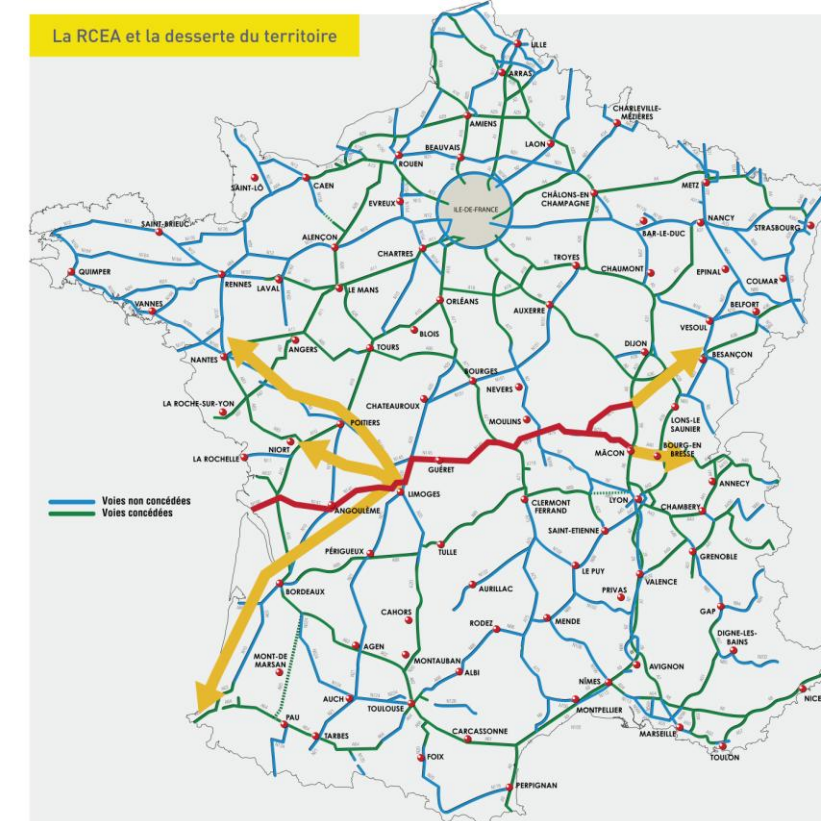


Carte 4 : Itinéraire de RCEA en France et en Europe

La section de la RCEA située entre l'A71 et l'A6, qui concerne en partie le département de l'Allier et celui de la Saône-et-Loire, constitue donc une section d'un itinéraire plus vaste qui permet de relier les façades ouest et est de la France et plus largement l'Europe de l'Est.

Elle fait aujourd'hui partie d'un ensemble de routes nationales dont le maillage s'étend, par exemple avec l'autoroute A89, achevée en 2013, qui relie Libourne à Lyon via Clermont-Ferrand, le barreau entre l'A89 et l'A20 dont les travaux de mise à 2x2 voies se déroulent entre 2013 et 2015 et la future liaison A89-A6 entre La Tour de Salvagny et l'A6 au nord de Lyon.

La RCEA (RN79) est connectée avec la RN7 au sud de Moulins. Les aménagements prévus sur cet axe, que ce soit sur la partie nord (mise à 2x2 voies de quatre sections entre Nevers et Moulins), ou la partie sud (déviation de Varennes-sur-Allier et aménagement à 2x2 voies de plusieurs sections entre Lapalisse et Roanne) amélioreront les liaisons entre ces deux axes.



Carte 5 : La RCEA et la desserte du territoire

Source : dossier du maître d'ouvrage, Débat Public 2009

## 1.2. La RCEA entre l'A71 et l'A6 : une liaison supportant des fonctionnalités multiples

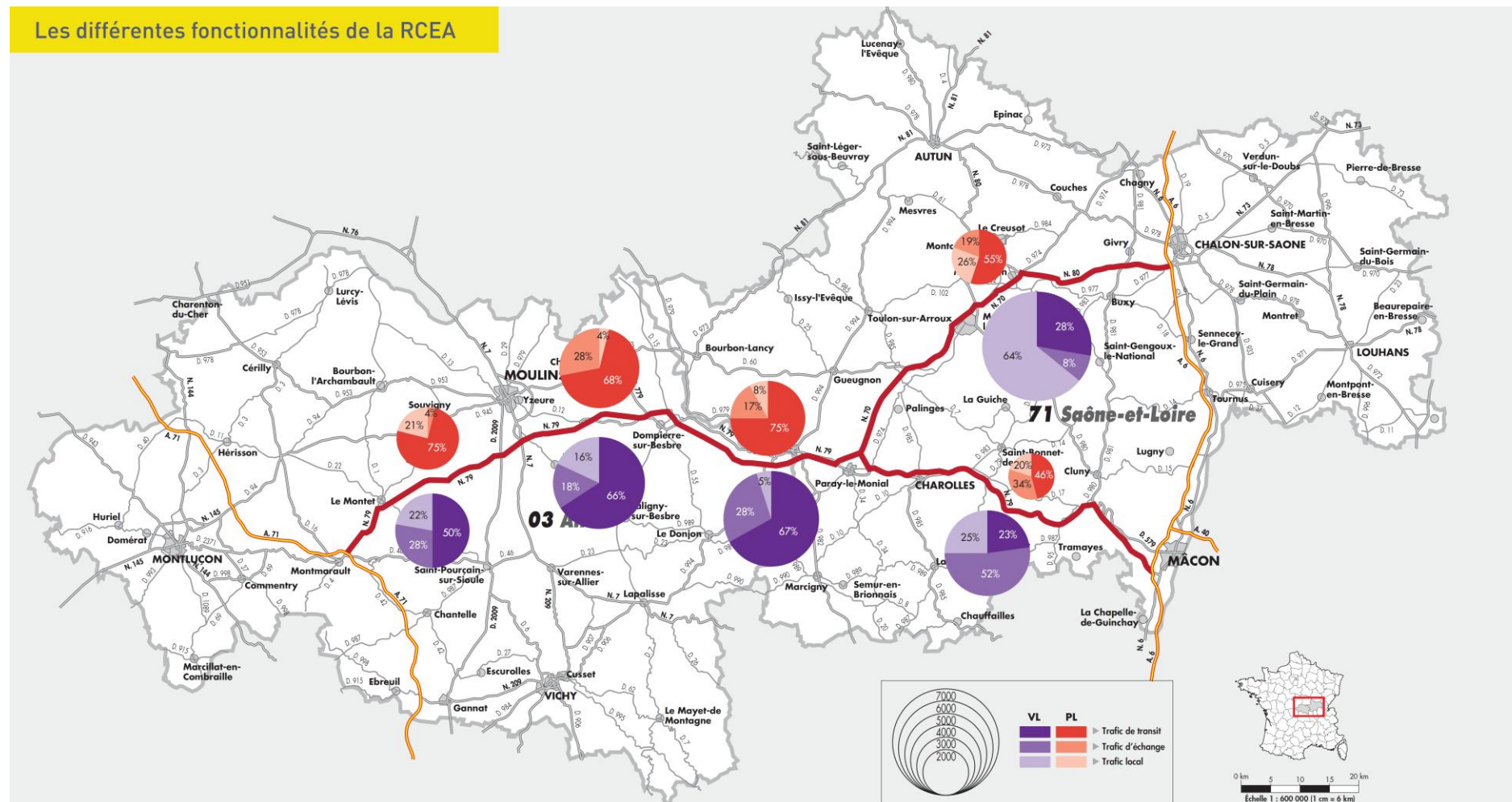
L'étude des différents types de trafics circulant sur la RCEA permet de constater que cet axe est utilisé à la fois pour des déplacements locaux, nationaux mais aussi européens. Cet axe répond donc aujourd'hui à des fonctionnalités multiples, supportant à la fois des trafics locaux et des trafics de longue distance.

Cet itinéraire se caractérise par un nombre d'échangeurs important, permettant une desserte fine du territoire. Hormis sa fonction d'itinéraire de transit, la RCEA entre les autoroutes A71 et A6, supporte donc également un trafic local. Ainsi, de Montmarault à Digoin, la RCEA compte 13 échangeurs (ou demi-échangeurs).

Sans distinction du type de circulation (longue/courte distance ; véhicule léger/ poids lourd), le trafic global observé sur la RCEA en 2009 était le suivant :

- entre Montmarault et Paray-le-Monial : de 8 200 (Montmarault – Toulon-sur-Allier) à 15 200 (Molinet – Paray-le-Monial) véhicules
- entre Paray-le-Monial et Mâcon : environ 12 000 véhicules par jour ;
- sur la branche nord, de Ciry-le-Noble à Chalon-sur-Saône : près de 18 000 véhicules par jour.

La carte ci-contre présente la part des poids lourds dans ce trafic moyen journalier annuel (TMJA) en 2009. Ainsi, en Saône-et-Loire, la part des poids lourds sur la RCEA varie entre 22 et 26 % du nombre total de véhicules. Dans l'Allier, cette proportion est plus élevée, atteignant 45 % entre Dompierre-sur-Besbre et Toulon-sur-Allier et 40 % sur les autres portions. **La part des poids lourds est donc très importante sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, et largement supérieure à la moyenne nationale qui est de 12 % pour le réseau national non concédé.**



Carte 7 : Les différentes fonctionnalités de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'A6

Source dossier du maître d'ouvrage, débat public

Trois types de trafics cohabitent Sur la RCEA, entre l'A71 et l'A6 :

- des trafics de transit ;
- des trafics d'échange ;
- des trafics locaux.

A la lecture de la Carte 7 : Les différentes fonctionnalités de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'A6, on constate qu'en Saône-et-Loire, le trafic de desserte locale domine pour représenter jusqu'à 64% du trafic des véhicules légers sur le branche Nord.

Le trafic local de véhicules légers diminue significativement lorsqu'on se déplace à l'ouest, vers l'Allier. Le trafic de transit poids-lourds est donc prédominant dans l'Allier et représente jusqu'à 75% du trafic de poids-lourds.

L'Allier supporte donc avant tout un trafic de transit de véhicules légers comme de véhicules lourds. Le trafic d'échange représente quant à lui environ 1/4 des flux.

Le trafic local reste très faible pour les poids lourds, mais est tout de même présent pour les véhicules légers, notamment sur la section comprise entre Montmarault et Dompierre-sur-Besbre.

Le transport de marchandises se révèle être très important sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon, allant même jusqu'à représenter 45 % du trafic total.



## 2. LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DE LA RCEA ENTRE L'A71 ET L'A6

### 2.1. Un enjeu prioritaire de sécurité

L'amélioration de la sécurité routière sur la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'A6 est un enjeu primordial à traiter, cette route se caractérisant en effet par une gravité particulière des accidents qui y surviennent, en raison, notamment, d'une proportion importante de chocs frontaux avec des poids lourds.

Malgré les mesures prises au niveau national en faveur de la sécurité routière, le nombre d'accidents sur la RCEA demeure élevé, même s'il reste inférieur à ce qui est constaté sur l'ensemble du réseau national. Cependant, la gravité de ces accidents est elle très supérieure.

#### 2.1.1. L'ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LA PERIODE 2005 A 2009 REALISEE DANS LE CADRE DE LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC

Une analyse des accidents sur la section de la RCEA comprise entre les autoroutes A71 et A6 a été réalisée dans le cadre de la préparation du débat public de 2009 (voir page 57 pour de plus amples détails sur le contexte et le déroulement du débat public).

Cette analyse des accidents survenus entre 2005 et 2009 a permis d'établir les constats suivants (hors zones de travaux) :

- on dénombre 151 accidents, occasionnant le décès de 69 personnes, ainsi que 192 blessés graves (hospitalisés) et 100 blessés non hospitalisés ;
- sur les 151 accidents, ayant eu lieu de 2005 à 2009, 98 sont survenus sur des routes à chaussée bidirectionnelle. Les sections à 2 voies concentrent donc l'essentiel des accidents alors qu'ils ne concernent que la moitié du linéaire étudié, le reste étant constitué de routes à 2x2 voies ou de routes à chaussée bidirectionnelle mais aménagées avec des créneaux de dépassement ;
- la proportion d'accidents graves est plus importante dans les accidents survenus sur des routes à chaussée bidirectionnelle que dans les accidents ayant eu lieu sur des portions aménagées à 2x2 voies ou avec un créneau de dépassement (92 accidents graves sur 98 accidents pour les routes à 2 voies) ;
- ces accidents occasionnent un nombre de tués très important sur les chaussées bidirectionnelles (46 tués de 2005 à 2009) ;

- les accidents survenant sur des sections aménagées à 2x2 voies sont dans l'ensemble moins graves que ce qui est constaté au niveau national. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que le trafic y était moins dense que sur les autres routes à 2x2 voies.

Comme mentionné au paragraphe précédent, l'analyse des trafics sur la période 2003/2009 montre que la RCEA de Montmarault à Chalon-sur-Saône/Mâcon supporte un important trafic de poids lourds qui peut dépasser 40 % du trafic dans l'Allier, alors que la moyenne nationale est (2009), de 12 % sur le réseau national non concédé.

Cet axe supporte également des trafics locaux, les véhicules légers doivent donc cohabiter avec les poids-lourds alors que sur la moitié de l'itinéraire les dépassements ne sont pas autorisés.

L'étude réalisée en 2009 montre également que plus de 80 % des accidents impliquent un véhicule léger, et 50 % un poids lourd. Ces chiffres sont supérieurs à ce qui est observé sur l'ensemble du réseau routier national en 2008. Cependant, les poids lourds ne sont pas, dans la plupart des cas, à l'origine de l'accident. Par contre, le nombre élevé de poids lourds circulant sur la RCEA accroît fortement la gravité des accidents en cas de collision.

La majorité des accidents graves (39 % des accidents et 43 % des accidents graves sur la période 2005-2009), résulte du déport d'un véhicule sur la voie de gauche. Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle : assoupissement, malaise, défaut de maîtrise... La fréquence de ces pertes de contrôle est particulièrement forte sur la RCEA, et peut s'expliquer par l'importance des déplacements longs et par une certaine monotonie de la route engendrant une baisse de l'attention du conducteur.

L'analyse des accidents montre que de nombreux accidents résultent d'une collision frontale (36 % des accidents) et/ou d'une collision multiple (23 % des accidents). Ces deux types de collisions ne représentent que la moitié des accidents, mais sont responsables de plus de 60 % des accidents graves et de plus de 75 % des décès, ce qui témoigne de la gravité des accidents ayant lieu sur des portions à chaussée unique sans séparateur central.

En revanche, les facteurs d'accidents qui dominent généralement sur le réseau routier national, que sont les vitesses excessives et l'alcool, sont des facteurs peu présents sur la RCEA. En effet, la RCEA est surtout utilisée pour des déplacements à caractère professionnel ou de longue distance, déplacements qui se rencontrent également en général sur le réseau autoroutier. La densité du trafic des poids lourds impose, de plus, le respect des limitations de vitesse à la majorité des usagers. Le renforcement des contrôles de vitesse et d'alcoolémie sur le réseau routier national a eu des effets bénéfiques sur la sécurité routière au cours des dix dernières années mais n'a pas eu un impact significatif sur la RCEA car l'alcool et la vitesse ne sont pas à l'origine de la majorité des accidents qui surviennent sur cet axe.

Enfin, il faut noter qu'il n'y a pas de zone d'accumulation d'accidents. Ceux-ci se produisent en effet de manière diffuse sur l'ensemble des sections, les différences observées d'une section à l'autre n'étant pas significatives et les nombres d'accidents variant fortement d'une année sur l'autre.

### 2.1.2. L'ANALYSE DES ACCIDENTS SUR LA PERIODE 2009 A 2013 SUR LA SECTION MONTMARCAULT - DIGOIN

L'analyse des accidents a été actualisée sur la période 2009-2013 dans le cadre du dossier d'études préalables et de l'étude d'impact de l'opération sur la section comprise entre Montmarault et Digoïn.

Sur la période 2009-2013, 57 accidents corporels de la circulation routière ont été recensés sur la N79 entre Montmarault et l'échangeur de Digoïn.

Sur l'ensemble de la RCEA, y compris les zones en travaux durant la période d'étude, sont dénombrés :

- 57 accidents dont 29 accidents mortels ;
- 56 accidents ayant provoqué la mort ou des soins hospitaliers de plus de 24 heures pour au moins un usager impliqué ;
- 42 tués, 73 Blessés hospitalisés (BH) et 16 Blessés légers (BL).

Le nombre d'accident corporel est stable au cours de la période 2009-2013. Avec environ 11 accidents par an, on ne constate aucune évolution par rapport à la période 2005-2009. En revanche, on note une forte augmentation du nombre de tués avec 42 morts au cours de la période 2009-2013 contre 28 au cours de la période 2005-2009.

L'analyse des accidents survenus sur la période d'étude en dehors des zones de travaux montre que l'ensemble des accidents s'est produit sur des sections bi-directionnelles et que les chocs frontaux représentent 47 % des accidents et impliquent dans la majorité des cas un poids-lourds.

Les conclusions issues de l'analyse des accidents survenus entre 2005 et 2009 sur l'ensemble de l'axe compris entre l'A71 et l'A6 sont applicables sur la période 2009 – 2013 sur la section comprise entre Montmarault et Digoïn.

**La RCEA est donc un axe où l'insécurité routière est forte, principalement sur les sections à chaussée bidirectionnelle.**

**Le trafic élevé pour ce type de route, le nombre élevé de poids lourds y circulant, la cohabitation difficile entre trafic local et trafic de transit, ou encore la configuration de la route sont autant d'éléments permettant d'expliquer cette situation.**

**L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA, avec séparateur, permettra donc d'améliorer la situation de manière significative, en limitant les collisions frontales aux conséquences dramatiques et en améliorant les conditions de circulation des usagers.**

## 2.2. Un niveau de service de l'axe inadapté au trafic

Outre les problèmes de sécurité liés aux caractéristiques de la route (chaussée unique) et la forte présence de poids lourds, la RCEA présente actuellement une qualité de service à l'utilisateur qui doit être améliorée.

L'ICTAAL (instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison) **préconise une distance de 30 km entre aires de repos et de 60 km entre aires de service.** Or, sur la RCEA entre Montmarault et Digoïn, il n'existe actuellement qu'une aire de repos à Pierrefitte-sur-Loire et aucune aire de service. Des aires de services sont présentes sur l'A71 et sur les branches sud et nord de la RCEA en Saône-et-Loire cependant les fortes distances entre les aires ne permettent pas d'offrir le confort attendu pour de longs parcours.

En outre, ces aires sont à l'heure actuelle insuffisamment équipées pour répondre aux besoins des usagers (nombre de places de stationnement, sanitaires, station service, restaurants...).

Ce manque d'aires de service et de repos suffisamment équipées est crucial pour les poids lourds qui ont l'obligation de faire des pauses régulières.

En l'absence d'aires de repos suffisantes et adaptées, les poids lourds se garent en bordure de l'infrastructure ou se reportent sur les aires de stationnement des communes qu'ils traversent. Ces stationnements sur des emplacements non prévus à cet effet constituent, de plus, une source de nuisance pour les riverains.

Les accotements, ou bandes d'arrêt, sont de largeur inégale sur la longueur de l'axe et ne permettent pas toujours l'arrêt d'un véhicule, notamment d'un poids lourd, en cas de nécessité absolue, sans que ce dernier n'empiète sur la chaussée.

Tout ceci contribue à une gêne pour l'utilisateur qui doit redoubler d'attention et rester extrêmement vigilant. Il doit notamment régulièrement s'adapter au changement d'environnement routier du fait de la succession de créneaux à 2x2 voies et de sections à chaussée bidirectionnelle, ces dernières ayant des caractéristiques géométriques inadaptées pour les dépassements.

Le niveau de service insuffisant contribue à accentuer les problèmes de sécurité sur l'axe.

**L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Digoïn permettra d'améliorer significativement le niveau de service de l'itinéraire et également de contribuer à l'amélioration des problèmes de sécurité de l'axe.**

## 2.3. Une nécessité de conforter l'attractivité régionale

### 2.3.1. UNE STRUCTURE DE TERRITOIRE QUI NECESSITE UNE MEILLEURE DESSERTE

L'organisation spatiale des territoires traversés par la RCEA dans l'Allier<sup>1</sup> est principalement axée sur des zones urbaines qui s'étendent depuis la fin des années 1990, s'accompagnant d'une polarisation à la fois des activités économiques et des services.

Face à ce phénomène d'étalement urbain, de nombreux espaces ruraux subsistent, mais sont parfois fragilisés sur le plan économique

**Trois aires urbaines sont présentes dans l'Allier sur le territoire du projet : Montluçon, Vichy et Moulins.** Ces trois aires urbaines, de taille comparable (58 000 habitants pour l'aire urbaine de Moulins, 80 000 pour celle de Vichy, et 78 000 pour celle de Montluçon) concentrent près de 65 % de la population de l'Allier et la majorité des emplois.

Cette organisation autour de trois pôles urbains permet une répartition spatiale des services, limitant l'isolement des campagnes. Seules 66 communes regroupant 8 % de la population sont à plus de 45 minutes de l'une de ces trois aires urbaines, et des équipements correspondants.

On constate une progression des aires urbaines qui intègrent toujours plus de nouvelles communes. Cette progression s'accompagne d'une concentration des activités économiques dans les pôles urbains.

Ce phénomène de polarisation autour des aires urbaines entraîne une augmentation des flux domicile-travail, puisque de nombreux ménages s'installent en périphérie de ces aires urbaines. Cette répartition spatiale des populations contribue ainsi à une mutation et une spécialisation des territoires avec des villes centres et des périphéries qui sont au cœur de l'activité économique et commerciale des aires urbaines.

Pendant de nombreuses années, le territoire irrigué par la RCEA dans l'Allier a connu une baisse démographique importante mais la population tend aujourd'hui à se stabiliser. La présence d'infrastructures de transport performantes, entre autres choses, semble ainsi être un élément permettant de conserver les populations, voire d'en attirer de nouvelles.

**Des liaisons de transport efficaces sont nécessaires pour conforter l'attractivité d'un territoire et répondre aux besoins de déplacements de ses habitants. Ainsi, il est essentiel de relier les pôles d'habitat aux pôles d'emplois, ainsi qu'aux équipements (écoles, hôpitaux...). Pour cela, il convient de relier entre elles les aires urbaines du territoire, mais également de les connecter aux pôles d'emplois plus éloignés que sont par exemple des villes comme Lyon ou Clermont-Ferrand.**

**La mise à 2x2 voies de la RCEA permettra 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.**

<sup>1</sup> Pour mémoire, 91 des 92 km de la section de la RCEA concernée par le présent dossier de DUP sont situés dans l'Allier

### 2.3.2. SOUTENIR ET DEVELOPPER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le département de l'Allier a pendant longtemps construit son développement sur deux principaux secteurs : l'industrie et l'agriculture.

Le territoire de l'Allier est fortement marqué par les activités industrielles qui restent un secteur très dynamique soutenu par de grands groupes implantés dans le département mais également par la présence de très nombreux petits établissements. Cependant, l'emploi industriel reste fragile en raison de difficultés rencontrées par certaines entreprises ou bassins d'emploi du territoire.

Ces activités industrielles sont des activités fortement génératrices de déplacement, la route étant le mode de transport le plus utilisé à la fois pour l'importation et pour l'exportation de marchandises.

**La mise à 2x2 voies de la RCEA grâce à l'amélioration de l'accessibilité des territoires permettra de soutenir le secteur industriel, secteur nécessitant des infrastructures de transport performantes.**

Outre le secteur industriel, l'économie de l'Allier est également marquée par l'agriculture qui reste un secteur d'emploi important.

Le territoire du projet représente donc un important secteur de production agricole, pour lequel il convient de trouver des débouchés à la fois dans l'industrie agroalimentaire mais également plus directement dans les zones de consommation des produits. Ces deux débouchés nécessitent le recours au transport et à la logistique afin d'acheminer les produits vers les zones de consommations ou vers les industries agroalimentaires du territoire mais également hors territoire. La mise à 2x2 voies de la RCEA devra prendre en compte cette dimension pour soutenir cette activité importante pour l'économie de l'Allier.

### 2.3.3. UN SECTEUR TERTIAIRE ASSEZ BIEN DEVELOPPE NOTAMMENT DANS LE TOURISME

Le secteur tertiaire est le premier employeur du territoire dans l'Allier et concentre un peu plus de la moitié des emplois. Cependant, même s'il occupe une grande majorité des emplois du territoire, le poids économique du secteur tertiaire apparaît plus modeste. En effet, très développé dans les services aux entreprises, notamment industrielles, le secteur tertiaire présente un important manque en ce qui concerne les services marchands à haute valeur ajoutée, tels que les activités informatiques, les études de marché, le conseil et l'ingénierie.

Ce déficit s'explique historiquement par un morcellement des sites industriels qui a entraîné un éclatement de l'offre de services, et une orientation vers les activités comme l'intérim, le transport, les services de nettoyage et de sécurité.

De plus, il faut noter que le développement des services s'effectue le plus souvent en appui d'un secteur industriel en bonne santé, les deux étant liés. En outre, les activités tertiaires ont tendance à s'implanter sur des territoires disposant d'une main-d'œuvre qualifiée, et plus spécifiquement pour les activités commerciales, dans des secteurs où il y a des consommateurs.

**L'implantation d'activités tertiaires nécessite donc le maintien d'une population active. En cela, la mise à 2x2 voies permettrait à ce secteur de se pérenniser et se développer.**

En développement depuis quelques années, l'activité touristique dans l'Allier demande à être confortée par des infrastructures de transport performantes.

Le département possède, en effet, un patrimoine historique riche qu'il convient de mettre en valeur. De part et d'autre de la RCEA, le paysage est rythmé par un ensemble de sites, monuments, châteaux ou églises, dont certains sont classés au titre de la protection des monuments historiques

Outre le patrimoine culturel des territoires traversés par la RCEA, des lieux de loisirs entraînent une forte activité touristique. On peut par exemple citer 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 nécessite donc des infrastructures de transport performantes, capables de répondre aux besoins de déplacements des touristes.**

#### 2.3.4. ACCOMPAGNER LA DYNAMIQUE D'AMENAGEMENT MISE EN PLACE PAR LES ACTEURS TERRITORIAUX

Le territoire de l'Allier est couvert par des outils de planification du territoire que sont, par exemple, les PLU (Plan Local d'Urbanisme) ou les SCoT (Schéma de Cohérence Territorial).

Ces outils permettent de coordonner les différents acteurs afin de faire émerger des projets et des politiques sectorielles cohérentes sur le territoire concerné (logement, activités, déplacements, économie...).

Parmi les orientations fixées dans les SCoT, on retrouve généralement :

- des mesures dans le domaine des transports et des déplacements pour améliorer l'accessibilité du territoire. La RCEA est au cœur du dispositif ;
- des mesures en matière d'environnement : la préservation des espaces naturels et agricoles avec la mise en place de corridors écologiques, des mesures pour limiter l'étalement urbain et des mesures pour favoriser une meilleure intégration paysagère des espaces urbains existants.

Les structures intercommunales (EPCI) ou les Pays qui existent dans l'Allier sont à l'origine de nombreuses initiatives pour favoriser le développement économique du territoire, on citera par exemple le développement de zones d'activités de Montmarault, dont certaines à proximité immédiate de la RCEA porté par le Pays de la vallée de Montluçon et du Cher et de la zone d'activité Ecoparc au nord de Montbeugny (Yzeure).

Afin de dynamiser la création d'entreprises et donc d'emplois, l'État et les collectivités locales mettent en place un certain nombre d'outils comme les pôles de compétitivité, pôles d'excellence rurale ou systèmes productifs locaux.

Ces outils de dynamisation économique ont pour objectif de mieux exploiter les ressources et les compétences économiques spécifiques à chaque territoire.

On recense trois pôles de compétitivité en Auvergne et 3 pôles d'excellence rurale dans l'Allier destinés à favoriser le développement des territoires ruraux.

**L'aménagement de la RCEA vise à améliorer les déplacements, la sécurité routière et l'attractivité économique du territoire. En cela, il est en cohérence avec les objectifs d'attractivité économique des SCoT, PLU et projets portés par les pays et les EPCI qui poursuivent sensiblement les mêmes objectifs. De plus, l'aménagement de cet axe structurant conforte cette dynamique de développement à l'échelle intercommunale, en reliant mieux les espaces entre eux et participe à la poursuite du développement des territoires traversés.**

#### 2.4. La prise en compte des enjeux environnementaux et de la qualité de vie des riverains

Les territoires traversés par la RCEA entre Montmarault et Digoïn possèdent des paysages et milieux naturels remarquables et protégés.

**L'aménagement de la RCEA sera l'occasion de prendre en comptes les enjeux en présence et d'intégrer au projet les mesures de réductions des impacts de l'infrastructure sur l'environnement.** On citera notamment :

- l'accompagnement paysager de l'infrastructure, des échangeurs couplés ou non à des barrières de péages et des aires annexes ;
- l'optimisation de la longueur de l'ouvrage de franchissement de la rivière Allier pour redonner de l'espace de mobilité à ce cours d'eau et également améliorer les continuités écologiques sous l'ouvrage ;
- la création d'ouvrages de franchissement pour la petite et la grande faune (buses sous la chaussée ou passage grande faune) afin de restituer de la transparence écologique ;
- la modification de nombreux ouvrages hydrauliques qui permettra d'améliorer les continuités hydraulique et écologique des cours d'eau franchis ;
- la mise aux normes ou création d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée, actuellement en partie inexistant sur le linéaire de la RCEA concerné par le projet.

## 2.5. Conclusion : les objectifs du projet

Les objectifs du projet sont donc :

- d'améliorer de la sécurité routière de la RCEA entre Montmarault et Digoin : enjeu prioritaire du projet. Cet axe actuellement à 2x1 voie, sans séparateur de chaussées sur 60% de son parcours, supporte un important trafic de poids lourds. La RCEA n'est donc pas adaptée à la circulation qu'elle supporte et est marquée par une forte gravité des accidents y survenant en raison notamment d'une proportion importante de chocs frontaux avec les poids lourds ;
- d'améliorer la qualité de service. Les équipements de service pour les usagers : aire de service, aire de repos ne sont pas assez nombreux sur la RCEA et ne sont pas suffisamment équipés.
- de favoriser le développement économique. L'amélioration de l'accessibilité et donc de l'attractivité des territoires qu'elle dessert permettra de renforcer la compétitivité des entreprises. De plus, la fiabilisation des temps de parcours et la fluidification du trafic seront un atout pour les entreprises et permettront de conforter le tissu économique. Le projet sera également favorable au développement du tourisme qui nécessite des infrastructures de transport performantes ;
- d'améliorer l'intégration environnementale du projet en complétant, par exemple, le dispositif de collecte et de traitement des eaux de ruissellement des chaussées.

## 3. LES ETUDES ET LES DECISIONS ANTERIEURES

L'aménagement à 2x2 voies de la section **entre l'autoroute A10 à Saintes et l'autoroute A20 à Limoges par la RN141 et de son prolongement jusqu'à Royan par la RN150**, a fait l'objet de déclarations d'utilité publique en 1996, 2000 et 2002. Ces sections sont aujourd'hui partiellement aménagées.

Sur la section comprise entre **Royan et Limoges via Saintes**, la RCEA est à 2x2 voies sur une grande partie du tracé.

L'itinéraire de la RCEA entre **Limoges et La Croisière** emprunte l'autoroute A20 qui est gratuite sur cette section.

La section comprise entre **l'autoroute A20 à La Croisière et l'autoroute A71 à Montluçon (RN145)** est à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire.

Depuis Montluçon, il est possible de poursuivre sur la RCEA en empruntant l'autoroute A71 de Montluçon à Montmarault. Cette partie de l'A71 est concédée aux Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR).

La section de la RCEA comprise entre **l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Mâcon ou Chalon-sur-Saône**, d'une longueur totale de 240 km (en cumulant les linéaires des branches nord et sud), traverse les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Cet itinéraire, se caractérise par un nombre d'échangeurs important, permettant une desserte fine du territoire. Hormis sa fonction d'itinéraire de transit, la RCEA entre les autoroutes A71 et A6, supporte également un trafic local. Ainsi, de Montmarault à Paray-le-Monial, la RCEA compte 16 échangeurs (ou demi-échangeurs).

La branche Nord, de Paray-le-Monial à Chalon-sur-Saône, en compte elle vingt-deux et la branche Sud, de Paray-le-Monial à Mâcon, treize.

### 3.1. L'itinéraire A71/A6 : une mise à 2x2 voies entièrement déclarée d'Utilité Publique entre 1995 et 1997

La section de la RCEA comprise entre l'autoroute A71 à Montmarault et l'autoroute A6 à Chalon-sur-Saône et Mâcon a été essentiellement construite dans les années 70.

La mise à 2x2 voies de la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon s'inscrit dans le cadre national du **Schéma Directeur Routier National (SDRN)** de 1992.

Approuvé le 1<sup>er</sup> avril 1992, le SDRN de 1992 a alors pour principaux objectifs :

- d'ouvrir les régions françaises sur l'Europe ;
- de relier la façade Atlantique et les grands ports français à l'arrière-pays de l'Europe ;
- de répondre à l'accroissement du trafic ;
- de désenclaver les régions ;
- de rééquilibrer les infrastructures à l'ouest de l'Europe.

L'aménagement à 2x2 voies de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 devait répondre à ces objectifs puisque sa réalisation devait permettre l'ouverture d'une liaison transversale rapide et de haut niveau de service entre, d'un côté, la façade Atlantique et la péninsule ibérique, et de l'autre, l'Italie, la Suisse et l'Allemagne.

Elle devait également permettre d'améliorer les liaisons entre les bassins de la Loire et du Rhône-Saône et enfin, de mieux desservir les zones urbanisées du secteur.

Les routes nationales RN145, RN1079, RN79, pour le département de l'Allier, et les RN79, RN70 et RN80 dans le département de Saône-et-Loire, sont ainsi classées **Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT)** dans le Schéma Directeur Routier National de 1992.

Le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire (CIAT) de Mende, le 12 juillet 1993, inscrit en outre le financement de l'aménagement de cet axe parmi les investissements de l'État sur le réseau routier national XI<sup>e</sup> plan. **La mise à 2x2 voies de cette section, avec les caractéristiques permettant de recevoir le statut de route express, est ainsi approuvée par les décisions ministérielles du 3 août 1993 et du 7 décembre 1993.**

Elle a fait l'objet de trois déclarations d'utilité publique pour son aménagement à 2x2 voies et pour lui conférer le statut de route Express :

- **Décret du 17 mars 1995** déclarant d'utilité publique et urgents les travaux concernant l'aménagement à 2x2 voies entre **Dompierre-sur-Besbre - Est et Paray-le-Monial - Est de la R.N. 79, dans le département de l'Allier, et des R.N. 79 et R.N. 70, dans le département de Saône-et-Loire** et conférant le caractère de route express à la R.N. 145, de Montmarault à Chemilly, à la R.N. 1079, de Montbeugny à Dompierre-sur-Besbre - Ouest, à la R.N. 79, de Dompierre-sur-Besbre - Ouest à la limite du département de Saône-et-Loire, dans le département de l'Allier, à la R.N. 79, de la limite du département de l'Allier à l'échangeur du Mont, et de la bifurcation avec la R.N. 70 à Paray-le-Monial - Est, à la R.N. 70, de l'échangeur du Mont à la bifurcation avec la R.N. 79, dans le département de Saône-et-Loire
- **Décret du 31 mai 1996** déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la **R.N. 70 entre Paray-le-Monial et Montchanin et de la R.N. 80 entre Montchanin et Chalon-sur-Saône**, dans le département de Saône-et-Loire
- **Décret du 9 mai 1997** déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de sections de la **RN 79 de Paray-le-Monial - Est à Mâcon, dans le département de Saône-et-Loire** et conférant le caractère de route express à la RN 79 de Paray-le-Monial - Est au Bois-Clair et de Charnay-lès-Mâcon à Varennes-lès-Mâcon conférant le caractère de route express à la R.N. 70 de Paray-le-Monial à Saint-Vallier (du P.R. 5,000 au P.R. 29,600), de Blanzay à Montchanin (du P.R. 36,500 au P.R. 48,000) et à la R.N. 80 de Montchanin à Chalon-sur-Saône (du P.R. 39,400 au P.R. 11,400).

**L'itinéraire de la RCEA dans l'Allier est en Saône-et-Loire a donc été entièrement déclaré d'Utilité Publique entre 1995 et 1997.**

Ces déclarations d'utilité publique autorisent la réalisation des travaux d'aménagement de la RCEA à 2x2 voies et confèrent le caractère de route express à la RCEA.

A ce jour, dans le département de l'Allier la totalité du foncier nécessaire à la mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79) telle qu'envisagée dans le cadre des DUP des années 90 a fait l'objet d'acquisitions foncières. La quasi-totalité du foncier a également été acquis en Saône-et-Loire.

### 3.1.1. DES TRAVAUX ENGAGÉS DES 1995 DANS LE CADRE DES CPER PUIS DU PDMI AVEC LA MISE A 2x2 VOIES PROGRESSIVE DE CERTAINES SECTIONS

Depuis les Déclarations d'Utilité Publique, des travaux ont été effectués sur la RCEA entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/ Mâcon. Ces aménagements ont été financés dans le cadre des Contrats de Plan État-

Région<sup>2</sup> (CPER) conclus entre l'État et les Régions Auvergne et Bourgogne (CPER 1994-1999 et CPER 2000-2006) ou par des financements venant de l'Europe ou collectivités locales.

Un état des lieux des aménagements effectués entre 1995 et 2009 a été réalisé en 2010 dans le cadre de la préparation du débat Public (voir chapitre suivant).

Le tableau suivant, recense les sections aménagées entre 1993 et 2011 :

**Tableau 3 : Aménagements réalisés dans l'Allier et en Saône-et-Loire dans le cadre du CPER et des différents programmes routiers**

Département	Section	Date de mise en service
Allier	Liaison Le Montet – Montmarault	1993
	Déviation de Dompierre-sur-Besbre	1999
	Liaison Dompierre Est – Molinet, à 2x1 voies avec 3 créneaux à 2x2 voies	2003
	Créneau de dépassement de Tronget	2006
	Mise à 2x2 voies entre Le Montet et Cressanges	2011
	Mise à 2x2 voies entre Cressanges - Bresnay	2013
	Mise à 2x2 entre Bresnay et Chemilly	2015
Saône-et-Loire	Dénivellation du carrefour de Prissé	1995
	Contournement Sud de Mâcon	1995
	Dénivellation de la RD169	1995
	Liaison La Valouze – Bois-Clair	1996
	Aménagement de la section de la Forêt de Givry	1999
	Liaison Digoin – Paray-le-Monial aménagée à 2x2 voies	2001
	Déviation Nord de Paray-le-Monial	2001
	Secteur de la Chapelle-Mont-de-France	2001
	Aménagement du Col des Baudots	2002
	Déviation de Digoin	2003
	Liaison Bois-Clair - Prissé	2003
	Section Charolles – La Fourche	2006
	Opérations de sécurisation de la RCEA entre Paray-le-Monial et Ciry-le- Noble et entre Charolles et Cluny	

<sup>2</sup> CPER : désormais appelé contrat de projets État-Région, il s'agit d'un document par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir.

Département	Section	Date de mise en service
	Section Givry - Cocloye	2007
	Aménagement de la section Sainte-Hélène	2008
	l'aménagement de la liaison Moroges – Saint-Désert,	2010
	Créneau de dépassement à 2x2 voies du Col des Vaux	2010
	Aménagement à 2x2 voies du viaduc de Volesvres,	2010

### 3.1.2. L'URGENCE DE POURSUIVRE LA MISE A 2X2 VOIES ET L'EVOLUTION DU CADRE LEGISLATIF

En 2010, le constat a été établi qu'à peine 30% de l'itinéraire compris entre l'A71 et l'A6 était aménagé à 2x2 voies. A ce jour, ce chiffre se porte à environ 40 %. En effet, entre 2009 (date du débat public) et 2016 (date du dossier de DUP), des sections ont été aménagées à 2x2 voies dans les départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire.

Bien que la collectivité ait investi, entre 1989 et 2009, 911,6 millions d'euros (valeur juillet 2008), soit en moyenne 43,4 millions d'euros par an dont 27,2 millions d'euros par l'État et 15,3 millions d'euros par les collectivités, les besoins de financement permettant d'achever la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire étaient encore estimés à 950 millions d'euros, fin 2009. Si les investissements se poursuivaient à ce même rythme, les travaux ne pourraient alors être achevés avant plusieurs dizaines d'années (de 30 à 35 ans).

Conscient des enjeux de sécurité posés par la RCEA qui supporte une part importante de trafic de transit (entre 25 % et 75 % pour les véhicules légers, et entre 45 % et 75 % pour les poids lourds selon les sections) l'État a envisagé à partir de 2007 que la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire puisse se réaliser par **voie d'une concession autoroutière afin d'accélérer la réalisation de l'opération.**

En parallèle de cette prise de conscience, le cadre national a évolué sur le plan législatif, notamment avec les textes qui ont fait suite au **Grenelle de l'Environnement**, privilégiant les déplacements alternatifs à la route.

Le cadre de la poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA dans un contexte profondément modifié depuis les déclarations d'utilité publique de 1995, 1996 et 1997 devait alors évoluer pour être compatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement.

#### 3.1.2.1. Les priorités du Grenelle I de l'environnement dans le domaine des transports

Le Grenelle de l'Environnement a pour objectif une politique des transports cohérente avec les politiques publiques nationales en faveur du développement durable et qui refonde la place de la route au sein d'une politique multimodale.

À l'issue du Grenelle de l'Environnement, l'État s'est engagé à exploiter, entretenir, moderniser et développer son réseau d'infrastructures de transport de manière à le rendre plus performant tout en intégrant en particulier trois enjeux structurants :

- contribuer à la diminution de 20 % des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020, conformément à l'engagement de la France de diviser par 4 ses émissions de GES entre 1990 et 2050 ;
- contribuer à la préservation des milieux naturels, afin de maintenir un environnement respectueux de la biodiversité ;
- participer à l'objectif d'améliorer de 20 % l'efficacité énergétique de l'Union européenne d'ici 2020.

Dans ce contexte, la politique de l'État en matière d'infrastructures vise à organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale souvent plus faible afin d'assurer la soutenabilité énergétique et environnementale du système de transport. Il ne s'agit néanmoins pas d'écarter ces modes de transports, mais de les replacer dans une politique intégrée. La route continuera en effet à représenter l'essentiel des déplacements à courte et moyenne distance hors zones urbaines faute d'alternatives compétitives crédibles. L'importance que la société attache à ce mode de déplacement, de même que sa pertinence économique pour certains types de déplacement, ne permettent pas de s'en affranchir.

Il s'agit donc dans ce contexte de faire en sorte que l'usage de la route se limite aux déplacements pour lesquels il n'existe pas d'alternatives raisonnables.

Pour le transport de marchandises plus particulièrement, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire (article 11). L'objectif étant de parvenir à faire évoluer la part du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022.

Plusieurs dispositions sont envisagées pour y parvenir parmi lesquelles le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

La politique de l'État doit également conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.

**Enfin, elle doit accorder la priorité à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement.**

### 3.1.2.2. L'inscription de la RCEA au titre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT)

Prévu par l'article 16 de la loi Grenelle 1, le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a pour objectif de faire en sorte que le système de transport relevant de la compétence de l'État participe aux objectifs portés par le Grenelle de l'Environnement.

Il structure la politique de l'État en matière d'infrastructures de transport autour de 4 grands axes, déclinés en plusieurs actions :

- optimiser le système de transport existant, notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures : il s'agit de garantir un haut niveau de sécurité des infrastructures, ainsi qu'un usage optimal des capacités du réseau en limitant les points de congestion, et d'assurer la robustesse du système de transport ;
- améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires : il s'agit d'améliorer l'accessibilité des territoires et d'améliorer la qualité du service rendu à l'utilisateur ;
- améliorer les performances énergétiques du système de transport : il s'agit de rendre l'offre de transport à faible émission de gaz à effet de serre pertinente et performante, et d'adopter des pratiques d'entretien ou d'exploitation des infrastructures faiblement émissives ;
- réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport : il s'agit de lutter contre les nuisances locales, contre la pollution de l'eau et des sols, et de conforter la biodiversité.

L'enjeu de l'aménagement de la RCEA est devenu primordial notamment avec l'aggravation de sa situation au regard de la sécurité routière (situation 2010). Alors que des améliorations sont obtenues sur le reste du réseau routier, de nombreux accidents graves et souvent mortels surviennent sur la RCEA. **C'est à ce titre que l'aménagement de cet itinéraire entre Montmarault et Chalon-sur-Saône/Mâcon est inscrit à l'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) comme un itinéraire préoccupant en termes de sécurité routière.**

Le SNIT met tout particulièrement l'accent sur le développement des modes alternatifs à la route, et concrétise en cela le nouveau paradigme du Grenelle : il n'y a plus nécessité en France d'augmenter significativement la capacité du réseau routier. Toutefois, comme le précise également la loi Grenelle 1, certains ajustements pourront être nécessaires, notamment le traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

### 3.1.2.3. Le rapport de la commission « Mobilité 21 »

Le rapport de la commission « Mobilité 21 », pour un schéma national de mobilité durable, a été remis au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche le 27 juin 2013.

La commission a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT.

Pour la Commission Mobilité 21, la RCEA est confrontée à des enjeux très importants de sécurité en lien avec l'importance et à la diversité des trafics qui empruntent cet axe.

Sans se prononcer sur les caractéristiques et les modalités d'un aménagement de l'axe, la commission considère que les enjeux particuliers de sécurité associés à ceux de développement, de desserte et d'accessibilité justifient aujourd'hui qu'il soit entrepris dans les tous meilleurs délais. Après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, la commission a décidé de classer le projet dans la catégorie des premières priorités quel que soit le scénario considéré.

### 3.1.2.4. L'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire par recours à une concession autoroutière

Sur la base du constat que si la mise à 2x2 voies de la RCEA devait reposer sur l'attribution de crédits publics Etat au même rythme que les années précédentes (soit de l'ordre de 27 millions € par an), l'achèvement de l'aménagement entre les autoroutes A71 et A6 demanderait plusieurs décennies (de 30 à 35 ans) et considérant que le contexte législatif avait évolué depuis les Déclarations d'Utilité Publique de 1995, 1996 et 1997 et qu'il devenait urgent de poursuivre l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA du fait de la dégradation des conditions de sécurité routière, les pouvoirs publics ont étudié et proposé une solution de mise en concession autoroutière de la RCEA (avec péage entre Montmarault et Mâcon/Ciry) afin d'accélérer les travaux, sachant que la section Ciry-le-Noble/Chalon-sur-Saône (aménagée sur crédits d'Etat pour environ 200 millions €) resterait hors concession, donc gratuite.

Le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports a saisi la Commission nationale du Débat Public (CNDP), en date du **15 février 2010**, dans le cadre du projet d'accélération de la mise à 2x2 voie de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6.

La CNDP a décidé au cours de sa séance du 7 avril 2010 (décision n°2010/20/RCEA/1) d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant. Elle a décidé d'en confier l'animation à une Commission particulière (CPDP) au cours de sa séance du 7 avril 2010 (décision n°2010/21/RCEA/2).



## 3.2. Le débat public et la décision ministérielle du 24 juin 2011

Les informations détaillées sur le déroulement du débat public et sur le bilan de la CPDP sont disponibles sur le site internet de la CNDP : <http://www.debatpublic-rcea.org>.

### 3.2.1. LE DEROULEMENT ET LE BILAN DU DEBAT PUBLIC

#### 3.2.1.1. Les informations mises à disposition du public

Le dossier du maître d'ouvrage a été établi par les DREAL Auvergne et Bourgogne, l'Auvergne en a assuré le pilotage, le préfet de la région Auvergne étant le préfet coordonnateur du projet.

A ce dossier s'ajoutent :

- les études préalables, mises à la disposition du public au moyen d'un CD-ROM et consultables en version papier dans les deux accueils de la CPDP ou via le site Internet du débat ;
- des compléments au dossier sous forme de notes (suite à des demandes du public formulées lors des réunions) :
  - carte des emplacements proposés des points de péage et tarification modélisée pour les véhicules légers (en € 2008 TTC) ;
  - grille de tarifs de péages pour les véhicules légers (en € 2008 TTC) ;
  - point sur les investissements de l'Etat sur le réseau routier national ;
  - un répondant à des questions récurrentes majeures (publié le 15/12/2010 lors du point d'étape) ;
  - la synthèse du dossier du débat (6 pages) et les 8 panneaux d'exposition de la maîtrise d'ouvrage qui ont été acceptés par la CNDP.



Le dossier du maître d'ouvrage et les modalités du débat (calendrier des réunions et modalités d'information du public) ont été soumis à l'examen de la Commission nationale qui les a approuvés lors de sa séance du 6 octobre 2010.

Au cours de la phase de préparation du débat, la commission particulière a conçu et diffusé un certain nombre d'outils et de supports d'information et de communication.

Plusieurs documents ont ainsi été conçus pour annoncer et accompagner l'ouverture du débat public RCEA : site Internet, Journal du débat n°1, panneaux d'exposition, affiches A3.

Au-delà de la diffusion d'information opérée avant l'ouverture du débat, la CPDP a maintenu un dispositif d'information durant toute la durée du débat. Au total, plus de 58 000 documents ont ainsi été envoyés par courrier durant les 3 mois de débat public.

#### 3.2.1.2. Le projet porté au débat public et le déroulement du débat

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

Les grandes caractéristiques du projet porté au débat public par l'Etat étaient les suivantes :

- aménagement à 2x2 voies des RN 79, RN70 et RN80 entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône, soit environ 240 km et passage au statut autoroutier ;
- recours à une concession autoroutière avec mise en place de péages ouverts sur la section Montmarault / Mâcon / Ciry-le-Noble (section payante) ;
- aménagement de la section Ciry-le-Noble / Chalon-sur-Saône sur crédits d'Etat donc hors concession (section gratuite) ;
- coût estimé à 1,1 milliard d'euros (950 millions pour la mise à 2x2 voies, 160 millions pour la mise en concession) ;
- fin de l'aménagement à 2x2 voies en 2017.

La CPDP a décidé d'organiser **12 réunions publiques**. Elle a défini le calendrier des réunions publiques avec la volonté de garantir un équilibre territorial, le débat public couvrant deux départements et deux régions. Ainsi, six réunions se sont tenues dans chaque département et à proximité de la RCEA. Les réunions d'ouverture et de clôture du débat ont eu lieu à Moulins, le préfet de la région Auvergne étant coordonnateur du projet. Parallèlement, deux réunions de présentation générale et de conclusion se sont déroulées en Saône-et-Loire.

En cours de débat, la CPDP a décidé d'organiser une réunion complémentaire à Molinet le 6 janvier 2011, une heure avant les auditions publiques, pour permettre aux personnes qui n'avaient pu se rendre à la réunion de proximité de Dompierre-sur-Besbre le 30 novembre 2010 en raison des fortes chutes de neige de débattre des thèmes qui y avaient été abordés.

Deux demandes formulées officiellement à la CPDP ont donné lieu à l'organisation d'ateliers thématiques. Le premier, tenu le 10 janvier 2011 à Toulon-sur-Allier, a traité des enjeux agricoles. Il a été organisé sous l'égide de la chambre d'agriculture de l'Allier, à la suite de la demande formulée lors de la réunion de Montmarault.

Le second atelier, tenu le 19 janvier 2011 à Bourbon-Lancy, a consisté en une restitution technique des deux expertises financières sollicitées par le conseil général de Saône-et-Loire qui ont porté sur l'analyse du coût global du projet présenté dans le dossier, ainsi que sur l'équilibre financier de la concession.

Le débat a été marqué par une forte intensité et une présence très importante puisque chacune des douze réunions a rassemblé entre 250 et 300 participants.

### 3.2.1.3. Le bilan du débat public

La commission nationale du débat public a dressé le **bilan du débat public le 29 mars 2011**.

Les principales conclusions et recommandations émises dans le cadre de ce bilan sont les suivantes :

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage donnerait suite à son projet, quelle qu'elle soit, le débat a permis de pointer les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage, les questions qu'il conviendra d'approfondir et celles auxquelles il s'agira de répondre à court terme. Mentionnons, entre autres :

- **Dans les deux départements :**
  - le maintien des diffuseurs existants et même la création de nouveaux échangeurs, exigence des élus partagée par les habitants ;
  - la demande de protection contre les nuisances phoniques, justifiée par la proximité de certaines habitations et installations.
  
- **En cas de concession :**
  - la prise en charge par le concessionnaire de l'échangeur avec la Route nationale 7, le maintien du demi-échangeur de Deux-Chaises et le déplacement de l'échangeur de Montbeugny ;
  - la possibilité pour l'État de prendre en charge l'amélioration des voies strictement nécessaires au respect de l'obligation légale en matière de caractéristiques des itinéraires de substitution (en précisant les voies concernées et les montants envisagés) ;
  - l'étude détaillée du positionnement et du nombre de barrières de péage, au regard des souhaits exprimés par les intervenants élus ou particuliers ;
  - l'exclusion des poids-lourds des (ou de certains) itinéraires de substitution ;
  - pour les véhicules légers, en particulier au droit de certaines barrières, l'examen de solutions ponctuelles, y compris en termes de financement ;
  - l'engagement de ne pas achever la mise à 2x2 voies de la RN7 par mise en concession.
  
- **En attendant, sur l'actuelle infrastructure, le lancement de travaux destinés à :**
  - renforcer la signalisation notamment sur les tronçons à géométrie difficile ;
  - mettre en place des aires d'arrêt rythmées et compatibles avec le traitement final de la voie ;

- traiter les abords pour favoriser des manœuvres d'urgence latérales ;
- adapter les équipements routiers pour limiter la surgravité des accidents ;
- traiter de manière différenciée les couches de roulement intégrant des dispositifs d'alerte.

La définition des modalités d'information et de concertation pour la période de l'après-débat.

Enfin, des montages financiers et des propositions d'aménagements alternatifs ainsi que des attentes particulières ont été formulées vers la fin du débat et appellent que soit procédé à des études et expertises contradictoires avant toute décision de la maîtrise d'ouvrage.

### 3.2.2. LA DECISION MINISTERIELLE DU 24 JUIN 2011

Par décision du 24 juin 2011 publiée au journal officiel du 28 juin 2011, Nathalie Kosciusko Morizet, alors ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a confirmé le principe de la mise en concession sur les sections Montmarault (A71)-Mâcon (A6) et Paray-le-Monial-Ciry-le-Noble et décidé des suites qu'elle entendait donner au Débat Public. Elle a notamment formulé un certain nombre d'exigences relatives à la poursuite des études et de la concertation en vue de l'enquête publique nécessaire pour donner un statut d'autoroute à la voie et permettre cette concession.

### 3.2.3. LES EVOLUTIONS DU PROJET ULTERIEURES A LA DM DU 24 JUIN 2011

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre l'A71 et l'A6 par recours à une concession autoroutière a été suspendu par le ministre en charge des transports, Frédéric Cuvillier à l'automne 2012 suite aux contestations exprimées par les élus de Saône-et-Loire.

Les contestations, déjà exprimées par la Saône-et-Loire au moment du débat public reposent sur le fait que la RCEA, dans la traversée de ce département, assure une importante fonction de desserte locale. Or, il n'existe pas d'itinéraires alternatifs satisfaisants permettant aux usagers d'éviter une RCEA devenue payante.

En septembre 2012, le ministre des Transports a confié au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) une mission d'évaluation de l'ensemble des solutions proposées pour aménager rapidement à 2X2 voies la RCEA.

Le CGEDD a rencontré les services de l'Etat et les élus locaux puis la mission s'est attachée à évaluer, aux plans technique, financier et juridique, plusieurs variantes de concession, totale ou partielle, et à préciser les priorités de réalisation sur fonds publics de l'ensemble des sections de l'itinéraire et notamment des parties non concédées.

Trois hypothèses ont notamment été analysées :

- une mise en concession sur l'ensemble de l'itinéraire soumis au débat public ;
- une mise en concession partielle sur la section Montmarault – Ciry-le-Noble, excluant donc la « branche sud » entre Paray-le-Monial et l'A6 ;
- une mise en concession partielle du tronçon « central » de l'itinéraire entre Montmarault et Paray-le-Monial.

Sur la base des conclusions de cette mission d'expertise, le ministre des Transport, en lien avec les conseils généraux de l'Allier et de Saône-et-Loire a confirmé par communiqué de presse en date du 11 juillet 2013 de retenir les grands principes suivants pour l'aménagement et le financement de la RCEA dans les deux départements.

Le dispositif retenu tient compte des spécificités de la configuration du réseau routier dans les deux départements :

- dans l'Allier, il a été décidé une accélération de la mise à 2x2 voies de la section de la RCEA (RN79) comprise entre l'A71 (commune de Montmarault - 03) et le diffuseur RN79/RD982 (commune de Digoin – 71) via la mise en concession de l'axe, permettant un achèvement de la totalité de l'aménagement en 2020 ;
- en Saône-et-Loire, l'absence d'itinéraires alternatifs performants à une RCEA devenue payante ne permettant pas in fine la mise en concession de l'axe en Saône-et-Loire, la RCEA sera aménagée par la mobilisation de crédits publics dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage assurée par l'État. Ce dispositif permet l'achèvement des aménagements prioritaires d'ici 2019 et la réalisation de deux tiers des investissements nécessaires à l'aménagement complet de l'axe d'ici 2025.

Le ministre des Transports demande au préfet de la région Auvergne, préfet coordonnateur de l'aménagement de la RCEA, de suivre la mise en œuvre de l'ensemble du dispositif en liaison avec le préfet de la région Bourgogne.

### 3.2.3.1. Les principes d'aménagement, de financement et le calendrier retenus dans l'Allier

#### Les principes d'aménagement

- choix de la concession pour assurer la réalisation accélérée de l'intégralité de l'aménagement de la RCEA dans le département de l'Allier, jusqu'à l'échangeur de Digoin situé en Saône-et-Loire ;
- système de péages ouverts avec trois points de péage sont prévus sur les sites du Montet (avec gares de péage sur les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises et barrière de péage pleine voie au Montet), de Montbeugny et de Molinet ;

- maintien des échangeurs de Montmarault (A71), des Deux-Chaises, du Montet, de Cressanges, de Chemilly, de Toulon-sur-Allier (RN7), de Montbeugny, de Thiel-sur-Acolin, de Dompierre-sur-Besbre (3 échangeurs) et de Molinet. Intégration d'un nombre suffisant d'aire de repos pour les poids-lourds en transit ;
- examen, dans le cadre d'une large concertation, de la possibilité d'inclure l'échangeur RN7/RCEA de Toulon-sur-Allier dans le périmètre de la concession ainsi que les modalités de franchissement de l'Allier.

#### Financement et calendrier

- financement dans le cadre d'une mise en concession ;
- le cas échéant, aménagement de la section s'étendant entre l'A71 et le Montet recherché dans le cadre d'un adossement à la concession APRR. Dans cette hypothèse, la concession s'étendrait alors du Montet à l'échangeur de Digoin.

Le calendrier prévisionnel de mise en œuvre du projet du projet est le suivant :

- Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : printemps 2016
- Procédure de désignation du concessionnaire : mi 2017
- Études et procédures complémentaires : 2017 - 2019
- Démarrage des travaux : 2020
- Mise en service : fin 2021

Pendant la concrétisation de la mise à 2x2 voies de l'axe, les aménagements nécessaires de sécurisation des sections en cours d'aménagement ou restant à aménager seront en tant que de besoin poursuivis.

### 3.2.3.2. Les principes d'aménagement, de financement et le calendrier retenus en Saône-et-Loire

#### Les principes d'aménagement

- aménagement dans ce département par la mobilisation de crédits publics dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage assurée par l'État ;
- trois phases d'aménagement pour un montant total de 658 M€ :
  - aménagements prioritaires de la RCEA : 209 M€ ;
  - aménagements optimisés de la RCEA : 231 M€ ;
  - L'achèvement complet de la mise à 2x2 voies de la RCEA : 218 M€.

### Financement et calendrier

- financement des aménagements sur la période 2014-2025 pris en charge par l'Etat et les collectivités territoriales ;
- Sur la période 2020-2025 : Mobilisation de 231 M€ permettant la réalisation de l'ensemble des aménagements optimisés ;
- au-delà de 2025, achèvement de l'aménagement poursuivi selon des modalités qui seront précisées ultérieurement.

Pendant la concrétisation de la mise à 2x2 voies de l'axe, les aménagements nécessaires de sécurisation des sections en cours d'aménagement ou restant à aménager seront en tant que de besoin poursuivis.

### 3.3. Le décret du 21 août 2015

Le décret n° 2015-1044 du 21 août 2015 approuve les avenants aux conventions passées entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et entre l'État et la société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et aux cahiers des charges annexés à ces conventions.

L'article 1 de l'annexe I du décret précise que « ... »

*La convention de concession passée entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 19 août 1986 modifiée, est modifiée comme suit :*

1° A l'article 1er :

« ... »

« m) La section de la RN79 comprise entre le giratoire d'entrée à Montmarault et le passage supérieur de la voie communale du Grand Champ (tympan est). »

Le concessionnaire de la section de la RCEA comprise entre l'échangeur de Montmarault et la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret sera donc la société APRR qui en assurera la construction et l'exploitation.

Le futur concessionnaire de la RCEA entre la VC du Grand Champ et Digoin sera désigné par l'État au terme d'une procédure de mise en concurrence.

## 4. PRESENTATION DE LA RCEA ACTUELLE

### 4.1. Caractéristiques

L'itinéraire RCEA, objet du présent dossier, concerne la RN79 sur un linéaire d'environ 92 km entre, à l'ouest, le giratoire actuel de Montmarault à la sortie de l'A71 et, à l'est, l'échangeur RN79/RD982 à Digoin.

Entre Montmarault et Digoin, la RCEA comporte deux principaux types de profils en travers :

- des sections à 2x1 voies avec une chaussée de 7 m de large et des accotements qui varient de 1 m à 2,60 m environ ;
- des sections à 2x2 voies avec deux chaussées de 7 m de large, un Terre Plein Central (TPC) et une Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU).

Il existe 2 créneaux de dépassement à 3 voies vers Dompierre-sur Besbre.

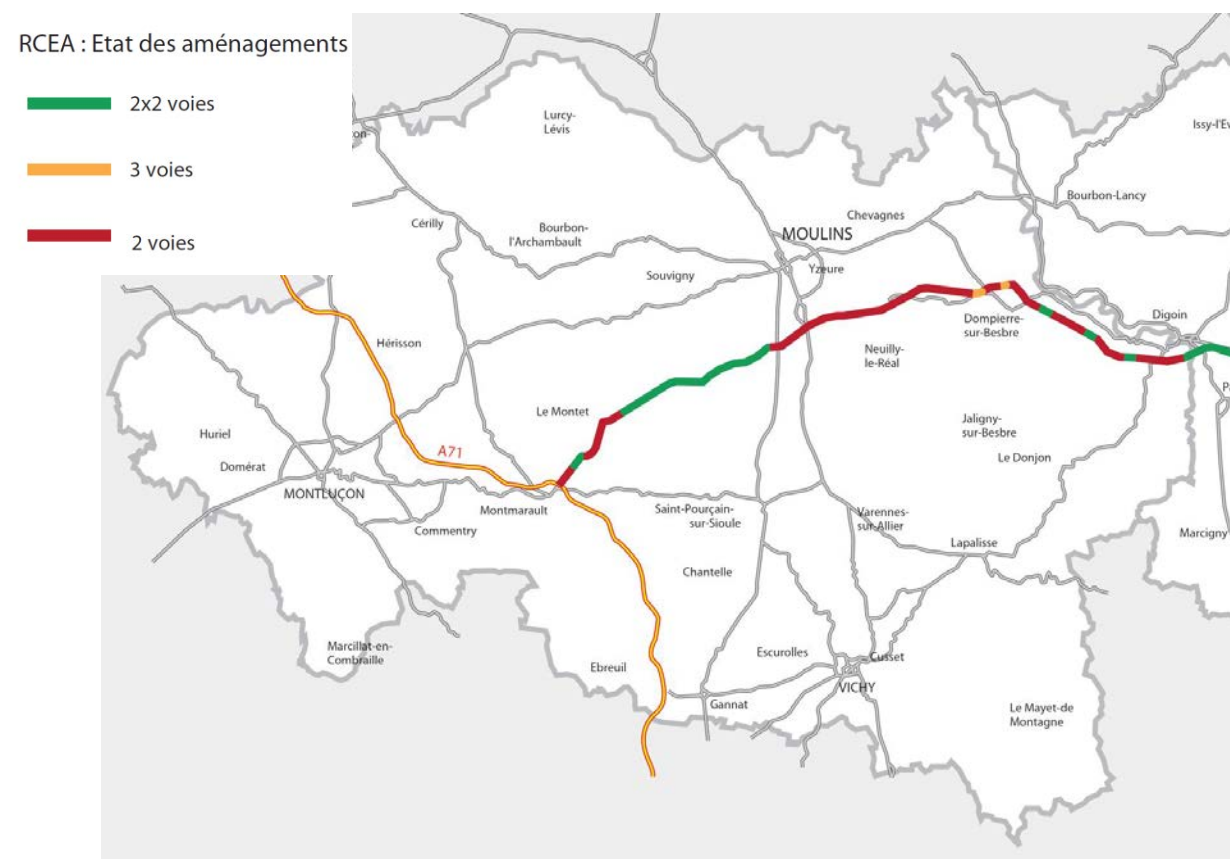
Les profils en travers peuvent localement présenter des points particuliers en section courante en raison de la réduction de la largeur roulable du fait de la présence des glissières de sécurité ou à l'approche d'un ouvrage.

Les sections déjà aménagées à 2x2 voies sont les suivantes :

- créneau de dépassement de 1,5 km environ à l'est de Montmarault (Brunatière) ;
- section Le Montet – Chemilly (20 km environ) ;
- créneaux de dépassement (trois) répartis entre Diou et Molinet (de 1,5 km chacun) ;
- section Loire - Digoin (environ 1 km en Saône-et-Loire).

Les ouvrages de rétablissement en passage supérieur sont déjà dimensionnés pour une chaussée à 2x2 voies et ne nécessiteront pas de reprises importantes dans le cadre du projet.

L'ensemble des rétablissements avec les axes interceptés s'effectue en passage supérieur ou inférieur. Il n'existe aucun carrefour à niveau.



Carte 8 : Synoptique global de la RCEA actuelle (situation 2014)

### 4.2. Les échangeurs existants

Le tableau suivant recense les échangeurs présents actuellement sur la RCEA :

Désignation de l'échangeur	Voies concernée	Commentaires
Montmarault	A71	Franchissement de l'A71 par la RCEA en Passage Supérieur. Le giratoire actuel (giratoire de l'Europe) assure trois fonctions : la connexion avec l'autoroute A71 par le diffuseur n°11 de type Trompette, la desserte du centre ville et la desserte du réseau routier départemental, et principalement les D945 et D46.
Deux Chaises	RD297	Demi-échangeur situé sur la commune de Deux-Chaises qui permet la desserte du bourg de Deux-Chaises depuis la RCEA en venant de Montmarault et l'entrée sur la RCEA en direction de Montmarault depuis le bourg via la RD945 et la RD297.
Le Montet	RD945	Échangeur actuel de type losange qui assure les échanges entre la RCEA et la RD945. Implanté aux ¾ sur la commune de Deux-Chaises et dessert

Désignation de l'échangeur	Voies concernée	Commentaires
		les communes du Montet, de Deux-Chaises et de Tronget via la RD945.
Cressanges	RD18	Échangeur situé dans une section déjà à 2x2 voies. Il permet la desserte du bourg situé au nord, à proximité de la RCEA via la RD18.
Chemilly	RD2009	Cet échangeur de type demi-trèfle complet assure les échanges entre la RCEA et la RD2009 et permet la desserte directe du bourg de Chemilly.
Toulon-sur-Allier	RN7	Échangeur de type « demi-trèfle » complet. Il assure tous les mouvements entre la RCEA et la RN7, et permet notamment de desservir les villes de Toulon-sur-Allier et de Moulins. Toutes les bretelles sont à 1 voie de circulation.
Montbeugny	RD161	Echangeur de type losange éclaté. Il assure les mouvements de la RCEA, la RD161 et la RD12
Thiel-sur-Acolin	RD12	Bretelle de sortie de la RCEA dans le sens Moulins vers Dompierre-sur-Besbre
Dompierre Ouest	RD779	Echangeur RCEA/RD779. Il permet notamment la desserte du bourg de Thiel-su-Acolin via la RD12 et celui de Dompierre-sur-Besbre via la RD779
Dompierre Nord	RD55	Echangeur RCEA/RD55 connecté à la RD55 via un giratoire. Permet la desserte de Dompierre via la RD55
Dompierre Est (Diou)	RD779	Echangeur RCEA connecté à la RD779 via un giratoire. Permet notamment la desserte du bourg de Diou au nord et de Dompierre via la RD779
Molinet	RD994	De type « trompette », cet échangeur assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD994. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.
Digoïn	RD982	Echangeur localisé dans une section déjà à 2x2 voies. Connecté aux RD982 et RD994 via un giratoire.

Tableau 4 : Liste des échangeurs actuels sur la RCEA

Figure 1 : Synoptique de la RCEA actuelle – planche 1

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014

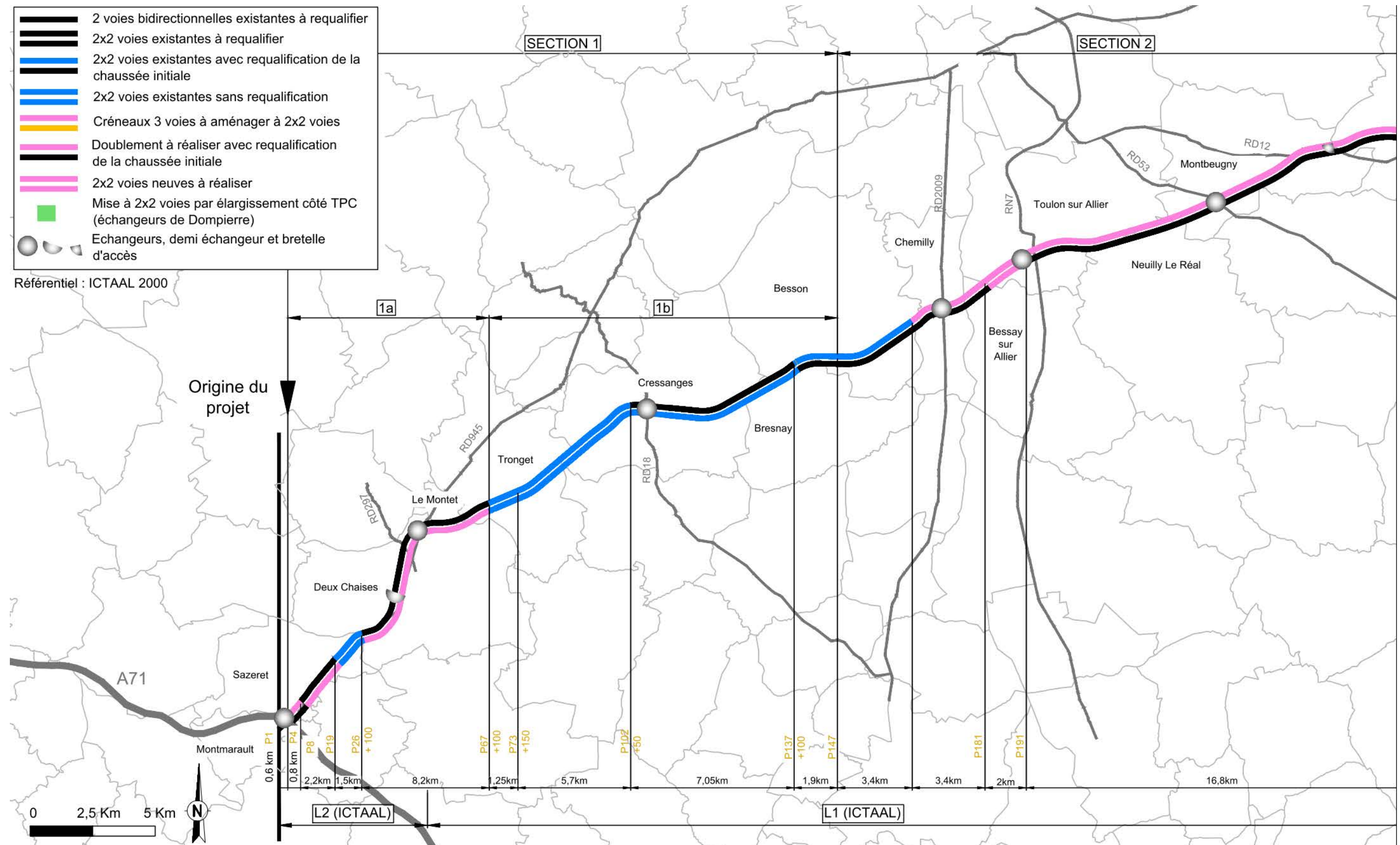
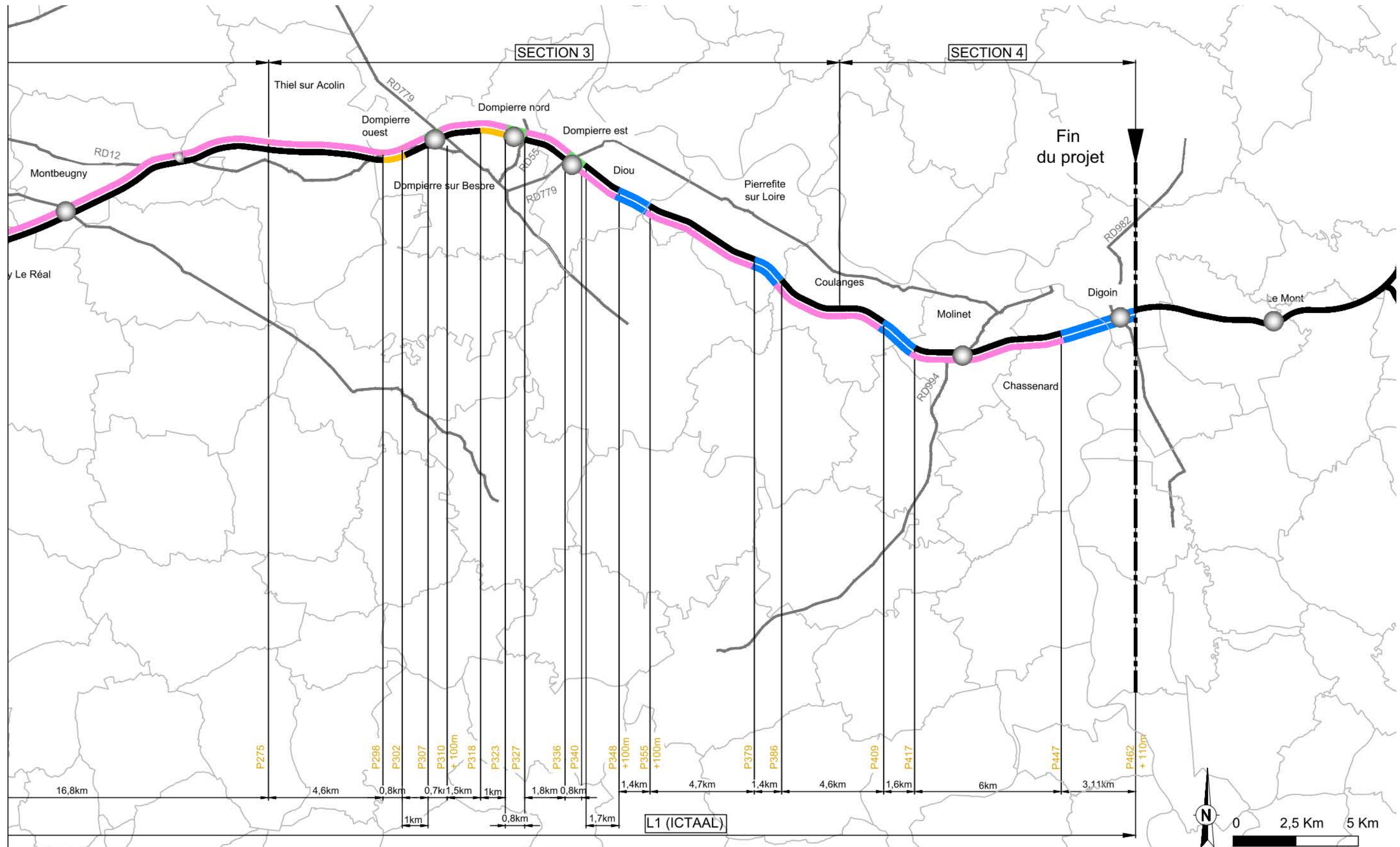


Figure 2 : Synoptique de la RCEA actuelle – planche 2

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014







## **Chapitre 2.**

# **Justification du projet retenu**

## Sommaire de la Pièce C > Chapitre 2

<b>1. DES SOLUTIONS ALTERNATIVES PEU PERFORMANTES.....</b>	<b>67</b>
1.1. Des alternatives ferrées insuffisantes pour les voyageurs ou à un horizon trop lointain .....	67
1.1.1. Les liaisons de transit.....	67
1.1.2. Les alternatives pour les trajets locaux .....	67
1.2. Un développement du fret ferroviaire ne permettant pas de concurrencer la route .....	67
1.2.1. Le fret longue distance .....	67
1.2.2. Les liaisons locales pour le fret ferroviaire .....	68
1.3. Le transport de marchandises par voie fluviale .....	69
1.4. Conclusions .....	69
<b>2. LES PARTIS D'AMENAGEMENT ETUDIES POUR LA MISE A 2X2 VOIES DE LA RCEA .....</b>	<b>69</b>
2.1. La justification du recours à une concession autoroutière.....	69
2.1.1. Les différentes modalités de financement des aménagements .....	69
2.1.1.1. Le financement par le contribuable .....	69
2.1.1.2. La participation de l'usager au financement via la mise en concession .....	70
2.1.2. Les avantages et les inconvénients de l'aménagement de la RCEA sur crédits publics ou par recours à une concession.....	70
2.1.2.1. La mise en concession .....	70
2.1.2.2. Le financement sur crédits publics .....	73
2.1.3. Synthèse comparative des deux scénarios d'aménagement et solution retenue .....	73
2.1.4. Conclusion .....	73
2.2. Le choix du système de péage et d'échange .....	74
2.2.1. Présentation des systèmes de péage ouvert et fermé .....	74
2.2.2. Les objectifs qui prévalent au choix du système de péage .....	74
2.2.3. Le principe d'aménagement retenu .....	75
<b>3. PRESENTATION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS PREFERENTIELLES D'AMENAGEMENT DES ECHANGEURS ET DES BARRIERES PLEINE VOIE.....</b>	<b>76</b>
3.1. L'échangeur de Montmarault : bifurcation entre la RCEA et l'autoroute A71 .....	76
3.2. L'échangeur et la BPV du Montet .....	79
3.3. L'échangeur de Toulon-sur-Allier.....	81
3.4. Barrière pleine voie de Montbeugny .....	84
3.5. Barrière pleine voie de Molinet .....	86

# 1. DES SOLUTIONS ALTERNATIVES PEU PERFORMANTES

La section de la RCEA (RN79) est aujourd'hui un axe très fréquenté, particulièrement par les poids lourds, pour le transport de marchandises ; elle supporte des trafics de nature hétérogène.

La part des poids-lourds qui atteint jusqu'à 45 % du trafic total peut s'expliquer de plusieurs manières :

- un important trafic de transit ;
- un trafic de desserte locale des entreprises. Les entreprises du territoire, sont essentiellement tournées vers l'industrie et ont besoin d'importer un certain nombre de marchandises nécessaires à leur activité (matières premières, composants), mais ont également besoin d'exporter leurs produits. Ces échanges commerciaux conduisent à un trafic local et à un trafic d'échanges pour les poids lourds.

Pour les véhicules légers, l'essentiel des trafics est engendré par des besoins de déplacements quotidiens (trajets domicile / travail, trajets vers les équipements structurants de loisirs, de santé...), soit des trafics locaux et d'échange. La RCEA est également très utilisée pour des flux de transit.

Cette utilisation de la RCEA reflète le manque d'alternatives performantes sur le territoire de la RCEA, qu'il s'agisse de trajets locaux ou de longue distance.

Pour répondre aux besoins de déplacement, qu'ils soient locaux ou nationaux, l'Etat recherche en priorité une solution ferrée ou fluviale, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Toutefois, bien que certaines infrastructures soient en projet, les besoins en déplacements actuels et à court terme sur le territoire ne pourront être satisfaits autrement que par une infrastructure routière, en particulier la RCEA.

## 1.1. Des alternatives ferrées insuffisantes pour les voyageurs ou à un horizon trop lointain

### 1.1.1. LES LIAISONS DE TRANSIT

Aucune infrastructure ferroviaire à haut niveau de service n'existe pour le transport de voyageurs sur les longues distances est-ouest. En effet, une seule infrastructure performante, la LGV Paris-Lyon dessert le territoire du projet, selon un axe nord-sud. Des liaisons telles Bordeaux – Lyon doivent être effectuées par des lignes classiques. Or, malgré le plan rail-Auvergne 2009-2013 qui porte sur la modernisation de la section Saint-Germain-des-Fossés – Lavaurfranche située à l'ouest de Montluçon, ces lignes ne sont pas suffisamment attractives pour développer l'utilisation du train pour effectuer des liaisons est-ouest.

Des projets de Ligne à Grande Vitesse (LGV) sont en projet sur le territoire, barreau est-ouest, projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) mais leur mise en service n'est pas prévue à moyen terme.

Dans l'attente d'alternatives plus performantes le mode routier pour les liaisons est-ouest reste le mode de transport le plus compétitif.

### 1.1.2. LES ALTERNATIVES POUR LES TRAJETS LOCAUX

Pour les déplacements de courte distance, des alternatives au mode routier existent mais apportent des réponses limitées.

Les liaisons ferrées locales sont essentiellement tournées vers l'agglomération lyonnaise.

Certaines lignes TER permettent d'assurer des trajets locaux sur le territoire de la RCEA. Toutefois, les dessertes restent peu nombreuses et les temps de parcours sont plus longs que pour le mode routier (arrêts pour les dessertes et trajet moins direct que par la route). Des actions ont cependant été engagées par les Régions (Autorité Organisatrice des Transports) concernées pour améliorer et moderniser le réseau ferré existant.

## 1.2. Un développement du fret ferroviaire ne permettant pas de concurrencer la route

### 1.2.1. LE FRET LONGUE DISTANCE

Pour le transport de marchandises, aucune liaison de fret ferroviaire n'existe pour le moment sur un axe est-ouest.

La ligne à grande vitesse LGV Sud-Est, qui relie Paris à Lyon, est utilisée pour le transport de marchandises, mais que très marginalement (entre 4 et 5 trains par jour). Les trains de fret utilisent en effet en grande majorité la ligne classique Paris – Lyon – Marseille.

La ligne classique Paris – Clermont- Ferrand est également utilisée pour du fret ferroviaire. Elle permet des échanges avec le nord et l'est (via Saint-Germain-des-Fossés/Roanne/Saint-Etienne). Cette ligne est à l'heure actuelle relativement peu utilisée pour le transport de marchandises (entre 5 et 10 par jour), à l'exception de la portion comprise entre La Ferté Hauterive et Saint-Germain-des-Fossés, et de la section Riom – Clermont-Ferrand, où ce sont entre 10 et 20 trains de fret qui circulent chaque jour.

Pour développer le fret ferroviaire, conformément aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, le Gouvernement a annoncé le 16 septembre 2009 un Engagement National pour le Fret Ferroviaire, en vue de développer le fret ferroviaire sur le territoire français.

Ces projets sont également inscrits à l'avant-projet de SNIT.

**Qu'est que l'engagement national pour le fret ferroviaire ?**

L'engagement national pour le fret ferroviaire adopté en conseil des ministres le 16 septembre 2009 vise à relancer le transport ferroviaire de fret par une série de mesures convergentes, qu'il s'agisse de la réalisation de grandes infrastructures dédiées au moins partiellement au fret ou d'accompagnement de services comme le développement du transport combiné de marchandises, la création d'autoroutes ferroviaires cadencées, le développement d'opérateurs de transport de proximité pour le transport de granulats, de céréales etc., la desserte ferroviaire des ports.

Les huit axes de l'engagement national pour le fret ferroviaire sont les suivant :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France afin de mettre des camions sur les trains ;
- aider massivement le développement du transport combiné afin de mettre plus de conteneurs sur les trains ;
- développer les opérateurs ferroviaires de proximité : créer des PME ferroviaires pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées ;
- développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports : utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises ;
- créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit réseau orienté fret (ROF) ;
- supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour l'agglomération lyonnaise et entre Nîmes et Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, condition essentielle à leur développement, sources importantes de fret massifié ;
- moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret) et traiter le fret comme une priorité.

**Principaux projets de lignes à grande vitesse issus du Grenelle de l'environnement**



**1.2.2. LES LIAISONS LOCALES POUR LE FRET FERROVIAIRE**

Quelques liaisons locales existent pour le fret ferroviaire mais ne sont pas immédiatement situées sur le territoire de la RCEA, les entreprises n'ont donc pour seule solution que d'utiliser le mode routier, en particulier la RCEA.

### 1.3. Le transport de marchandises par voie fluviale

Plusieurs voies navigables sont présentes sur le territoire desservi par la RCEA mais sont surtout concentrées en Saône-et-Loire. La Bourgogne est, en effet, la région qui possède le réseau de voies navigables le plus développé en France. Ces canaux sont cependant essentiellement utilisés pour le trafic de plaisance, le trafic fluvial de marchandise est, en effet, centré sur la Saône, principalement à partir des ports Chalon-sur-Saône et Mâcon, qui sont les seules villes à posséder un accès direct à la voie d'eau. Depuis les autres villes du territoire, des rabattements en train ou par la route sont nécessaires pour arriver aux voies navigables.

Si le transport peut venir en alternative à la route ou au fer pour des flux est-ouest dans la zone considérée, il faut cependant noter l'importance des deux ports de Mâcon et Chalon-sur-Saône et leurs effets générateurs en termes d'échanges mettant à contribution la RCEA. Ces ports constituent, en effet, des sites trimodaux (route, eau, fer) dédiés principalement à des fonctions de transfert de charge complétés par des fonctions de stockage ou de logistique.

L'intérêt de certaines entreprises pour le transport multimodal s'accroît. Une étude socio-économique réalisée en 2010 a permis de rencontrer un certain nombre d'entreprises du territoire mais également des chambres de commerce et d'industrie ou encore des communautés de communes. Ces acteurs ont exprimé leurs attentes quant à l'aménagement de la RCEA mais également le projet en matière de transport. Ainsi, sur le territoire desservi par la RCEA, plusieurs entreprises envisagent de développer la multimodalité pour le transport de marchandise, transport par train combiné parfois avec du transport routier ou transport combiné route + voie d'eau à partir de Mâcon.

Cependant, pour d'autres entreprises, travaillant en flux tendus, la multimodalité n'est pas possible.

**Pour aller d'est en ouest depuis la vallée de la Saône vers la région Centre et au-delà vers l'Atlantique, le mode routier via la RCEA reste le plus approprié.**

### 1.4. Conclusions

Au regard des alternatives actuelles peu nombreuses pour effectuer les trajets est-ouest et considérant que les projets pour développer certains de ces modes alternatifs sont prévus à un horizon lointain, le mode routier et l'utilisation de la RCEA restent à court et long terme le plus favorable pour effectuer les déplacements qu'ils soient de marchandise ou de personnes.

## 2. LES PARTIS D'AMENAGEMENT ETUDIES POUR LA MISE A 2X2 VOIES DE LA RCEA

L'analyse des besoins des territoires traversés en termes d'infrastructures performantes pour dynamiser le tissu économique et conforter le dynamisme démographique ainsi que l'analyse des accidents survenus sur la RCEA sur ces dix dernières années a permis de justifier de la nécessité d'un aménagement à 2x2 voies de la RCEA le plus rapidement possible.

Plusieurs solutions pour aménager cet axe et pénaliser le moins possible les usagers locaux ont été étudiées :

- aménagement sur des crédits publics ou recours à une concession ;
- le choix du système de péage ouvert.

### 2.1. La justification du recours à une concession autoroutière

Pour financer les infrastructures de transport, deux sources de financement sont possibles :

- les crédits publics qui sont des participations financières de l'Europe, de l'État, des collectivités territoriales..., et donc des contribuables via leurs impôts ;
- l'usager (aussi bien pour les automobilistes via le péage d'infrastructures que pour les usagers des entreprises de chemin de fer ou des compagnies aériennes par l'achat de billets).

Lorsqu'un projet est financé uniquement par les usagers, on parle d'autofinancement du projet.

Ces deux sources de financement peuvent être associées pour un même projet.

#### 2.1.1. LES DIFFERENTES MODALITES DE FINANCEMENT DES AMENAGEMENTS

##### 2.1.1.1. Le financement par le contribuable

###### 2.1.1.1.1. [Le préfinancement par un opérateur privé](#)

Pour financer des projets d'infrastructures, l'État peut recourir à une forme particulière de partenariat public-privé (PPP), le contrat de partenariat.

On assimile souvent le partenariat public-privé au financement, à la construction et à la gestion d'un équipement par un acteur privé en contrepartie du paiement d'un « loyer » par l'autorité publique. Ce mode de financement, appelé contrat de partenariat existe depuis 2004. Il permet à l'État, à une collectivité ou à un établissement public de l'État de confier à un tiers, pour une durée déterminée, une mission globale relative à la conception, la réalisation et au financement d'un ouvrage participant à la gestion d'un service public, en

échange d'une rémunération déterminée pour la durée du contrat. La rémunération de la personne privée est assurée par un « loyer » payé par la personne publique pendant une longue durée et permet de partager les risques et les bénéfices de manière intéressante pour les deux parties.

C'est toutefois un outil dérogatoire de la commande publique soumis à conditions puisqu'il faut justifier d'une des trois conditions juridiques suivantes :

- une opération urgente ;
- une opération complexe ;
- être économiquement avantageux.

Si les partenariats public-privé (contrat de partenariat ou concession) sont couramment justifiés par le gain d'efficacité et la meilleure maîtrise des risques qu'ils procurent par rapport à la maîtrise d'ouvrage publique, à l'inverse, le recours au préfinancement privé, qui est l'un des facteurs de succès du PPP, conduit à renchérir le coût de financement, du fait que le capital privé mobilisé pour payer les travaux est rémunéré plus cher que le taux auquel peut se financer la puissance publique.

En outre, la période actuelle de crise des liquidités sur le marché des prêts à long terme induit par nature une forte dégradation de la compétitivité des PPP.

Des projets ont pu être financés de cette façon, tels que la rénovation d'établissements hospitaliers et pénitenciers, des opérations d'éclairage public, la réalisation d'équipements culturels et sportifs, la création de LGV.

**Le recours à un contrat de partenariat pour financer l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA n'a pas été retenu.**

#### 2.1.1.1.2 [Le financement sur crédits publics](#)

Dans le cadre d'un financement sur crédits publics, le maître d'ouvrage peut décider de répartir le financement d'un aménagement par opérations échelonnées sur plusieurs années, chaque opération venant s'imputer sur un ou plusieurs exercices budgétaires annuels. Dans ce cas, l'imputation des différentes opérations, et donc la réalisation de l'aménagement global, se fait au fur et à mesure de la mise à disposition des crédits nécessaires. Dans ce cadre, les crédits de l'État peuvent être abondés par les crédits des collectivités. C'est le système de financement qui a été mis en œuvre jusqu'à ce jour pour l'aménagement à 2x2 voies de certaines sections de la RCEA.

Les capacités financières de l'État sont toutefois limitées compte tenu de l'état actuel de la dette publique.

#### 2.1.1.2. La participation de l'utilisateur au financement via la mise en concession

Dans le cas d'une mise en concession autoroutière, le concessionnaire prend à sa charge la construction et l'exploitation de la route, en échange d'une rétribution par la mise en place de péages. Le mode concessif met ainsi à contribution l'utilisateur.

Les projets doivent présenter un taux d'autofinancement suffisant pour que la concession ne soit pas requalifiée en marché public, alors que les projets en maîtrise d'ouvrage directe, dont les contrats de partenariat, présentent un taux d'autofinancement nul s'ils ne sont pas assortis de recettes de péage.

Le concessionnaire à qui est attribué la concession est retenu suite à un appel d'offres lancé à l'échelle européenne.

Cet appel d'offres, dans son règlement, prévoit notamment une liste de critères qui permettront d'analyser et de classer les offres selon les propositions techniques et financières faites par les candidats.

Parmi les trois principaux critères figurent :

- les engagements demandés aux personnes publiques, dont la subvention ;
- la politique de tarification des péages ;
- la qualité des éléments techniques proposés dans l'offre.

#### 2.1.2. LES AVANTAGES ET LES INCONVENIENTS DE L'AMENAGEMENT DE LA RCEA SUR CREDITS PUBLICS OU PAR RECOURS A UNE CONCESSION

##### 2.1.2.1. La mise en concession

###### 2.1.2.1.1 [Les trafics attendus dans le cas d'une mise en concession](#)

###### **Définition du scénario de référence ou scénario au fil de l'eau utilisé dans le modèle de trafic**

*Une situation de référence à la mise en service du projet, également appelée « scénario fil de l'eau », a été modélisée pour analyser l'évolution des trafics sur la RCEA dans le cas d'une concession autoroutière. Elle permet d'évaluer le trafic à l'horizon de mise en service du projet en tenant compte de la réalisation de tous les projets programmés (tous modes de transport confondus) mais bien sûr, sans le projet dont on cherche à connaître les effets.*

###### **Les trafics poids-lourds**

Les résultats de la modélisation montrent que la mise en concession autoroutière de la RCEA rendrait globalement l'axe plus attractif pour les poids lourds. Le trafic des poids lourds serait globalement supérieur à

celui du scénario fil de l'eau, en raison notamment de l'amélioration des conditions de circulation liée à la mise en concession. La mise en place l'Ecotaxe rendrait les routes nationales non concédées moins attractives<sup>3</sup>.

Il faut toutefois noter que la modélisation ne prend pas en compte les éventuelles mesures réglementant la circulation des poids lourds en zone urbaine ou sur le réseau départemental.

### Les trafics véhicules légers

Pour les véhicules légers, les modélisations montrent une augmentation du trafic par rapport au scénario de référence. Ces augmentations seraient liées essentiellement aux gains de temps permis par la mise en concession autoroutière.

### Les hypothèses de trafic sur les autres axes

La mise en concession autoroutière de la RCEA aurait un effet sur le trafic des autres routes du territoire. Selon les axes, on pourrait observer une augmentation ou une diminution du trafic.

Ainsi, pour le trafic des véhicules légers, l'attractivité de la RCEA concédée, grâce aux gains de temps qu'elle permettrait, pousserait à l'abandon de certains itinéraires transversaux. A l'inverse, elle chargerait l'autoroute A71 ou le contournement de Moulins par exemple, grands axes plus facilement accessibles depuis la RCEA.

La mise en concession aurait également un effet sur l'augmentation du trafic sur les itinéraires alternatifs locaux. Pour le trafic des poids lourds, les différences seraient beaucoup plus nettes puisque la mise en concession de la RCEA entraînerait une baisse significative du trafic sur la RN7 au sud de la RCEA. L'autoroute A71 verrait, elle, son trafic PL augmenter de manière significative.

#### 2.1.2.1.2 [Les impacts financiers de la mise en concession](#)

La mise en concession autoroutière de RCEA entre Montmarault et Digoin engendrerait nécessairement des coûts supplémentaires pour les usagers de cette section.

Le niveau de péage prévu sur la RCEA serait cependant inférieur au taux moyen pratiqué sur les autoroutes françaises récemment mises en service. Il prendrait en effet en compte les aménagements déjà réalisés sur la RCEA.

Des formules d'abonnements préférentiels pour les usagers fréquents pourraient être proposées par le futur concessionnaire et permettre de réduire ce coût, notamment pour les usagers locaux.

<sup>3</sup> Les modélisations de trafic ont été réalisées en 2013 et prennent donc en compte la mise en œuvre de l'Ecotaxe.

#### 2.1.2.1.3 [La sécurité et les niveaux de service](#)

La mise en concession de la RCEA répondrait de la meilleure façon possible à l'enjeu primordial qu'est l'amélioration de la sécurité et du confort de conduite.

En effet, la présence de chaussées séparées sur tout le linéaire supprimerait les chocs frontaux, responsables de la majorité des accidents graves et des décès sur la RCEA. La réduction du nombre d'accidents et la possibilité offerte par une 2x2 voies de neutraliser une seule voie de circulation en cas d'accident afin de ne pas avoir à fermer temporairement l'infrastructure permettrait de plus une fiabilisation certaine des temps de parcours.

De même, la présence de bandes d'arrêt d'urgence et d'aires de repos et de service suffisantes permettrait d'éviter les stationnements dangereux des poids lourds.

Enfin, la mise en concession offrirait aux automobilistes la possibilité de dépasser les poids lourds en toute sécurité sur l'ensemble de la RCEA, ce qui éviterait les risques de lassitude et d'énerverment, mais également les tentatives de dépassement dangereuses.

En outre, le confort de conduite des usagers serait amélioré du fait de caractéristiques plus homogènes sur l'itinéraire permettant une lecture facilitée de la route et une circulation beaucoup plus fluide (pas de succession de portions à chaussée bidirectionnelle puis à 2x2 voies...).

La présence d'aires de repos et de service inciterait également les automobilistes à s'arrêter, ce qui permet de prévenir davantage d'accidents.

Le scénario de mise en concession autoroutière qui propose une mise à 2x2 voies complète de la RCEA dans un délai rapide permettrait de réduire le nombre et la gravité des accidents.

#### 2.1.2.1.4 [L'attractivité du territoire](#)

La mise en concession autoroutière de la RCEA permettrait de renforcer l'attractivité du territoire à court terme, grâce à une amélioration des temps de parcours. Le passage au statut autoroutier s'accompagnerait, en effet, de mises aux normes géométriques de l'axe, permettant notamment aux véhicules légers de rouler à 110 ou 130 km/h selon les sections. Bien que des barrières de péage soient à franchir, des gains de temps de parcours seraient attendus.

Les temps de déplacements des habitants seraient ainsi améliorés, que ce soit pour les déplacements domicile-travail ou pour l'accès aux équipements et services.

La mise à 2x2 voies complète de la RCEA permettrait également de répondre aux attentes des entreprises, en diminuant les temps de parcours et en élargissant le périmètre géographique accessible en moins d'une heure. C'est donc toute leur zone d'attractivité qui pourrait en bénéficier.

La RCEA concédée pourrait ainsi conforter les activités en place, et être un atout supplémentaire pour l'implantation de futures entreprises. Le tourisme pourrait également profiter d'une meilleure accessibilité liée à

l'achèvement de la mise à 2x2 voies. La mise en concession serait en effet 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. Ces mesures, déjà en place sur certaines sections de l'itinéraire, font l'objet d'une signalisation spéciale sur l'autoroute même.

#### 2.1.2.1.5 [Le bruit et la qualité de l'air](#)

Dans le cadre d'une mise en concession autoroutière, l'augmentation des vitesses de circulation sur la RCEA induirait nécessairement une augmentation du bruit et des polluants.

La mise en concession serait l'occasion de mettre en place un traitement acoustique cohérent sur l'ensemble du linéaire (écrans acoustiques ou merlons anti-bruit).

Concernant la qualité de l'air, le projet consiste en un aménagement d'un axe existant, sur lequel les augmentations de trafic à venir seront mesurées. Le renouvellement et l'amélioration du parc automobile contribueront dans l'avenir à la diminution des émissions de polluants.

L'augmentation des émissions de polluants durant les années suivant la mise en service du projet devrait donc vraisemblablement être faible à modérée.

#### 2.1.2.1.6 [L'environnement et le milieu naturel](#)

Il est prévu d'aménager sur place la RCEA (doublement de la chaussée existante), majoritairement au sein du foncier déjà réservé pour le projet (acquisitions dans le cadre des DUP des années 70 et 90). Les travaux d'aménagement auraient donc des impacts limités sur les milieux naturels dans la mesure où la barrière physique existe déjà.

Les principaux risques liés à l'aménagement de la RCEA seraient les suivants : la destruction et la substitution d'habitats par les emprises rendues nécessaires par l'implantation des barrières de péage et la réalisation des aires de repos et de service, l'effet de coupure concernant les corridors écologiques majeurs et secondaires (notamment forestiers et bocagers), ou le renforcement de cet effet de coupure dans le cas d'un aménagement sur place, l'effet de lisière pour les grands et les petits boisements et la destruction ou la pollution des zones humides, notamment par rapport à la réalisation d'aires de service.

Dans le cadre de la mise en concession de la RCEA, une mise aux normes environnementales serait réalisée. En effet, plusieurs portions de la RCEA, notamment les sections construites dans les années 1980 avant les réglementations relatives à la loi sur l'eau ou au réseau Natura 2000, ne respectent pas ces prescriptions récentes.

La mise en concession autoroutière de la RCEA permettrait de définir une approche plus globale des enjeux environnementaux pour l'ensemble du territoire.

#### 2.1.2.1.7 [L'insertion paysagère](#)

Compte tenu de la qualité des paysages traversés par la RCEA, les possibilités offertes par la mise en concession permettraient de compléter le traitement paysager de l'axe (valorisation des paysages visibles depuis la RCEA, qualité architecturale des ouvrages d'art et des écrans acoustiques, végétalisation).

Pour y parvenir, plusieurs mesures seraient mises en place : respecter les caractéristiques des paysages traversés : matériaux, proportions, couleurs, textures ; porter une attention spéciale aux éléments structurants du paysage tels que les espaces très ouverts, les façades de bourgs, les lisières forestières... ; valoriser les liens avec le territoire...

Un soin particulier serait apporté au traitement des aires de repos et de service.

#### 2.1.2.1.8 [Les impacts sur les terres agricoles](#)

L'aménagement de la RCEA consisterait en un aménagement sur place sur du foncier acquis par l'Etat dans le cadre des DUP des années 90. Les emprises complémentaires seront localisées au niveau des échangeurs et des barrières de péages et d'éventuelles surlargeurs pour la mise en place du dispositif d'assainissement, des écrans ou merlons acoustiques (si nécessaires) et des aménagements paysagers qui ne seraient pas réalisés au sein des emprises existantes.

Les emprises sur les terres agricoles seront donc peu importantes. En cas d'impact, des mesures de réduction et de compensation des impacts seraient proposées (acquisitions, aménagements fonciers,...).

#### 2.1.2.1.9 [Les impacts du chantier](#)

Dans le cas d'une mise en concession autoroutière, les travaux seraient réalisés en une seule fois. L'impact économique pour les entreprises du territoire serait positif grâce à la mise en place de plusieurs chantiers concomitants.

Pour les usagers, les nuisances pourraient être importantes dans le cadre d'une mise en concession. Les difficultés de circulation liées aux travaux pourraient être conséquentes pour les usagers amenés dans ce cas à côtoyer un chantier sur un linéaire relativement long.

#### 2.1.2.1.10 [La réorganisation des services de la DIR Centre-Est en cas de mise en concession](#)

Plusieurs dizaines d'agents de la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, gestionnaire de la RCEA seraient directement concernés par la mise en concession.

Les agents de l'Etat se verraient proposer une affectation dans les services de l'Etat correspondant à leur grade et leur qualification conformément aux règles statutaires ou une affectation dans les services de l'entreprise.



### 2.1.2.2. Le financement sur crédits publics

La majorité des impacts pour l'aménagement de la RCEA par recours à une concession autoroutière interviendra également dans le cadre de la mise à 2x2 voies sur crédits publics. Ces impacts seront cependant fractionnés et étalés dans le temps, la mise à 2x2 voies sur l'ensemble du linéaire n'intervenant que dans plusieurs dizaines d'années dans l'hypothèse d'un aménagement sur crédits publics.

Un aménagement sur crédits publics conduirait vraisemblablement à une augmentation du trafic sur la RCEA, liée à l'amélioration de la sécurité.

Dans le cas d'un aménagement partiel de la RCEA qui ne permettrait pas une augmentation significative des tronçons à 2x2 voies, les gains de temps seraient nettement moins importants. Sur ces tronçons, la vitesse maximale autorisée serait limitée à 110 km/h (statut de route express). Toutefois, sur les tronçons restant à 2 voies bidirectionnelles, la vitesse maximale n'excéderait pas 90 km/h. Or ces tronçons supporteraient toujours une charge importante de trafic poids lourds avec des possibilités de dépassement restant limitées. Les gains de temps ne seraient donc pas significatifs.

L'augmentation du trafic, même si elle est peu élevée, conduirait à une augmentation de polluants. Cet impact devrait rester très limité. Les sections qui seraient aménagées à 2x2 voies bénéficieraient d'un traitement du bruit si les seuils réglementaires étaient dépassés.

La gravité des accidents survenant sur la RCEA est actuellement nettement plus élevée que les références nationales quel que soit le type de voie pour l'essentiel à cause du très fort pourcentage de poids lourds.

La réalisation d'une bande médiane élargie sur la RCEA permettrait, au vu des expériences réalisées à ce jour sur cet axe, d'une part de diviser par 2 le taux d'accidents, et d'autre part, de réduire leur gravité en la ramenant au niveau de celle d'une route bidirectionnelle « ordinaire » en référence nationale.

Ces chiffres sont cependant à prendre avec précaution au vu de la faible longueur du linéaire.

Les sections qui seraient aménagées à 2x2 voies dans le cadre d'une mobilisation de cofinancements, bénéficieraient également d'une mise à niveau environnementale et d'une insertion paysagère. Il n'est cependant pas prévu de traiter à court terme les sections qui resteraient bidirectionnelles.

**Les nuisances liées aux travaux seraient moins importantes** que dans le cas d'une mise en concession.

Enfin, dans le cadre d'un aménagement sur crédits publics **les services de la DIR Centre-Est continueraient à exploiter la voie.**

### 2.1.3. SYNTHÈSE COMPARATIVE DES DEUX SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET SOLUTION RETENUE

	Mise en concession	Aménagements sur crédits publics
Mise en service de l'itinéraire à 2x2 voies	En une seule fois 2020	Au fur et à mesure de la capacité de mobilisation des crédits publics si rythme actuel mise en service complète vers 2050
Mise à 2x2 voies	Sur l'ensemble du linéaire compris entre Montmarault et Digoïn	Au fur et à mesure l'ensemble du linéaire compris entre Montmarault et Digoïn
Aires de repos et aires de service	Réalisation d'un programme d'aires complémentaires sur l'itinéraire	Selon la disponibilité des crédits
Sécurisation	Circulation sur chaussée séparée avec séparateur physique	Mise en place d'une bande médiane élargie ou d'autres dispositifs adaptés pour améliorer la sécurité
Gain de temps de parcours	Gain de temps de plusieurs minutes	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies
Traitement du bruit	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre Montmarault et Digoïn si les seuils réglementaires sont dépassés	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies si les seuils règlementaires sont dépassés
Mise à niveau environnementale	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre Montmarault et Digoïn	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies
Insertion paysagère	Sur l'ensemble de l'itinéraire entre Montmarault et Digoïn	Sur les sections nouvellement aménagées à 2x2 voies

Tableau 5 : Synthèse comparative des deux scénarios d'aménagement et solution retenue

### 2.1.4. CONCLUSION

Suite à l'analyse comparative des différentes alternatives existantes pour l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA : crédit public ou concession autoroutière, le constat a été établi que si la mise à 2x2 voies de la RCEA devait reposer sur l'attribution de crédits publics, l'achèvement de l'aménagement entre les autoroutes A71 et A6 demanderait plusieurs décennies (de 30 à 35 ans). Ces analyses ont été présentées lors du Débat public qui s'est déroulé du 4 novembre 2013 au 4 février 2011.

Sur la base des conclusions de la CNDP (voir Pièce C.Chapitre 1.3.2.1.3 page 58) et devant l'urgence d'améliorer les conditions de sécurité routières sur cet axe, le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a confirmé, par décision du 24 juin 2011, le principe de la mise en concession sur les sections Montmarault (A71)-Mâcon (A6) et Paray-le-Monial-Ciry-le-Noble.

En septembre 2012 pour tenir compte des avis exprimés lors du Débat Public sur les spécificités de la configuration du réseau routier de chacun des deux départements, le ministre des Transports a précisé le dispositif retenu :

- dans l'Allier une mise à 2x2 voies de la RCEA via une concession autoroutière (entre Montmarault et Digoin) ;

**N.B. :** Le versement ou non d'une subvention d'équilibre et son éventuel montant dépendront des offres qui seront remises par les candidats à la concession. Il n'est pas possible de les connaître aujourd'hui puisqu'elle dépendra des niveaux de péage proposés par les candidats. Ceux-ci, ainsi que le montant de la subvention d'équilibre proposé, seront pris en compte dans la sélection du futur concessionnaire.

Il est cependant important de noter que les modélisations financières conduisent à estimer que la concession pourrait être équilibrée sans subvention publique.

- en Saône-et-Loire, mise à 2x2 voies par mobilisation de crédits publics.

## 2.2. Le choix du système de péage et d'échange

### 2.2.1. PRESENTATION DES SYSTEMES DE PEAGE OUVERT ET FERME

Deux systèmes de perception du péage existent en France : le système de péage dit « péage ouvert » et le système dit « péage fermé ».

**Le péage ouvert** fonctionne selon le principe d'une facturation forfaitaire par tronçon. Dans un tel système, l'utilisateur peut ne pas rencontrer d'installation de péage lorsqu'il pénètre sur l'autoroute, mais il est intercepté au cours de son itinéraire par une ou plusieurs barrières de péage. Le coût du trajet n'est donc pas strictement proportionnel à la distance parcourue, à la différence d'un péage fermé, où l'utilisateur rencontre une gare de péage en entrant sur le réseau concédé, où il est invité le plus souvent à prendre un ticket, et paie à une autre gare de péage lorsqu'il quitte le réseau. Dans le cas d'un péage fermé, le prix payé par l'utilisateur est proportionnel à la distance parcourue sur l'autoroute.

**La solution du péage ouvert** est adaptée à l'aménagement d'un itinéraire existant comportant un nombre élevé d'échangeurs, qu'il serait difficile de supprimer ou très coûteux d'équiper systématiquement de barrières de péage. C'est le cas sur le tronçon de la RCEA, objet du présent dossier. Ce système autorise de plus des trajets locaux non soumis au péage (cabotage).

Ces deux solutions sont schématisées sur la Figure 3:

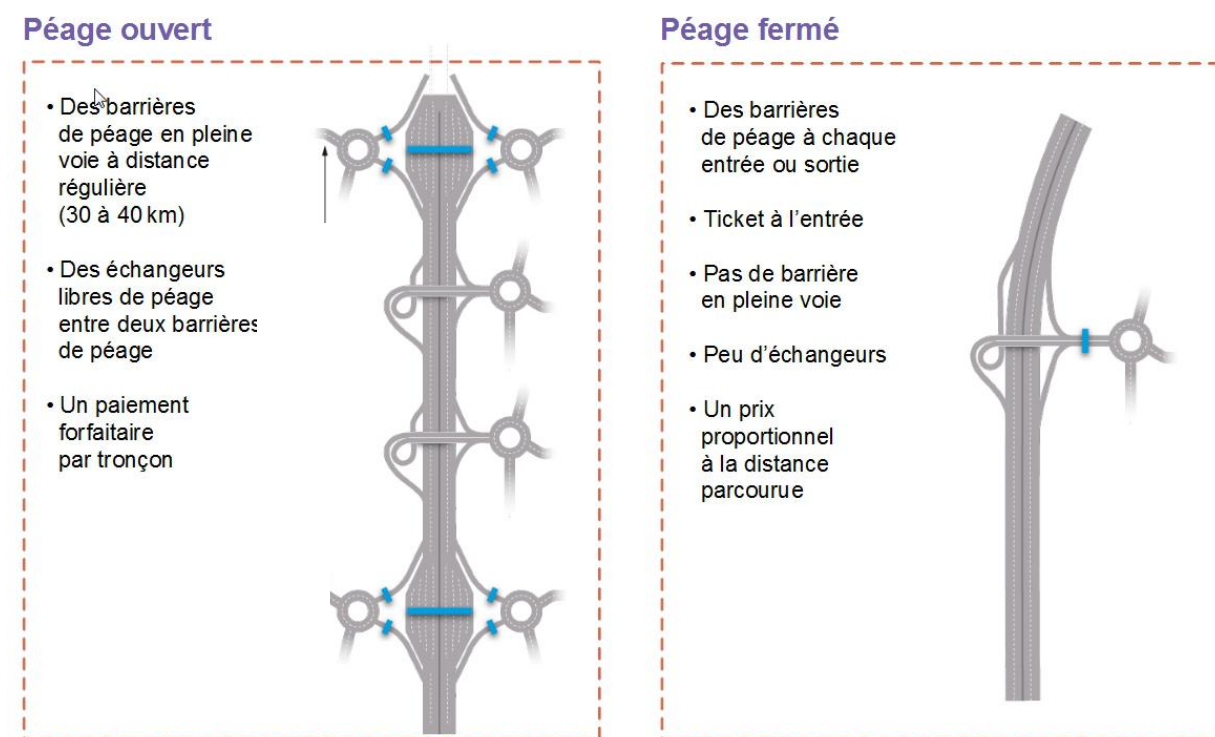


Figure 3 : Systèmes de péage ouvert et fermé

### 2.2.2. LES OBJECTIFS QUI PREVALENT AU CHOIX DU SYSTEME DE PEAGE

La RCEA entre Montmarault et Digoin est actuellement un itinéraire gratuit qui combine une fonction de transit très importante pour les poids lourds mais également pour les véhicules légers et une fonction de desserte locale (trajet domicile-travail, livraison,...).

L'objectif à atteindre dans le cas où la RCEA deviendrait un itinéraire payant entre Montmarault et Digoin est de ne pas pénaliser les usagers locaux qui utilisent la RCEA pour leurs déplacements quotidiens. Le respect de cet objectif nécessite une réflexion sur le système de péage mais également sur l'emplacement des barrières de péage.

A l'issue des études et de la concertation, la mise en place d'un système de péage ouvert a été retenue car il permet de conserver tous les échangeurs existants et d'assurer une desserte fine du territoire. Les barrières devront être implantées de manière à laisser libres les mouvements internes aux principales zones agglomérées, celles où le trafic local est majoritaire :

- section comprise entre la RD2009 et la RN7 qui contribue au contournement de Moulins ;
- déviation de Dompierre-sur-Besbre ;
- section Digoin - Paray.

Ce type de péage, lorsque plusieurs échangeurs non équipés de dispositifs de perception se trouvent entre deux barrières pleine voie, permet aux usagers qui entrent et sortent de l'autoroute par ces échangeurs d'effectuer le trajet sans payer.

Les usagers qui entrent juste avant une barrière (ou sortent juste après) et n'empruntent qu'une partie de la section couverte par cette barrière payent le même prix que ceux qui empruntent la totalité.

Les automobilistes pourraient être tentés de sortir à l'échangeur précédent la barrière et de revenir par l'échangeur suivant.

Le nombre et l'emplacement des barrières de péage doivent donc être arrêtés de manière à limiter les distorsions pour les usagers certains pouvant être amenés à payer plus que d'autres. En effet, dans le cas d'un trop grand nombre d'échangeurs gratuits entre deux barrières de péage, on observerait un transfert de charges important sur les usagers s'acquittant du péage, compte tenu du fort trafic pouvant emprunter la voie gratuitement. De même, si le linéaire entre deux barrières de péage était trop important, deux automobilistes parcourant des distances très différentes pourraient payer le même tarif.

Pour garantir l'équité, un nombre relativement élevé de points de perception doit être mis en place. Ils doivent être implantés au droit des échangeurs importants en équipant toutes les bretelles : de la sorte, un seul point d'arrêt permet de différencier les usagers qui empruntent la totalité de la section et ceux qui n'empruntent que la partie est ou la partie ouest. Cette disposition a également pour avantage de rendre plus difficile le « contournement » d'un point de perception et favoriser ainsi l'équilibre économique de la concession.

### **2.2.3. LE PRINCIPE D'AMENAGEMENT RETENU**

La solution de mise en concession autoroutière de la RCEA rend possible une accélération de la mise à 2x2 voies complète de cet axe pour une mise en service à l'horizon fin 2021. Le système de péage ouvert avec trois barrières permettra à la RCEA de conserver la totalité de ses échangeurs et donc de continuer à irriguer finement le territoire.

La réalisation d'une autoroute intègre, en outre, différents aménagements permettant d'améliorer le confort de conduite des usagers.

### 3. PRESENTATION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS PREFERENTIELLES D'AMENAGEMENT DES ECHANGEURS ET DES BARRIERES PLEINE VOIE

La mise à 2x2 de la RCEA consiste en un aménagement sur place d'une infrastructure existante. La quasi-totalité du foncier nécessaire au doublement de la RCEA a été acquis dans le cadre des DUP des années 70 et 90. Le choix d'un doublement au nord, au sud de l'axe existant ou sur les emprises du terre-plein central est donc conditionné par le foncier d'ores et déjà réservé à l'aménagement de la RCEA.

La mise en œuvre de la démarche d'évitement des impacts du projet sur l'environnement a donc essentiellement portée sur l'analyse comparative des solutions d'aménagement des nouveaux échangeurs - couplés ou non à des barrières de péage.

Les différentes solutions étudiées au stade des études préalables ont fait l'objet d'une analyse multicritère et ont également été soumises à la concertation fin 2013 et début 2014.

La solution préconisée est une solution préférentielle qui est susceptible d'évoluer dans le cadre des études de détails notamment pour poursuivre la démarche d'évitement des enjeux environnementaux et optimiser géométriquement ou financièrement les aménagements.

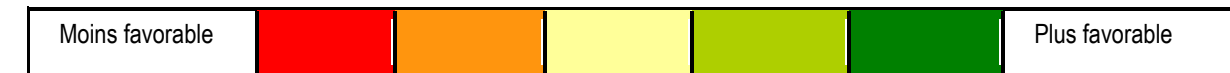
Les différentes solutions d'aménagement étudiées et comparées concernent les échangeurs suivants :

- échangeur de Montmarault entre l'A71 et la RCEA ;
- échangeur du Montet entre la RD945 et la RCEA. Cet échangeur est couplé à une barrière de péage pleine voie ;
- échangeur de Touloun-sur-Allier entre la RN7 et la RCEA ;
- échangeur de Montbeugny entre la RD53 et la RCEA. Cet échangeur est couplé à une barrière de péage pleine voie ;
- échangeur de Molinet entre la RD994 et la RCEA. Cet échangeur est couplé à une barrière de péage pleine voie.

#### **Note sur la méthodologie mise en œuvre pour la comparaison des variantes**

*Pour chaque thématique étudiée, les impacts possibles des variantes sont classés en 5 degrés (du plus impactant au moins impactant) en tenant compte de la nature des impacts directs et indirects mais aussi des possibilités de réduction et de compensation lorsque ces derniers sont estimables à ce stade des études thématiques.*

Cette échelle de comparaison est illustrée par le code couleur suivant :



Les éléments permettant de justifier le classement seront précisés dans ce même tableau.

Pour chaque thématique, plusieurs éléments ont été évalués. Par exemple pour le milieu naturel, sont étudiés les zones inventoriées, les continuités, ... Chaque élément fait l'objet d'une appréciation pondérée par rapport à l'enjeu qu'il représente sur le secteur. Il en va de même pour les thématiques entre elles.

Les informations présentées dans les paragraphes suivants sont issues du dossier d'analyse comparative des variantes - Cerema – décembre 2014.

#### 3.1. L'échangeur de Montmarault : bifurcation entre la RCEA et l'autoroute A71

Dans la configuration actuelle la RCEA débouche sur le giratoire de Montmarault. Ce giratoire assure trois fonctions :

- connexion avec l'autoroute A71 par un diffuseur de type « trompette » ;
- desserte du centre ville ;
- desserte du réseau secondaire (principalement D945 et D46).

Quatre variantes ont été envisagées, analysées et comparées :

- Variante 1 : Connexion complète
- Variante 2 : Giratoire dénivelé
- Variante 3 : Trompette sud
- Variante 4 : Connexion complète « quart nord-est »

Ces 4 variantes sont présentées sur la figure 4.

Sur le plan fonctionnel, la continuité autoroutière est assurée entre RCEA et A71 pour les connexions complètes (1, 3 et 4). La première permet de conserver l'échangeur qui permettra la diffusion du trafic local. Ce même trafic est diffusé par les points d'échanges au nord et à l'est pour la variante 4. En revanche, la solution 2 ne permet pas d'avoir une continuité autoroutière.



Figure 4 : les différentes variantes étudiées pour l'aménagement de l'échangeur de Montmarault

Le giratoire dénivelé présente l'inconvénient de mélanger le flux de transit et les flux locaux et met en évidence une difficulté juridique car l'anneau n'aurait pas à priori le statut autoroutier. La diffusion du trafic local se fait par le dispositif d'échanges actuel. L'accès à Montmarault est moins direct qu'aujourd'hui pour toutes les solutions. Il est davantage contraignant avec le trompette sud (3) qui génère des trajets plus longs que les autres solutions.

Techniquement, les connexions (1 et 4) garantissent un bon niveau de service et de sécurité pour l'utilisateur. Idem pour le trompette sud (3) qui cependant oblige de rabattre de 2x2voies à 2 voies sur la RCEA (zone de transition) avant d'arriver sur A71 et d'orienter l'utilisateur vers plusieurs directions. Cette disposition est également valable pour le giratoire (2) qui, de plus, n'est pas conseillée pour une connexion entre deux autoroutes. L'instruction technique relative à l'aménagement des autoroutes de liaison déconseille la réalisation de diffuseur de type giratoire dénivelé notamment en position supérieure, en raison des problèmes de sécurité qu'il implique.

A noter que toutes les solutions nécessitent de déconstruire les derniers hectomètres de la RCEA et de créer pour 1, 2 et 3 une aire pour faire demi-tour. La solution 1 conduit à la création de six passages supérieurs, à la reprise de deux autres, enfin à la suppression de l'ouvrage d'art franchissant A71, ce qui la rend la plus chère à construire. A contrario, la solution giratoire dénivelé est la moins importante sur le plan de l'investissement.

C'est également la connexion complète 1 qui conduit à des emprises les plus importantes est la plus consommatrice en termes d'emprises avec près de 15 hectares, dont 10,4 sont prélevés sur des parcelles agricoles et 4,6 sur des espaces dédiés à l'activité. 12 hectares agricoles devront être acquis pour la solution quart nord-est (4), 10 hectares, dont 7,5 agricoles et 2,5 dédiés à l'activité, pour la solution trompette sud (3), enfin 3,5 hectares agricoles pour la solution giratoire dénivelé (2).

Pour le paramètre humain, peu d'habitations proches (moins de 250 mètres) sont concernées par les aménagements. A noter cependant la ferme de Beaufort pour laquelle la solution quart nord-est (4) est un plus impactante que les autres variantes, le tracé et le dispositif d'échanges « Est » se rapprochant du domaine par rapport à la situation existante.

Du point de vue environnemental, les solutions 1, 2 et 4 impactent 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 giratoire dénivelé oblitère un peu moins d'espace que les deux autres options sur ces milieux intéressants sur le plan de la biodiversité. La solution 3 (trompette sud) chemine à travers une zone d'enjeu plus modéré excepté dans la partie de raccordement sud à A71 où une zone à fort enjeu est concernée dans son extrémité avec la présence là encore d'individus tels que recensés comme ci-dessus.

La variante 4 permet de connecter véritablement deux autoroutes. Elle présente un bon niveau de service et de sécurité. Elle implique moins de création d'ouvrages à construire, et donc en coût. L'atteinte au milieu naturel

pourra être minorée par des mesures compensatoires comme la reconstitution de mares. C'est la solution préférentielle du maître d'ouvrage et également la solution qui s'est dégagée lors de la concertation.

**La variante 4** permet de connecter véritablement deux autoroutes. Elle présente un bon niveau de service et de sécurité. Elle implique moins de création d'ouvrages à construire, et donc en coût. L'atteinte au milieu naturel pourra être minorée par des mesures compensatoires comme la reconstitution de mares. **C'est la solution préférentielle du maître d'ouvrage et également la solution qui s'est dégagée lors de la concertation.**

Variantes /critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Fonctionnalités	Vert	Rouge	Orange	Vert
Technique	Vert	Rouge	Vert clair	Vert
Agriculture	Orange	Jaune	Orange	Orange
Cadre de vie	Vert clair	Vert clair	Vert clair	Jaune
Milieu naturel	Orange	Jaune	Orange	Orange

Moins favorable	Rouge	Orange	Jaune	Vert clair	Vert	Plus favorable
-----------------	-------	--------	-------	------------	------	----------------

### 3.2. L'échangeur et la BPV du Montet

La mise à 2x2 voies de la RCEA nécessite l'élargissement de la plate-forme de la route actuelle côté sud.

Pour l'implantation de la barrière pleine voie, cinq (5) solutions ont été analysées et comparées :

- Variante 1 : barrière positionnée entre Deux Chaises et Le Montet avec deux demi-échangeurs sur les communes de Deux Chaises et du Montet
- Variante 2 : barrière située à l'ouest couplée avec un diffuseur de type losange au Montet
- Variante 3 : barrière située à l'est couplée avec un diffuseur de type demi-trèfle au Montet
- Variante 4 : barrière principale située entre le Montet et Cressanges avec également péage sur les bretelles de l'échangeur du Montet
- Variante 5 : barrière principale située entre le Montet et Cressanges, plus à l'est que la précédente variante, avec également péage sur les bretelles de l'échangeur du Montet

Les variantes sont présentées sur la figure en page suivante.

Sur le plan fonctionnel, la variante 1 avec un système d'échanges éclaté, ne respecte pas l'engagement pris de conserver tous les points d'échanges sur l'itinéraire puisque l'entrée sur la RCEA depuis Le Montet en direction de Montmarault ne sera pas possible, tout comme le mouvement inverse. Ces échanges seront possibles via le demi-échangeur de Deux-Chaises.

Les variantes 4 et 5 présentent également un défaut de fonctionnalité dans l'hypothèse d'un péage fermé dans la mesure où les usagers du Montet en direction de Paray ou venant de Paray et sortant au Montet devront s'arrêter à deux reprises (prise du ticket à la BPV et péage sur la bretelle de sortie), et cela sur très une courte distance. Et dans le cas du système ouvert, ces 2 variantes induisent une distorsion au péage significative.

Sur le plan technique, les variantes 2 et 3 ne présentent pas les meilleures conditions d'approche des usagers pour la première en provenance de Paray et pour la seconde en provenance de Montmarault, les caractéristiques géométriques n'offrant pas la visibilité maximum avec la présence de l'ouvrage en passage supérieur et ce, pour la vitesse requise. Cependant, cet inconvénient peut être pondéré en reportant la limite L1 / L2 un peu plus à l'est, la vitesse d'approche étant alors ramenée à 110 km/h.

La variante 1 est celle qui consomme le plus de terres agricoles avec 9,5 ha de terres prélevées. La variante 2 est la plus favorable du point de vue emprises sur l'espace agricole (2,5 ha). Les trois autres variantes sont plus consommatrices de terres agricoles que la variante 2 (entre 5 et 6 ha).

La variante 1 est préjudiciable sur le plan humain, la barrière se situant à 70 m d'un établissement sensible (école), générant des nuisances sonores et sur la qualité de l'air du fait de l'accélération des véhicules sortant du péage. La variante 2 n'impacte pas d'habitations contrairement à la solution 3 qui en touche deux. De plus, pour cette dernière, le dispositif de péage sur la bretelle nord est très proche d'un groupe d'habitations. La variante 4 se trouve à moins de 100 mètres d'une dizaine d'habitations. La variante 5 n'impacte pas de milieu bâti ; les habitations les plus proches sont à 200 m.

Pour la variante 1, l'impact sur les milieux naturels et humides concerne une prairie très tourbeuse constituée d'espèces rares à l'endroit où il est prévu d'implanter la barrière de péage. La variante 3 est la plus préjudiciable sur le plan environnemental, impactant un secteur présentant un enjeu qualifié de « majeur », avec un bas-marais tourbeux où se sont développées plusieurs espèces végétales patrimoniales, le tout constituant un milieu rare et en régression. Si des enjeux forts sont également présents à l'emplacement de la variante 2, l'ajustement fin de l'implantation de la barrière et des mesures de précaution pendant les travaux devraient permettre de limiter les impacts avec en particulier la protection d'un chêne susceptible d'être colonisé par le Pique-Prune.

Les variantes 4 et 5 sont les plus favorables au regard de l'environnement n'impactant pas d'enjeux recensés.

Au final, le choix préférentiel du maître d'ouvrage se porte sur la variante 2, très fonctionnelle, la moins consommatrice de terres agricoles et la moins perturbante sur le cadre de vie des riverains, et pour laquelle d'une part, la mesure consistant à reporter plus à l'est la limite entre 130 et 110 km/h permet de pondérer l'inconvénient technique sus-mentionné, et d'autre part, des mesures d'évitement et de réduction contribueront à diminuer fortement l'impact sur les milieux naturels.

Variantes /critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Fonctionnalités	Red	Green	Green	Red	Red
Technique	Green	Yellow	Yellow	Green	Green
Agriculture	Red	Yellow	Orange	Orange	Orange
Cadre de vie	Red	Green	Red	Yellow	Green
Milieu naturel	Orange	Orange	Red	Green	Green

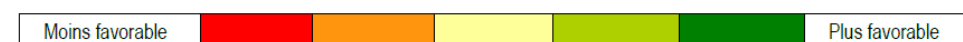


Figure 5 : localisation des variantes d'implantation de la Barrière de péage Pleine Voie du Montet





### 3.3. L'échangeur de Toulon-sur-Allier

Il permettra d'organiser les échanges entre la RCEA (doublée) et la future RN7 déviée (prolongée à l'ouest de la voie ferrée). L'échangeur actuel avec la RN7, dans sa configuration, sera supprimé.

Six solutions ont été examinées, analysées et comparées :

1. Configuration de type « trèfle »
2. Giratoire sud-ouest
3. Giratoire dénivelé type « sandwich »
4. Configuration « double trompette »
5. Configuration « paire de lunettes »
6. Configuration de type « trèfle à anse interne d'entrée »

Les variantes sont présentées sur les figures en pages suivantes.

Fonctionnellement, les solutions 1 « trèfle », 4 « double trompette » et 6 « trèfle à anse interne d'entrée » permettent des échanges directs et constituent une véritable bifurcation assurant la continuité autoroutière, contrairement aux solutions de type giratoire (2 et 3) et « paire de lunettes » 5, lesquelles ne favorisent pas de plus les mouvements principaux. Cette fluidité n'est pas bien assurée non plus pour le « double trompette » 4. En revanche, la solution 6 « trèfle à anse interne d'entrée » favorise les échanges directs et les flux principaux.

Sur plan technique, les variantes 1, 3, 4 et 6 induisent de mettre en place des voies d'entrecroisement pour faciliter certains mouvements. Pour la solution « trèfle » 4, des collectrices sont également nécessaires sur la RCEA. Cette même solution conduit à construire un seul ouvrage d'art, tout comme le scénario « paire de lunettes » 5, alors qu'il en faut trois pour les autres solutions.

Les solutions « trèfle », « double trompette » et « trèfle à anse interne d'entrée » ne posent aucun problème de sécurité et offrent un bon niveau de service. Avec des mouvements un peu compliqués et la présence d'un giratoire qui concentrera les flux d'où qu'ils viennent, le risque de prise à contresens d'une bretelle n'est pas exclus pour la solution 2. Avec une superposition de niveaux et des problèmes de visibilité à l'approche de l'anneau du fait de masques générés par certains murs d'ouvrage, le giratoire « sandwich » est une mauvaise réponse à l'objectif de sécuriser les mouvements en ce point d'échanges. La configuration « paire de lunettes » ne modifiera pas de façon substantielle les mouvements actuels et de fait, cette solution ne présente pas de défaut quant à la sécurité.

Avec 7,7 ha prélevés sur des terres cultivées, la solution « trèfle » 1 est la plus consommatrice d'espace agricole. Viennent ensuite les variantes « giratoire sud-ouest » 2, « double trompette » 4 et « trèfle à anse interne d'entrée » 6 avec de l'ordre de 4 hectares prélevés sur les terres agricoles. A noter que le scénario « trèfle à anse interne d'entrée » avec une emprise au sol plus concentrée, est moins déstructurant pour les

exploitations agricoles. Enfin, les solutions « giratoire sandwich » 3 et « paire de lunettes » 5 sont les moins consommatrices avec une emprise de 1,5 ha sur les terres agricoles.

Sur l'aspect cadre de vie, le scénario 2 « giratoire sud-ouest » va nécessiter d'acquérir une habitation et ses dépendances. Cette solution est également plus pénalisante que les autres, parce que les bretelles nord du point d'échanges se situent à 100m environ d'un hameau (impact sonore et visuel). A noter également, l'impact sur le paysage qu'occasionnerait le giratoire « sandwich » 3 avec ses trois niveaux, ce qui a été relevé lors de la concertation.

En matière d'environnement, il faut préciser que le site d'études (val d'Allier) est une zone Natura 2000 (ZPS) et que l'espace situé à l'ouest de la voie ferrée est dans l'espace de mobilité maximal de l'Allier.

Le point d'échanges avec la RN7 impacte, de façon différenciée suivant l'option considérée, une zone à enjeu majeur – friche humide à hautes herbes – où ont été repérées plusieurs espèces remarquables de batraciens, de reptiles, d'oiseaux et de chiroptères. Ainsi, avec des emprises un peu moins importantes, le « giratoire dénivelé » 3 est moins impactant sur le milieu naturel. C'est encore plus vrai pour la solution « paire de lunettes » 5 qui évite en partie à la zone d'intérêt majeur. Enfin, les variantes « trèfle » 1 et « trèfle à anse interne d'entrée » 6 impacte une mouillère abritant quelques espèces végétales d'intérêt. Au titre des mesures compensatoires, il pourra être recherché à proximité une zone de substitution pour recréer cette mouillère.

**La variante 6 « trèfle à anse interne d'entrée » est la plus intéressante pour la connexion entre deux autoroutes et pour la fluidité des différents mouvements. Elle présente l'avantage d'avoir une géométrie concentrée minimisant de fait l'impact sur le fonctionnement agricole. Les impacts sur le milieu naturel peuvent faire l'objet de mesures compensatoires. C'est la solution préférentielle retenue par le maître d'ouvrage et c'est également la solution qui s'est dégagée lors de la concertation.**

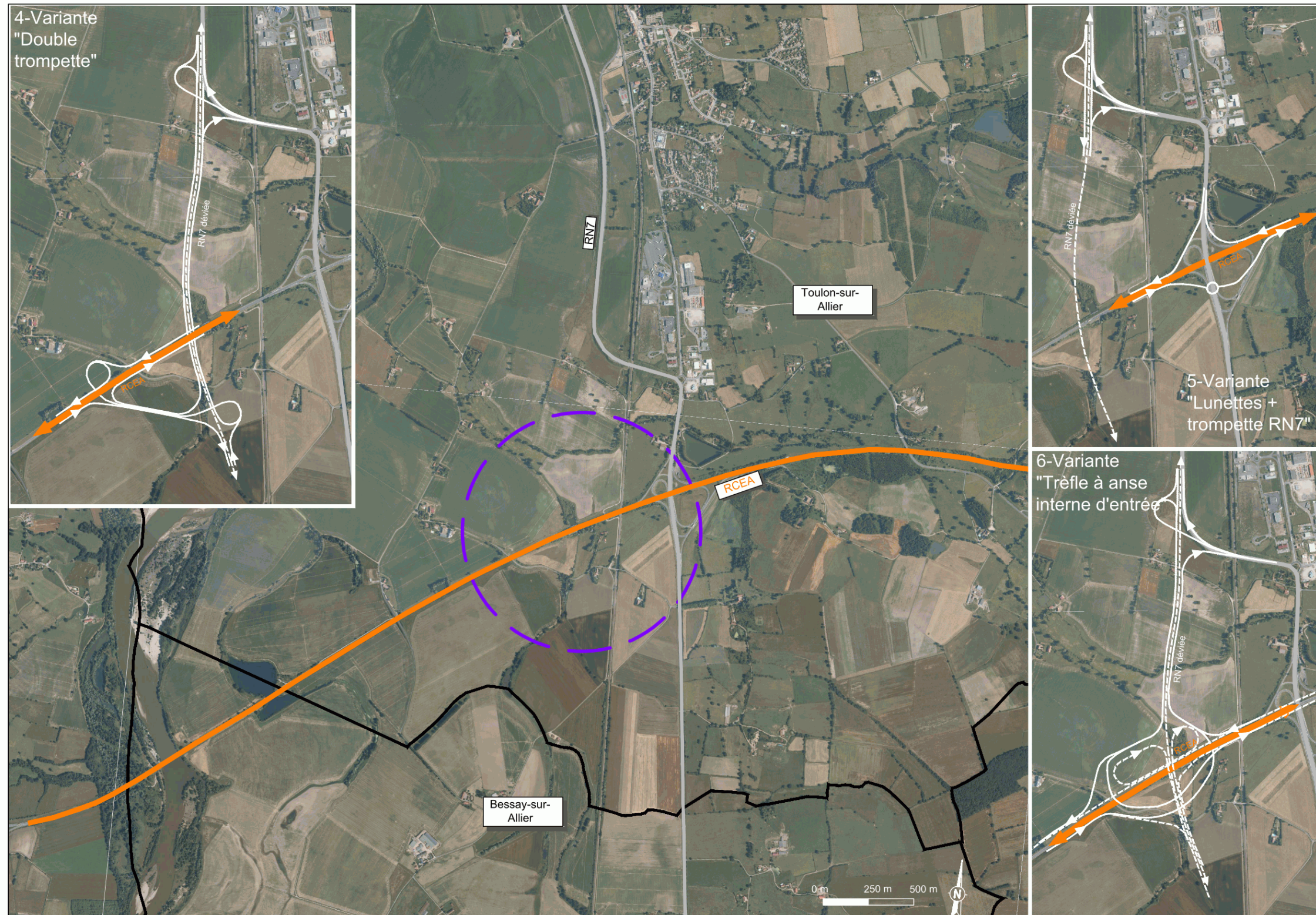
Variantes /critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
Fonctionnalités	Orange	Orange	Orange	Jaune	Orange	Vert
Technique	Vert	Rouge	Rouge	Jaune	Vert	Vert
Agriculture	Rouge	Orange	Jaune	Orange	Jaune	Jaune
Cadre de vie	Vert	Rouge	Orange	Jaune	Vert	Vert
Milieu naturel	Orange	Orange	Jaune	Orange	Vert	Orange

Moins favorable      Plus favorable

Figure 6 : présentation des variantes de l'échangeur de Toulon-sur-Allier – planche 1



Figure 7 : présentation des variantes de l'échangeur de Toulon-sur-Allier – planche 2



### 3.4. Barrière pleine voie de Montbeugny

La mise à 2x2 voies de la RCEA nécessite l'élargissement de la plate-forme de la route actuelle côté nord.

Pour l'implantation de la barrière pleine voie, quatre (4) solutions ont été analysées et comparées :

- Variante V1 : barrière implantée à l'ouest de la RD53 et échangeur de type losange
- Variante V2 : barrière implantée à l'ouest de la RD53 et échangeur de type trompette
- Variante V3 : barrière implantée à l'est de la RD53 et échangeur de type trompette
- Variante V4 : barrière implantée à l'est de la RD53 et échangeur de type losange

Les variantes sont présentées sur la figure en page suivante.

Les solutions avec échangeur de type losange (V1, V4) sont une réponse fonctionnelle intéressante ne pénalisant ni l'accès à la commune de Montbeugny, ni l'accès à la zone d'activités. La V2 favorise l'accès à la zone d'activités et également à la commune. Par contre, elle génère un allongement de trajet pour aller au sud.

La variante V3 est plus défavorable au regard de ce critère d'accès.

Sur le plan technique, les solutions avec échangeur de type trompette (V2, V3) ont des caractéristiques en deçà de celles des échangeurs de type losange (rayon de la boucle entrée/sortie), requièrent des volumes de terrassements plus importants et impliquent la construction d'un nouvel ouvrage d'art, alors que les variantes V1 et V4 utilisent l'ouvrage existant de la RD53.

Pour le volet agricole, la V3 est la variante qui induit le prélèvement le plus important de terres cultivées, avec un peu plus de 10 ha prélevés, également de surfaces drainées. Elle coupe également la parcelle d'un exploitant en son milieu. La variante 2 est la moins consommatrice de terres agricoles (2,6 ha) et de surfaces drainées. Elle ne concerne qu'un seul exploitant dont la parcelle sera coupée en deux. Les variantes 1 et 4 touchent plus d'exploitations en touchant par contre les parcelles dans leurs périphéries. La V4 prélève une surface agricole un peu supérieure à la V1.

Il n'y a pas de bâti à proximité de la zone d'études délimitée par un périmètre englobant l'ensemble des solutions.

Sur le plan environnemental (milieux naturels et eau), la variante V3 est la plus favorable, impactant de façon modérée les zones à enjeux. A contrario, la V2 impacte la grande partie de la zone boisée reliant les bois environnants qui représentent un corridor forestier majeur pour la faune. Les mesures de réduction permettant de rétablir cette continuité semblent très complexes, voire impossibles à réaliser. Les variantes 1 et 4 sont également perturbantes pour le maintien des continuités écologiques humides et forestières mais qui sont d'un intérêt moindre. La variante V4, impactant un peu moins la zone boisée, reste préférable à la V1.

Les implantations de barrière avec échange associé de type losange (V1, V4) sont à privilégier sur les plans fonctionnels et techniques. Les solutions à l'est de la RD53 sont préférables au regard de l'environnement. La V3 est la plus préjudiciable sur l'agriculture.

**Le choix préférentiel du maître d'ouvrage se porte naturellement sur la variante qui concilie ces différents aspects et qui a de plus, été choisie dans la cadre de la concertation, soit la variante V4.**

Variante /critères	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Fonctionnalités	Vert foncé	Jaune clair	Vert clair	Vert foncé
Technique	Vert clair	Orange	Orange	Vert clair
Agriculture	Jaune clair	Vert clair	Rouge	Orange
Cadre de vie	Non discriminant			
Milieu naturel	Orange	Rouge	Vert clair	Jaune clair

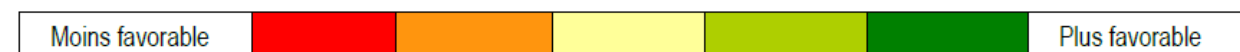


Figure 8 : localisation des variantes de la Barrière de péage Pleine Voie de Montbeugny



### 3.5. Barrière pleine voie de Molinet

La mise à 2x2 voies de la RCEA nécessite l'élargissement de la plate-forme de la route actuelle côté sud.

Pour l'implantation de la barrière pleine voie, quatre (4) solutions ont été analysées et comparées :

- Variante V1 : barrière implantée côté Est et diffuseur de type trompette
- Variante V2 : barrière implantée côté Ouest et diffuseur de type trompette
- Variante V2 bis : barrière implantée plus à l'Ouest que la V2 et diffuseur de type trompette
- Variante V3 : barrière implantée plus à l'Ouest non combinée au diffuseur

Les variantes sont présentées sur la figure en page suivante.

Toutes ont pour objectif de réutiliser au maximum l'échangeur trompette actuel. Pour les 3 premières solutions, en sus d'une barrière pleine voie disposée sur la RCEA, il est nécessaire de disposer également une gare de péage sur la RD 994 pour les usagers entrants et sortants via le diffuseur. Pour la V3, le fait de découpler la barrière pleine voie de l'échangeur où seront implantées des gares de péage complique l'exploitation du dispositif. Ce parti introduit également une légère distorsion de péage pour les usagers entrant sur la RCEA via l'échangeur de Molinet pour aller en direction de Montmarault.

D'un point de vue technique, les variantes 2 et 2 bis présentent un problème de perception de la barrière en provenance de Montmarault (courbe à gauche avec rayon de 1300m). Des mesures visant à dégager la visibilité (sur-largeurs) et éventuellement à abaisser la vitesse à 110 km/h pourraient pondérer cet inconvénient. C'est également le cas pour la V1 mais en provenance de Paray-le-Monial. La V3 présente des conditions d'approche meilleures que les autres solutions.

L'impact agricole est limité pour la variante 1, les parcelles touchées étant en alternance des prairies temporaires et des cultures. L'impact est plus marqué pour les autres variantes (cultures pour 2 et 2bis, parcelles drainées pour V3).

En ce qui concerne le milieu humain, la variante 1 empiète sur une zone d'activités future. Elle impacte fortement une zone d'habitat occasionnant l'acquisition de quatre maisons et d'une dépendance, et va générer des nuisances (bruit, qualité de l'air, lumière) pour les habitations qui ne seront pas touchées directement. La variante 2, bien que moins impactante que la précédente, va générer également des nuisances vis à vis d'un hameau se situant à moins de 100 m de la zone d'accélération (ou de décélération). La variante 2 bis perturbe le milieu humain mais dans une moindre mesure car la BPV est ripée vers l'ouest et la zone précitée s'éloigne de fait du hameau sus-mentionné. La variante 3 est éloignée de tout lieu habité.

Pour le milieu naturel, la V1 impacte dans son extrémité un bassin de rétention (enjeu moyen). La V2 impacte plus sensiblement une zone d'enjeu majeur – ruisseau alimentant plusieurs bassins d'irrigation – où la présence d'insectes remarquables (directive Habitat), de batraciens et de reptiles a été mise en évidence. La V2 bis, plus à l'ouest, échappe à cette zone remarquable. La variante V3 impacte un étang.

Au final, **la solution V2 bis** apparaît comme la solution qui concilie le mieux les différents critères fonctionnels, humains et environnementaux. Des mesures appropriées peuvent être réalisées sur le plan technique pour améliorer la perception de la barrière. **Le choix préférentiel du maître d'ouvrage s'est porté sur cette variante.**

Variante /critères	Variante 1	Variante 2	Variante 2 bis	Variante 3
Fonctionnalités	Vert	Vert	Vert	Rouge
Technique	Jaune	Jaune	Orange	Vert clair
Agriculture	Jaune	Orange	Orange	Orange
Cadre de vie	Rouge	Orange	Jaune	Vert foncé
Milieu naturel	Jaune	Rouge	Vert clair	Orange

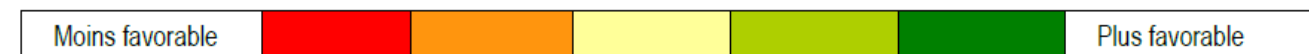


Figure 9 : localisation des variantes de la Barrière de péage Pleine Voie de Molinet







## **Chapitre 3. Présentation du projet soumis à enquête publique**

# Sommaire de la Pièce C > Chapitre 3

<b>1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET .....</b>	<b>91</b>
1.1. Caractéristiques générales .....	91
1.2. Le statut de la voie .....	91
1.3. Les conditions de réalisation des travaux .....	91
1.4. L'exploitation et la gestion de la voie .....	91
1.5. Les principes d'organisation du péage et les itinéraires alternatifs et d'évitement .....	91
<b>2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET .....</b>	<b>97</b>
2.1. Les principes généraux de la mise à 2x2 voies .....	97
2.2. Les normes techniques appliquées .....	97
2.3. Caractéristiques géométriques du projet .....	97
2.3.1. Tracé en plan .....	97
2.3.2. Profil en long .....	97
2.3.3. Profil en travers .....	97
2.3.3.1. En section courante .....	97
2.3.3.2. Au droit des ouvrages .....	98
2.4. Les dispositifs d'échange .....	99
2.5. Les rétablissements de communication .....	100
2.6. La gestion des matériaux .....	100
2.7. Chaussées .....	100
2.8. Hydraulique – assainissement .....	101
<b>3. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS .....</b>	<b>101</b>
3.1. Les ouvrages d'art .....	101
3.1.1. Les ouvrages d'art courants .....	101
3.1.1.1. Les ouvrages existants non ou peu modifiés .....	101
3.1.1.2. Les ouvrages modifiés ou doublés .....	103
3.1.1.3. Les ouvrages neufs .....	105
3.1.1.4. Le renforcement des piles des passages supérieurs .....	105
3.1.2. Les ouvrages d'art non courants .....	105
3.1.2.1. Le franchissement de l'Allier .....	106
3.1.2.2. Le pont sur le Rio de Bessay .....	106
3.1.2.3. Le pont sur la rivière Besbre .....	107
3.1.2.4. Le pont sur la voie ferrée .....	107
3.2. Les dispositifs d'échange et de péage .....	107

3.2.1. La bifurcation de Montmarault .....	110
3.2.2. Le demi-échangeur de Deux-Chaises .....	110
3.2.3. Échangeur du Montet .....	111
3.2.4. Échangeur de Cressanges .....	111
3.2.5. Échangeur de Chemilly .....	111
3.2.6. Échangeur de Toulon-sur Allier .....	112
3.2.7. Échangeur de Montbeugny .....	113
3.2.8. Bretonne de Thiel-sur-Acolin .....	113
3.2.9. Échangeur de Dompierre Ouest .....	113
3.2.10. Échangeur de Dompierre Nord (Sept-Fonds) .....	114
3.2.11. Échangeur de Dompierre Est (Diou) .....	114
3.2.12. Échangeur de Molinet .....	114
3.2.13. Échangeur de Digoin .....	115
3.3. Les aires annexes .....	115
3.4. Les équipements d'exploitation et de sécurité .....	118
3.4.1. La signalisation .....	118
3.4.2. Les dispositifs de retenue .....	118
3.4.3. Les dispositifs d'exploitation .....	118
<b>4. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX .....</b>	<b>119</b>

# 1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

## 1.1. Caractéristiques générales

Le projet consiste en l'aménagement en autoroute de la RCEA (RN79) entre Montmarault, dans le département de l'Allier, et Digoin dans le département de Saône-et-Loire. Le projet est borné, à l'ouest, par le giratoire actuel de Montmarault et, à l'est, par l'échangeur RN79 / RD982.

Ce projet concerne un linéaire d'environ 92 km qui n'est, aujourd'hui (situation 2014) que partiellement aménagé à 2x2 voies. Les tronçons qui sont à 2x2 voies ont été réalisés, pour les plus anciens, selon des caractéristiques qui s'appliquent à une route express, avec une vitesse maximum autorisée de 110 km/h.

La RCEA aménagée à 2x2 voies dans le cadre du présent projet aura un statut d'autoroute et sera soumise à la perception d'un péage. Son exploitation et son entretien seront confiés à un concessionnaire.

Pour rappel, les sections déjà aménagées à 2x2 voies sont les suivantes :

- créneau de dépassement de 1,5 km environ à l'est de Montmarault (Brunatière)
- section Le Montet – Chemilly (20 km environ) : mise en service en 2015
- créneaux de dépassement (trois) répartis entre Diou et Molinet (de 1,5 km chacun)
- section Loire - Digoin (environ 1 km en Saône-et-Loire)

Les travaux sur la section courante consisteront à :

- pour les sections bidirectionnelles, à opérer le doublement de façon à disposer du profil type retenu (voir paragraphe 2.3.3, ci-après) avec en particulier la nécessité d'une intervention des deux côtés de la chaussée pour créer la deuxième chaussée d'un côté et pour constituer un accotement et une bande d'arrêt d'urgence (BAU) conforme au statut autoroutier, de 3,00 m de largeur pour l'autre côté ;
- pour les deux sections à 3 voies (2 voies dans un sens et une voie dans l'autre) – secteur de Dompierre-sur-Besbre, à effectuer également une intervention des deux côtés pour créer la seconde chaussée et la bande d'arrêt d'urgence d'un côté et pour remettre en conformité celle de l'autre côté ;
- pour les sections déjà doublées, l'intervention éventuelle dépendra du niveau d'achèvement et de remise à niveau de la chaussée existante. En présence d'un assainissement déjà remis à niveau, aucune intervention ne sera proposée pour élargir la bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m à 3 m. Si une intervention doit être réalisée sur l'assainissement, la mise en conformité de la BAU sera appliquée.

## 1.2. Le statut de la voie

La RCEA entre Montmarault et Digoin aura le statut autoroutier au sens de l'article L 122-1 du Code de la voirie routière qui prévoit que : « *Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique.* »

## 1.3. Les conditions de réalisation des travaux

L'exploitation générale du chantier fera l'objet d'une réflexion particulière au stade des études détaillées, notamment en termes de maintien des circulations dans les deux sens sur la RCEA, sauf phases ponctuelles pour lesquelles un alternat pourra être mise en place.

De la même manière, l'organisation du chantier s'attachera à maintenir au maximum la circulation sur les voies interceptées devant faire l'objet d'un rétablissement en passage inférieur. En cas de nécessité, des itinéraires de déviation seront mis au point en concertation avec les gestionnaires des voies concernées.

Ces études, ainsi que la réalisation des travaux, seront réalisées par une société concessionnaire désignée après mise en concurrence, qui en assurera donc la maîtrise d'ouvrage.

Les études détaillées et les travaux sur la section comprise entre l'échangeur de Montmarault et la VC du Grand Champ sur la commune de Sazeret seront effectués par le concessionnaire actuel de l'A71, la société APRR.

## 1.4. L'exploitation et la gestion de la voie

L'exploitation de la future autoroute sera assurée par une société concessionnaire qui percevra les recettes des péages. L'entretien et la viabilité hivernale seront assurés à partir d'un centre d'exploitation de l'autoroute.

## 1.5. Les principes d'organisation du péage et les itinéraires alternatifs et d'évitement

La mise en concession reposera sur trois barrières de péage, en 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'A71) 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 A71), et les échangeurs de Deux Chaises, du Montet, de Cressanges, de Chemilly, de Toulon-sur-Allier (connexion avec RN7), de Montbeugny, de Thiel-sur-Acolin (bretelle), 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 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 et 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 de péage.

Tout usager passant la BPV du Montet devra s'acquitter du péage correspondant à l'assiette qui lui est associée (trait bleu – Figure 11). Les trajets entre les échangeurs de Cressanges et Toulon-sur-Allier sont libres de perception de péage.

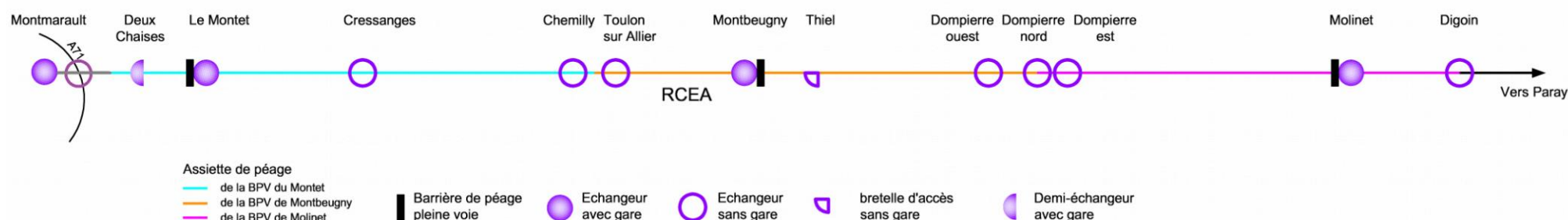
**La barrière pleine voie de Montbeugny**

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 gares de péage et qui permettent un tarif différencié par rapport à celui de la BPV et adapté au trajet parcouru.

Figure 10 : Schéma du système de péage retenu



L'utilisateur passant la BPV de Montbeugny devra s'acquitter du péage correspondant à l'assiette qui lui est associée (trait orange – Figure 11). 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 Digoin (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 Digoin dont leurs bretelles respectives ne sont pas équipées de gare 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 11). Les trajets entre les échangeurs de Dompierre Nord et Dompierre Est sont libres de perception de péage.

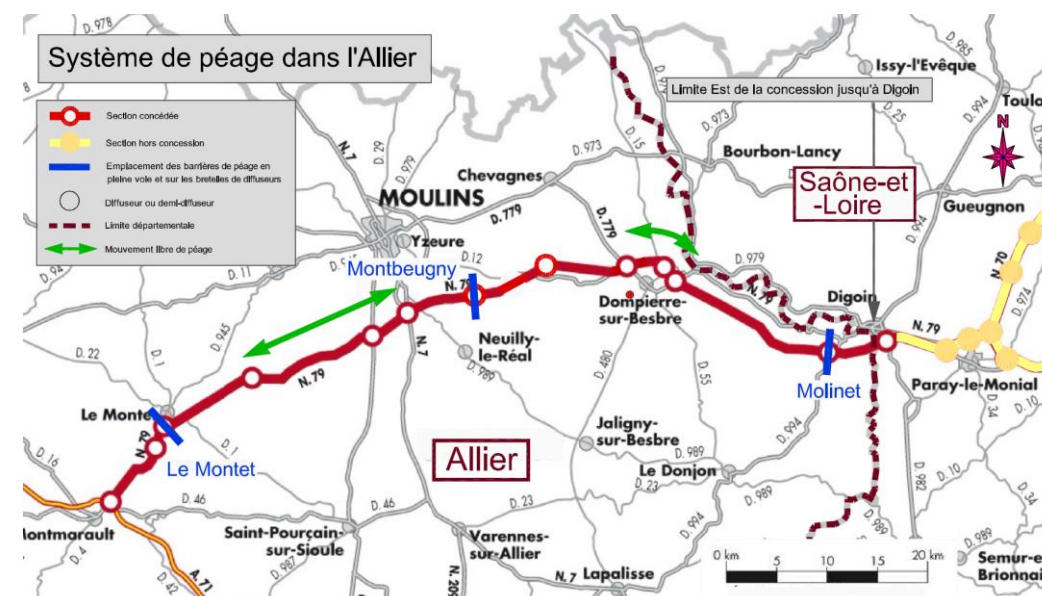


Figure 11 : Synoptique de l'emplacement des barrières de péage – à titre indicatif

Le premier alinéa de l'article L. 122-4 du Code de la voirie routière dispose que : « *L'usage des autoroutes est en principe gratuit* ». De ce fait, le juge administratif a toujours considéré que si on déroge à ce principe en créant une autoroute payante, un itinéraire permettant de circuler gratuitement doit être maintenu. Cela implique que tout automobiliste puisse rejoindre les points desservis par la nouvelle autoroute par des itinéraires alternatifs gratuits, pas nécessairement d'ailleurs parallèles au nouvel ouvrage, mais équivalents.

Par ailleurs, la mise en concession d'une autoroute implique de traiter les usagers en respectant le principe d'égalité. Une dérogation à ce principe n'est possible que dans trois cas : elle est autorisée par la loi ; un intérêt général justifie cette dérogation ou il existe une différence de situation objectivement appréciable entre les usagers

Ainsi, la présence d'un itinéraire d'évitement est nécessaire pour les usagers ne souhaitant pas emprunter l'autoroute.

Des itinéraires alternatifs à la future autoroute à péage ont été identifiés. Ils correspondent à des itinéraires plutôt de longue distance et estimés comme concurrentiels à l'autoroute par certains usagers. Ceux-ci décident, en un point de choix donné souvent éloignés de la RCEA, d'emprunter un autre itinéraire. Les raisons de ce déroutage sont différentes d'un usager à l'autre : préférer un itinéraire gratuit, ou plus court, ou moins fréquenté par les poids lourds, dans une ambiance plus agréable, etc. Ces itinéraires sont constitués fréquemment par des routes départementales importantes, le plus souvent d'anciennes routes nationales. On distingue trois types d'itinéraire qui permettent l'évitement des péages :

- **Les itinéraires alternatifs larges**

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.

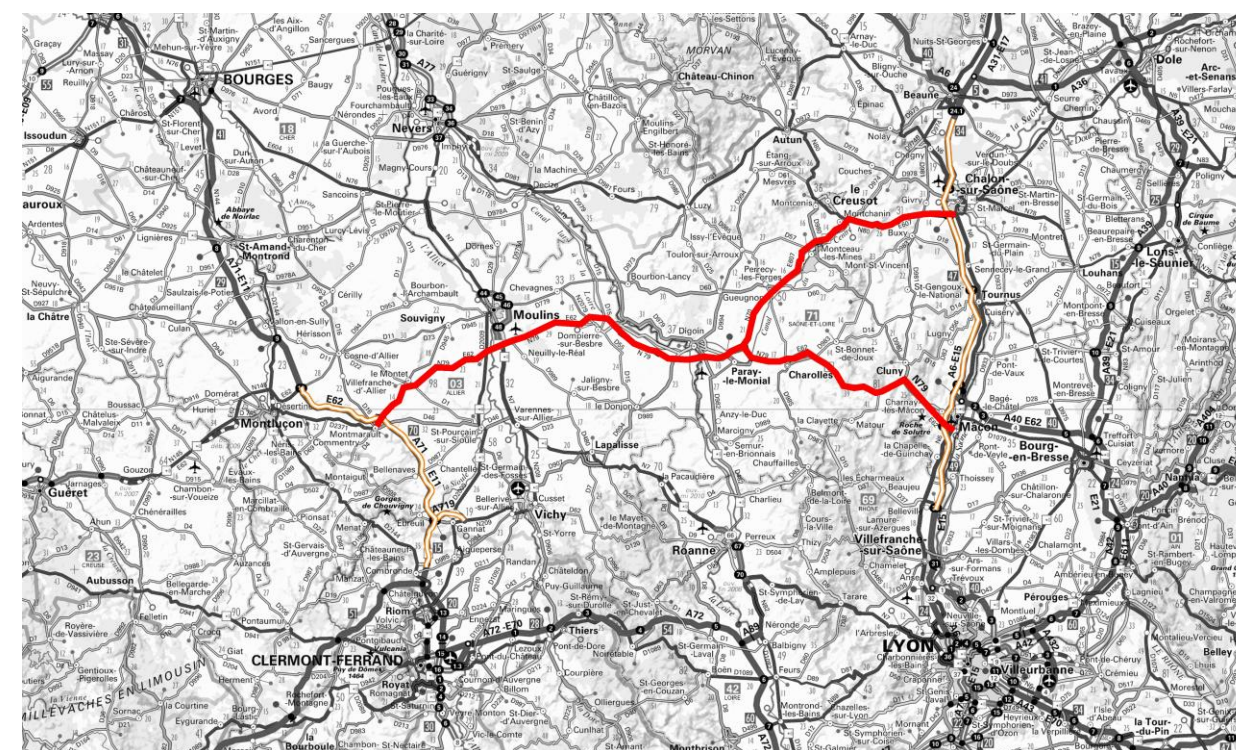
- **Les itinéraires alternatifs plus locaux**

Ces itinéraires correspondent à des trajets régionaux.

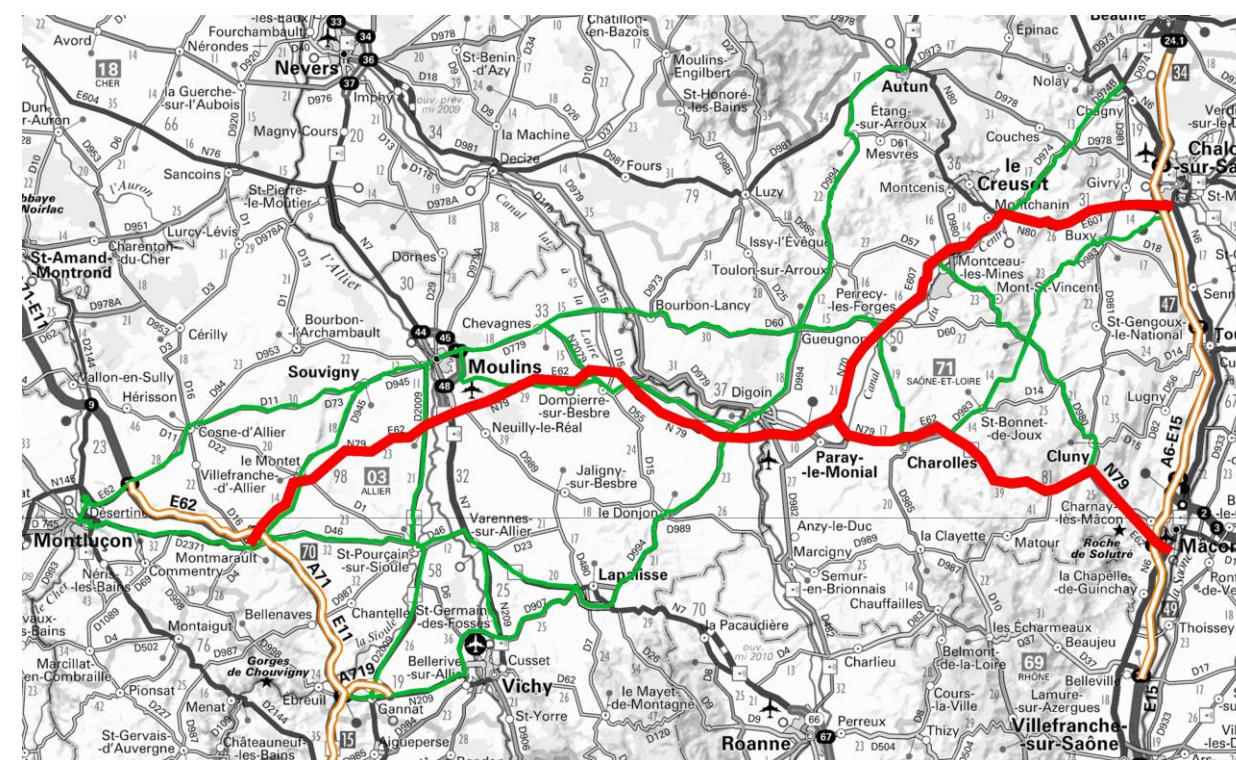
- **Les itinéraires d'évitement**

Il s'agit d'itinéraires proches de la future autoroute à péage qui permettent d'éviter localement les gares de péage positionnées soit en section courante (barrières de péage pleine voie) soit au droit de certains échangeurs. Ces itinéraires sont constitués généralement par la voirie locale. Ils ont été définis en tenant compte de leur proximité de la RCEA et des logiques de parcours. Ces itinéraires ont été pris en compte dans la modélisation des trafics.

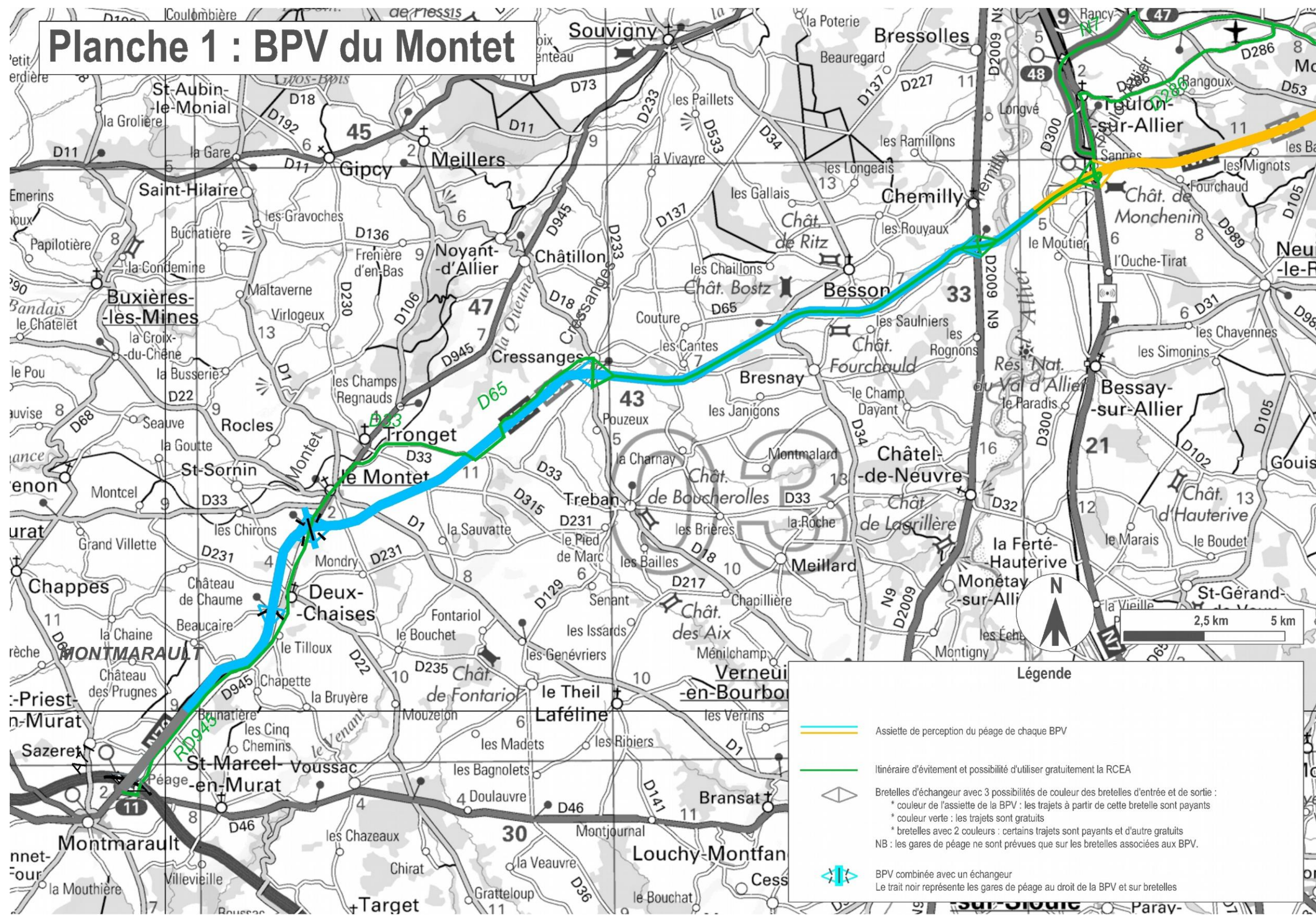
Ces itinéraires sont représentés sur les cartes suivantes (Carte 9, Carte 10, Carte 11, Carte 12 et Carte 13). Ils sont plus particulièrement détaillés dans la **pièce F** du présent dossier d'enquête publique : **Etude d'Impact** (volume 2), dans le chapitre relatif aux impacts du projet sur les déplacements et les mesures mises en œuvre.



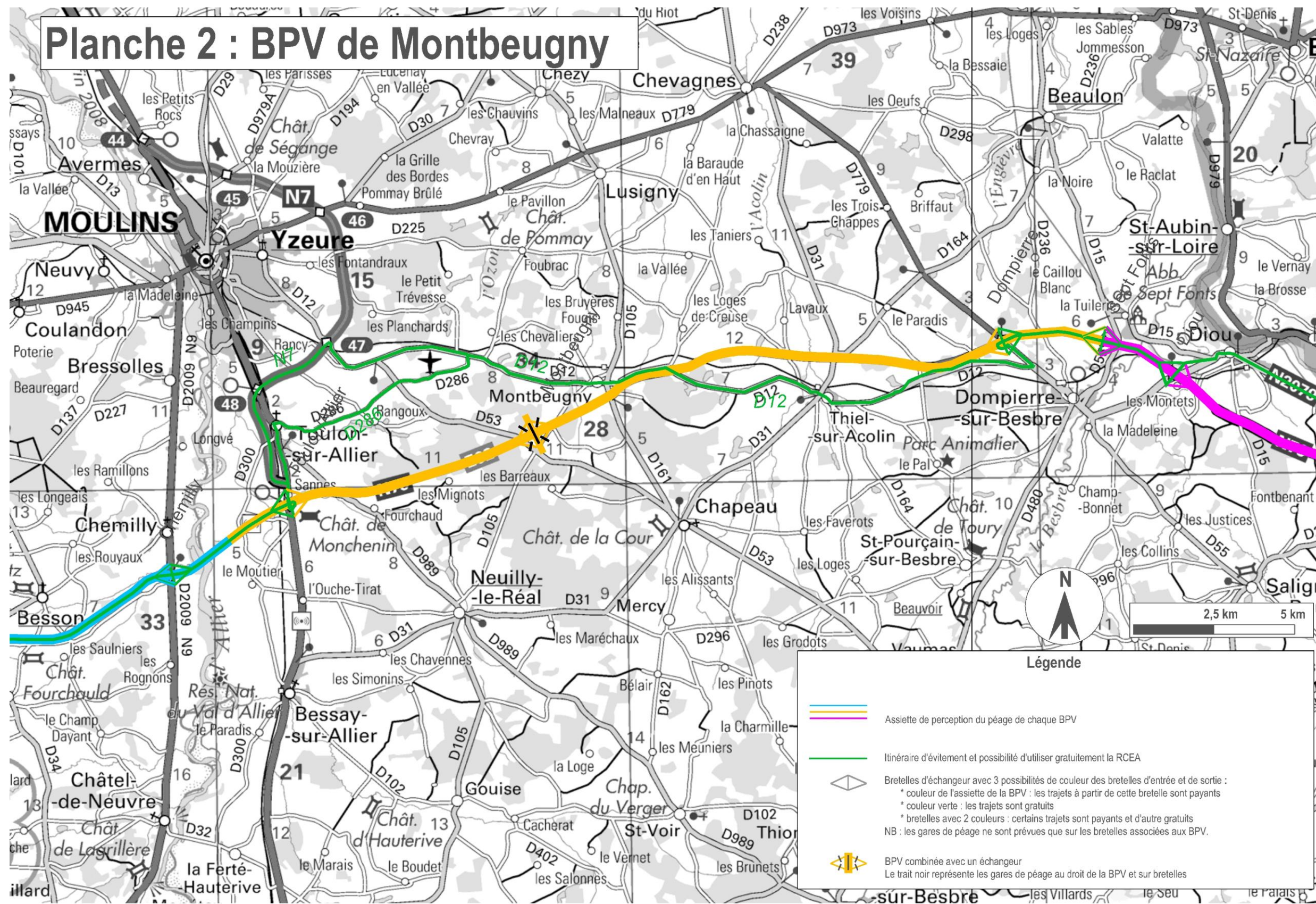
Carte 9 : Itinéraires alternatifs larges  
Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014



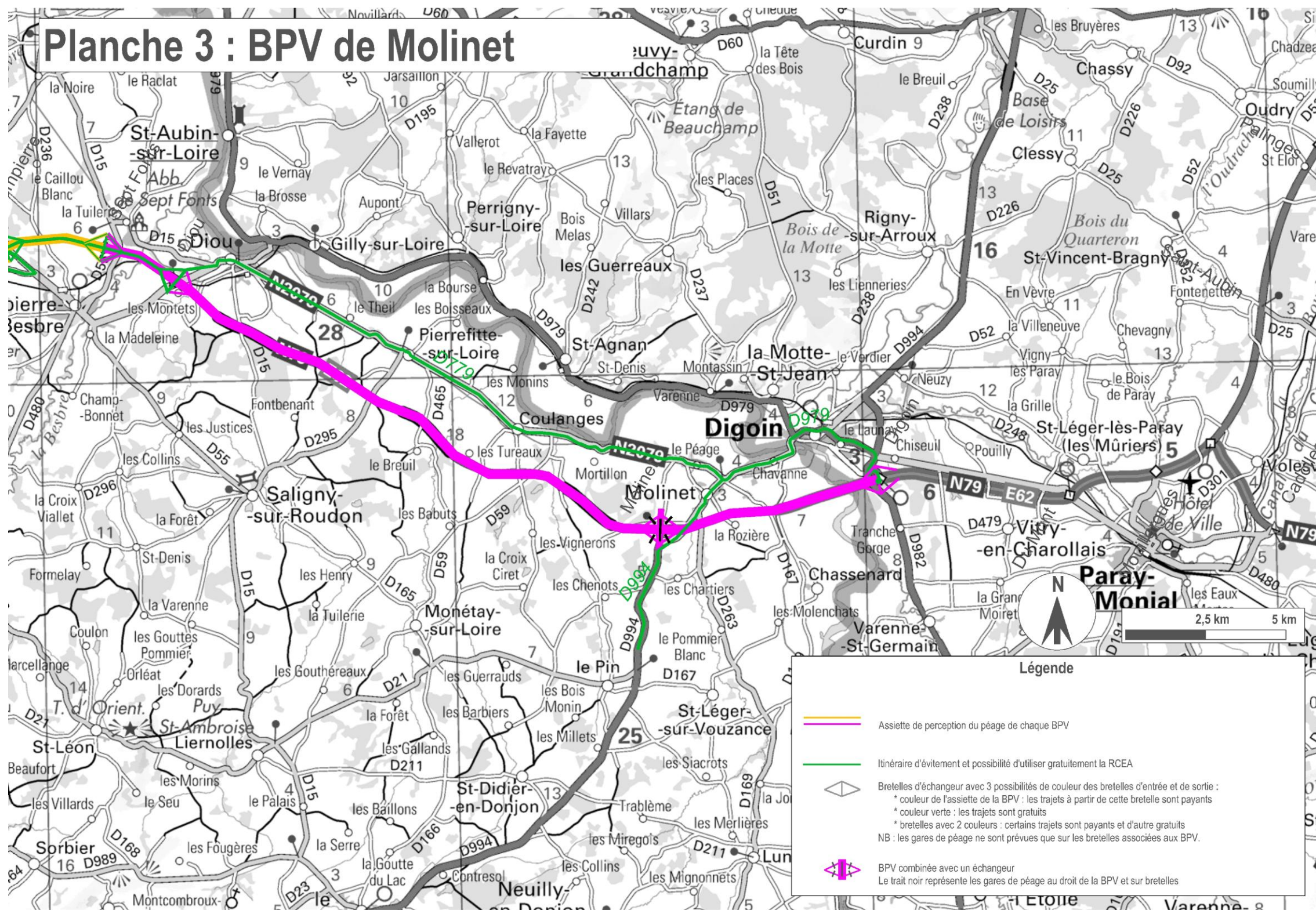
Carte 10 : Itinéraires alternatifs régionaux



Carte 11 : Itinéraires d'évitement – BPV du Montet



Carte 12 : Itinéraires d'évitement – BPV de Montbeugny



Carte 13 : Itinéraires d'évitement – BPV de Molinet



## 2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

### 2.1. Les principes généraux de la mise à 2x2 voies

Des acquisitions foncières pour la mise à 2x2 voies de la RCEA ont été effectuées dans le cadre des arrêtés de Déclaration d'Utilité Publique des années 70 et 90. Ce foncier est aujourd'hui réservé au doublement de la RCEA et a d'ailleurs été utilisé dans le cadre du doublement de certaines sections effectué entre les années 90 et l'année 2014 (aménagement de la section Chemilly – Besson à 2x2 voies) sur crédits de l'État.

En section courante, le doublement de la RCEA dans les secteurs non encore aménagés s'effectuera donc majoritairement au sein des emprises sous maîtrise foncière de l'Etat.

Le doublement sera principalement réalisé soit au nord soit au sud de la RCEA actuelle, en fonction des emprises foncières disponibles. Au niveau Dompierre-sur-Besbre, le doublement de la chaussée sera effectué en utilisant le foncier disponible sur le terre Plein Central (TPC).

### 2.2. Les normes techniques appliquées

A l'origine, le tracé en plan et le profil en long de la RCEA actuelle ont été aménagés selon les règles de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison : ICTAAL 1971, pour les premières sections aménagées et ICTAAL 1985 pour les sections plus récentes.

L'utilisation de l'ICTAAL 2000 a été limitée au doublement de sections existantes sans modifications du tracé en plan ou du profil en long.

En section courante, pour la majeure partie du projet, le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA se conformera aux dispositions de l'ICTAAL pour la catégorie L1 en utilisant les dispositions particulières prévues pour le cas de transformation d'une route en autoroute.

Entre la bifurcation avec l'A71 et la barrière de péage pleine voie (BPV) du Montet, section d'environ 10 km, compte tenu des rayons du tracé en plan existant et des rayons saillant du profil en long existant, les dispositions de l'ICTAAL pour la catégorie L2 ont été appliquées.

La catégorie L1 permet une vitesse de circulation de 130 km/h et la catégorie L2, de 110 km/h.

### 2.3. Caractéristiques géométriques du projet

#### 2.3.1. TRACE EN PLAN

Les caractéristiques en plan du tracé respectent les valeurs recommandées pour une vitesse limitée à 130 km/h sauf sur certains tronçons où le respect des règles de visibilité conduit à limiter la vitesse maximale autorisée à 110 km/h.

Sur l'ensemble du linéaire, les valeurs minimales des rayons du tracé en plan seront les suivantes :

Catégorie	L1	L2
Rayon minimal (Rm)	600 m	400 m
Rayon minimal non déversé (Rnd)	1 000 m	650 m

Tableau 6 : Valeurs minimales des rayons du tracé en plan

#### 2.3.2. PROFIL EN LONG

Les caractéristiques du profil en long sont conformes avec la catégorie L1 de l'ICTAAL excepté pour la section comprise entre la bifurcation de Montmarault et la barrière de péage pleine voie du Montet où la catégorie L2 sera appliquée.

Catégorie	L1	L2
Déclivité maximale	5 %	6 %
Rayon minimal en angle saillant	12 500 m	6 000 m
Rayon minimal en angle rentrant	4 200 m	3 000 m

Tableau 7 : Caractéristiques du profil en long

#### 2.3.3. PROFIL EN TRAVERS

##### 2.3.3.1. En section courante

Le profil en travers type sera conforme aux préconisations de l'ICTAAL.

Il comporte deux chaussées de 7 m, deux Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) de 3 m et un Terre Plein Central de 3 m.

### Section courante à 2x2 voies Chaussée existante à dévers unique

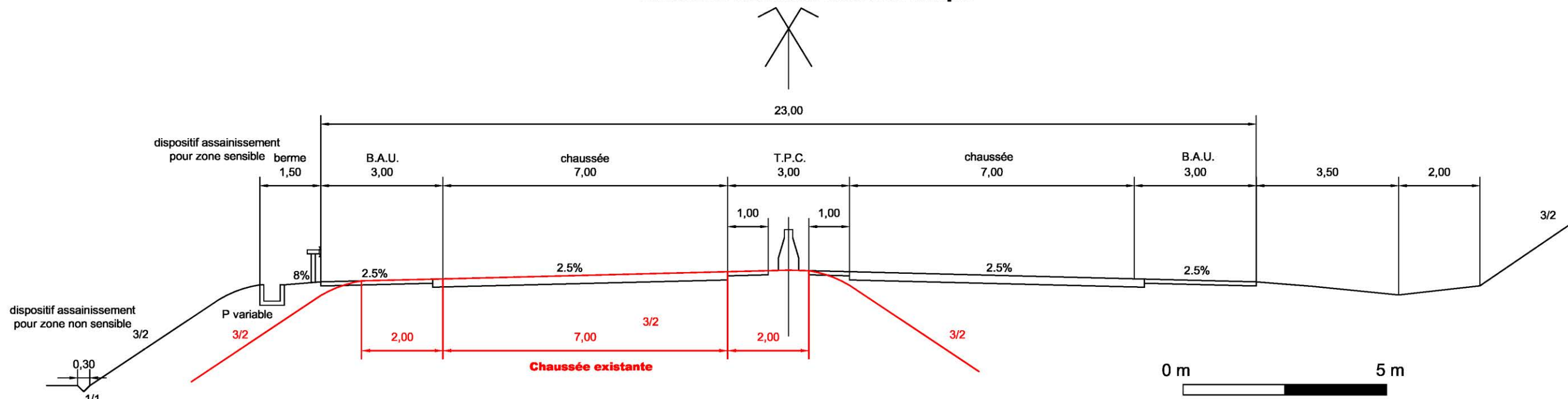


Figure 12 : Profil en travers type en section courante

Ce profil type sera appliqué partout en section courante, sauf dans les sections où la Bande d'Arrêt d'Urgence sera conservée avec une largeur de 2,50 m.

#### 2.3.3.2. Au droit des ouvrages

##### Sous ouvrage

Les ouvrages en Passage Supérieur (PS) ont été construits par anticipation pour permettre une mise à 2x2 voies de la route existante avec une BAU de 2,50 m.

La BAU sera donc réduite localement à 2,50 m sous les ouvrages.

##### Sur ouvrage

Dans le cadre de la mise à 2x2 voies, de nombreux ouvrages en passages inférieurs doivent être prolongés.

Les ouvrages neufs qui seront réalisés dans le cadre de la mise à 2x2 voies devront assurer une largeur roulable de 11 m, cette largeur permettant de conserver le profil en travers type de la section courante avec une BAU de 3 m.

##### Sur Ouvrage d'Art Non Courant (OANC)

La RCEA comporte 4 OANC à 2x1 voies :

- le pont sur l'Allier ;
- le pont des Pacages sur le Rio de Bessay ;
- l'ouvrage au-dessus de la Besbre ;
- l'ouvrage au-dessus des voies ferrées.

Pour les deux premiers ouvrages, la largeur utile actuelle est de 9 m et ne permet pas de conserver le profil en travers type en section courante. Les nouveaux ouvrages construits côté nord des ouvrages existants auront une largeur roulable de 9,75 m.

Les ouvrages au dessus de la Besbre et des voies ferrées seront doublés avec une largeur roulable de 9,75 m.

Le viaduc de franchissement de la Loire est déjà dimensionné à 2x2 voies.

## 2.4. Les dispositifs d'échange

La RCEA concédée est équipée de 13 dispositifs d'échanges :

Localisation	Diffuseurs	Bifurcations
Montmarault	Connexion autoroutière entre A71 et RCEA par échangeur trompette neuf Cet ouvrage sera réalisé par APRR dans le cadre de l'avenant au contrat de concession (décret du 21 août 2015)	
Deux-Chaises	Demi-losange vers A71 (avec barrières de péage sur bretelles)	
Le Montet	Losange complet combiné avec barrières de péage sur bretelles et une barrière pleine voie	
Cressanges	Losange complet	
Chemilly	Demi-trèfle	
Toulon-sur-Allier	Trèfle à anse interne d'entrée (via la RN7)	Connexion autoroutière entre RN7 et RCEA
Montbeugny	Losange décalé vers RD53 et abandon du losange éclaté (avec barrières de péage sur bretelles)	
Thiel	Bretelle de Thiel (RCEA Ouest vers Thiel)	
Dompierre Ouest	Trompette	
Dompierre Nord	Trompette	
Dompierre Est	Trompette	
Molinet	Trompette (avec barrières de péage en entrée/sortie du trompette)	
Digoin	Trompette	

Tableau 8 : Liste des échangeurs de la RCEA concédée

Les deux points d'échanges principaux sont, à l'ouest, la connexion autoroutière entre A71 et RCEA et la connexion entre RN7 et RCEA, plus à l'est. La géométrie des échangeurs respecte les recommandations du guide technique « Les échangeurs sur routes de type Autoroute » (SETRA – Août 2013).

- pour le premier de ces points, le projet consiste en la connexion autoroutière entre A71 et RCEA (bifurcation). Ce diffuseur sera réalisé par APRR dans le cadre de l'avenant au contrat de concession

de l'A71. Il s'inscrit dans le quart nord-est en regardant le système d'axes constitué par la RCEA et A71. Les échanges entre ces deux infrastructures sont plus fluides que dans la configuration existante. La solution retenue est une vraie connexion autoroutière. Une gare de péage sera disposée sur l'ancienne RCEA pour capter les usagers qui sortiront du réseau autoroutier pour aller sur Montmarault ou prendre le réseau secondaire.

- à Toulon-sur-Allier, l'échangeur actuel est supprimé. Il est remplacé par un nouvel échangeur complet, de type « trèfle à anse interne d'entrée », entre la RCEA et la déviation de la RN7 projetée à l'ouest de la voie ferrée. Ce parti d'aménagement correspond à un vrai nœud autoroutier entre deux infrastructures à 2x2 voies et favorise les mouvements principaux (RN7 Nord ↔ RCEA ouest).

Les 3 barrières de péage pleine voie prévues à l'est du Montet sont couplées à des échangeurs :

- **Au Montet**, le parti d'aménagement retenu est un échangeur de type « losange ». L'ouvrage du carrefour existant est conservé; en revanche les bretelles sont à reprendre. La BPV sera réalisée en section courante et des gares devront équiper les quatre bretelles.
- **A Montbeugny**, le dispositif actuel, éclaté, est remplacé par un échangeur dénivelé de type « losange », en passage supérieur sur la RCEA, associé à une barrière de péage pleine voie implantée à l'Est de la RD53. L'ouvrage existant du rétablissement de la RD53 sur la RCEA est réutilisé pour cet échange. Chaque bretelle de l'échangeur est équipée d'une gare de péage.
- **A Molinet**, le diffuseur actuel de type « trompette » est conservé, l'ouvrage existant étant déjà dimensionné pour la 2x2 voies. La géométrie des bretelles sera reprise pour être conforme aux valeurs du guide précité. La BPV pour la section courante sera implantée à l'ouest de l'échangeur et une gare sera construite sur la voie d'accès à la future autoroute.

Toutes ces solutions, privilégiées par le maître d'ouvrage, font suite au processus de concertation pour lequel plusieurs solutions d'échanges ont été analysées et comparées.

Pour les autres échanges, les modifications, qui font suite au diagnostic réalisé, portent sur la géométrie (courbes, profil en long), allongement des longueurs de section de manœuvre, d'insertion et de décélération des bretelles, modification du marquage, adaptation ou reprise des carrefours situés sur les voies secondaires, comme à Chemilly par exemple.

## 2.5. Les rétablissements de communication

La totalité des autres rétablissements routiers ou non routiers existants sur la section de RCEA concernée par le présent projet sera maintenue.

Les principaux rétablissements de routes nationales et départementales sont listés dans le tableau suivant :

Localisation		Définition de la voie rétablie			Caractéristiques principales de l'ouvrage		Observations
Département	Commune	Voie rétablie	Type de route	Largeur de chaussée	Type	Largeur / ouverture droite	
Allier	Deux Chaises	RD945	R80	7 m	PS	9 m	Ouvrage existant (échangeur du Montet)
Allier	Chemilly	RD2009	R80	7 m	PS	9 m	Ouvrage existant (échangeur de Chemilly)
Allier	Toulon-sur-Allier	RN7 déviation projetée	IU1	14 m + 2 x 3,50 m	PI	36,20 m	Ouvrage à construire en anticipation de la future RN7 déviée
Allier	Toulon-sur-Allier	RN7 actuelle	R80	7 m + 2 x 3,50 m	PI	12 m (SC)	Ouvrage à doubler (échangeur RN7 actuel)
Allier	Molinet	RD994	R80	7 m	PI	10,50 m	Ouvrage à doubler
Saône-et-Loire	Digoin	RD982	R80	7 m	PS	10 m	Ouvrage existant déjà doublé

Tableau 9 : Rétablissement des routes nationales et des principales routes départementales

Les rétablissements des voies ferrées suivantes seront assurés :

Localisation		Définition de la voie rétablie		Caractéristiques principales de l'ouvrage		Observations
Département	Commune	Voie rétablie	Type de voie	Type	Largeur / ouverture droite	
Allier	Toulon-sur-Allier	Voie ferrée Nevers – Saint-Germain-des-Fossés	2 voies électrifiées	PI	13 m	Pont SNCF des Dionnets
Allier	Thiel-sur-Acolin	Voie ferrée Moulins – Gilly-sur-Loire	Voie unique non électrifiée	PI	12,90 m	Pont SNCF des Gendelins
Allier	Diou	Voie ferrée Gilly-sur-Loire – Paray-le-Monial	2 voies non électrifiées	PI	11 m	Doublement de l'ouvrage existant (ouvrage d'art non courant)

Tableau 10 : Rétablissement des voies ferrées

## 2.6. La gestion des matériaux

En section courante, le projet se situe en grande majorité au niveau du terrain naturel et, sur plusieurs tronçons, l'assise de la future plate-forme a déjà été réalisée.

Les terrassements significatifs vont donc surtout concerner :

- la bifurcation de Montmarault qui sera réalisée par APRR ;
- la traversée du Val d'Allier ;
- l'échangeur avec la RN7 à Toulon-sur-Allier et, à un degré moindre ;
- les barrières de péage et leurs dispositifs d'échanges associés.

Les pentes de talus en déblai et en remblai sont prises, à ce stade des études, à 3 Horizontal pour 2 Vertical. Une étude de stabilité ultérieure devra confirmer ces valeurs ou orienter vers un pendage plus prononcé pour les déblais. Une reconnaissance du sous-sol est également à envisager au droit des ouvrages à construire afin de déterminer les types de fondation suivant les formations rencontrées et leurs caractéristiques intrinsèques.

Le bilan des terrassements est le suivant :

- 800 000 m<sup>3</sup> de matériaux provenant d'emprunts extérieurs au chantier sera nécessaire pour la réalisation des remblais du projet dans sa globalité.
- 380 000 m<sup>3</sup> de matériaux d'apport calibrés seront nécessaires pour la couche de forme.

## 2.7. Chaussées

Le dimensionnement des chaussées neuves a été effectué en application du « Catalogue des structures types de chaussées neuves » (SETRA-LCPC – 1998).

La classe de trafic de la section courante, déterminée à partir des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) à l'échéance 2020, est TC6<sub>30</sub>, ce qui conduit sur la base d'une classe de plate-forme PF3, à la structure suivante :

Couche	Matériau	Epaisseur
Roulement	BBTM – 0/6	2,5 cm
Liaison	BBSG – 0/10	6 cm
Base	EME (classe 2) – 0/14	9 cm
Fondation	EMEZ (classe 2) – 0/14	10 cm

La structure proposée est bien vérifiée au gel – dégel (indice de référence IR = 200°C x jours).

Cette structure est également retenue pour les bretelles des principaux échangeurs (bifurcation avec A71 et échangeur RCEA / RN7 en particulier).

Pour la bande d'arrêt d'urgence et le terre-plein-central, la structure retenue sera constituée de :

- BBTM - 0/6 sur une épaisseur de 2,5 cm
- BBSG – 0/10 sur une épaisseur de 6 cm
- GNT – 0,315 sur une épaisseur de 19 cm

Pour les bretelles des échangeurs courants (hors échangeurs principaux), on reste sur une structure de type EME2 / EME2, mais avec une épaisseur des différentes couches moindre, puisqu'on se situe dans une classe de trafic TC4<sub>30</sub>, ce qui donne au final :

- BBTM – 0/6 sur une épaisseur de 2,5 cm
- EME (classe 2) – 0/14 sur une épaisseur de 7 cm
- EME (classe 2) – 0/14 sur une épaisseur de 9 cm

## 2.8. Hydraulique – assainissement

Le diagnostic des ouvrages hydrauliques existants (dimensions, état physique, contrôle des conditions d'écoulement amont et aval) et la vérification des capacités hydrauliques de chaque ouvrage à permis de sérier ceux qui peuvent être conservés (et prolonges éventuellement pour le doublement) ou ceux qui sont à reconstruire (soit du fait de leur sous-dimensionnement, soit en raison de leur mauvais état) et également de préciser les opérations de nettoyage ou re-calibrage du talweg en cas de conditions d'écoulement non satisfaisantes.

Un recensement des ouvrages d'assainissement existants a été effectué sur la partie réseau de collecte (superficiel ou enterré) des eaux ainsi que sur la partie bassins de traitement.

La totalité des bassins a fait l'objet d'un diagnostic (état, fonctionnement, présence d'équipements) et pour ceux qui sont situés sur les portions de route actuellement à deux voies, une vérification du dimensionnement a été entreprise en tenant compte du projet futur à 2x2 voies.

Les principes retenus consistent à éviter le rejet systématique dans tous les talwegs franchis et à séparer les eaux réputées propres (bassins versants naturels) des eaux polluées (chaussées), les premières ne transitant pas par les bassins de traitement. Dans les zones avérées sensibles du point de vue environnemental, le réseau de surface sera constitué d'ouvrages étanches, au même titre que les bassins. Les nouveaux bassins à construire tiendront compte bien évidemment de ces dispositions.

## 3. CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

### 3.1. Les ouvrages d'art

La liste exhaustive des ouvrages d'art existants sur le tracé, avec l'indication de leur type, de leurs caractéristiques, de leur état au sens de la classification IQOA (Image Qualité des Ouvrages d'Art), a permis de sérier les ouvrages qui seront maintenus en l'état, ceux qui devront être prolongés du fait du doublement de la voie, ceux qui devront faire l'objet de remise à niveau, de réparation / renforcement, ceux qui devront être démolis et reconstruits, soit du fait de leur état déficient, soit de leur insuffisance en termes de gabarit ou sous capacité hydraulique. La totalité des passages supérieurs déjà construits pour une 2x2 voies est conservée, moyennant pour plusieurs d'entre eux une adaptation du séparateur en béton (DBA) aux abords des piles. Près de 40 % des passages inférieurs devront être prolongés. La majorité des buses métalliques sera déconstruite et remplacée.

Les ouvrages neufs à construire dans les échangeurs ont été définis géométriquement et pour chacun deux, un ou plusieurs types d'ouvrages est proposé.

Quatre ouvrages d'art non courants sont à construire pour le projet (doublement).

#### 3.1.1. LES OUVRAGES D'ART COURANTS

Ces ouvrages regroupent : les passages supérieurs (PS), les passages inférieurs (PI) qui permettent les rétablissements des axes interceptés, les rétablissements agricoles et le rétablissement des continuités écologiques. Les ouvrages d'art courant comprennent également les ouvrages hydrauliques (OH).

##### 3.1.1.1. Les ouvrages existants non ou peu modifiés

Les ouvrages non modifiés sont ceux qui permettent l'implantation du profil en travers « normal » de la RCEA en section courante, c'est-à-dire deux chaussées de 7 mètres et une BAU et un TPC de 3 mètres.

La majorité des ouvrages supérieurs déjà construits pour une 2x2 voies est conservée. Pour certains d'entre eux, une adaptation du dispositif de séparation en béton (DBA) est à prévoir. Deux ouvrages en passages supérieurs ne seront pas conservés dans le val d'Allier du fait du rehaussement du profil en long de la future autoroute. Ils seront déconstruits, les rétablissements des voies interceptés seront assurés par deux passages inférieurs (PI).

Ces ouvrages sont listés dans le tableau suivant :

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
PS1	VC2 Chemin Pont de Beaufort	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS2	RD 243	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS3	VC 202 Chemin du Grand Champ	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PIXX	Passage à bétail de Baraton	Doublement déjà réalisé
PS5	VC 42 Chemin Pont de Normands	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS6	VC 3 Echangeur des Deux-Chaises	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS7	RD231	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS8	RD297 Pont de la queue de la poule	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS9	RD 945 Echangeur du Montet	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS10	Chemin rural pont de la Catin	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS11	RD1 Pont de Fongeat	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS12	Chemin pont du domaine neuf	Raidissage des perrés
PS13	RD107	Mise à niveau
PS14	RD33	Mise à niveau
PI 15	RD65	Doublement déjà réalisé
PI 16	Chemin rural des Chers	Doublement déjà réalisé
PS17	RD 18 Echangeur de Cressanges	Doublement déjà réalisé
PI18	Chemin rural de la Plante	Doublement déjà réalisé
PI19	RD129	Doublement déjà réalisé
PS20	RD291	Raidissage des perrés
PS21	Chemin agricole Pont des Perches	Raidissage des perrés
PI 22	Chemin agricole Pont du Bois de Lande	Doublement déjà réalisé

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
PI 23	RD 34 Pont des Saules	Doublement déjà réalisé
PI 24	RD291	Doublement déjà réalisé
PI25	RD292	Doublement déjà réalisé
PI26	RD232	Doublement déjà réalisé
PI27	Chemin Pont des Passats	Doublement déjà réalisé
PS28	Chemin Pont des Bernards	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS29	Echangeur de Chemilly	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
OAt0	Pont SNCF échangeur du Larry	Pas de modification
PS37	RD989	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS39	RD53	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS40	RD105	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS42	RD161 Echangeur de Montbeugny	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS43	RD12	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS46	VC203	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS48	RD31	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS49	VC 18 Pont du Louage Gouby	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS50	VC9 Pont de Champcoulon	Doublement déjà réalisé
PI 51	Echangeur ouest de Dompierre	Doublement déjà réalisé
PI XX	Passage agricole du petit Loup	Doublement déjà réalisé
PS53	RD236	Doublement déjà réalisé
PS54	Echangeur nord de Dompierre	Doublement déjà réalisé
PS55	RD55	Doublement déjà réalisé
PS59	Chemin Pont de Ternat	Doublement déjà réalisé
PS60	Echangeur du Montet	Doublement déjà réalisé
PS61	RD779	Doublement déjà réalisé

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
PS65	RD15	Doublement déjà réalisé
PS66	Chemin rural du Mieze	Doublement déjà réalisé
PS67	VC de Fontbenant à Bel Air	Doublement déjà réalisé
PI69	Chemin des Brosses	Doublement déjà réalisé
PS70	RD465	Doublement déjà réalisé
PS72	Chemin de Saligny	Doublement déjà réalisé – raidissage des perrés
PS74	RD595	Doublement déjà réalisé
PS75	RD59	Doublement déjà réalisé – raidissage des perrés
PS77	Chemin des Guillots	Doublement déjà réalisé
PS78	Chemin de Sept Fonds	Doublement déjà réalisé
PS79	Echangeur de Molinet	Adaptation de la GBA dans le prolongement de la pile – raidissage des perrés
PS82	RD263	Doublement déjà réalisé
PS83	Chemin de la Rosière	Doublement déjà réalisé
PS84	Chemin de Beauvoir	Doublement déjà réalisé
PI85	RD167	Doublement déjà réalisé
OHXX	Ruisseau des Sarris	Doublement déjà réalisé
PI87	Chemin Les Chaumes	Doublement déjà réalisé
PI88	Chemin Les Ganches	Doublement déjà réalisé
PI89	Chemin des Crots Monins	Doublement déjà réalisé
PI90	Viaduc sur la Loire	Doublement déjà réalisé
PS91	RD982	Doublement déjà réalisé
PS92	Echangeur de Digoin	Doublement déjà réalisé

Tableau 11 : Liste des ouvrages d'art courants peu ou pas modifiés

### 3.1.1.2. Les ouvrages modifiés ou doublés

Ces ouvrages doivent être déconstruits, créés, doublés ou prolongés dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA, d'une remise à niveau techniques, hydraulique ou environnementale.

Ils sont listés dans le tableau suivant :

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
OAm1	PS sur A71 à Montmarault	Construction
OAm2	PI bretelle E→B sur bretelle E→A	Construction
OAm3	PI passage agricole	Construction
OAm4	PS bretelle D→C sur RCEA déviée	Construction
OAm4	PS bretelle D→C sur RCEA déviée	Construction
Mur	Nouveau trompette	Construction
PS	Trompette actuel de Montmarault	Construction
PI4	Chemin rural de Bouillé	Prolongement ou doublement
PIXX	Passage à bétail	Prolongement ou doublement
PIXX	Passage à bétail et ruisseau	Prolongement avec buse métal ou dalot
OH14	Ruisseau Les Genétaix	Remplacement de l'ouvrage existant par un dalot
OHXX	Ruisseau des étangs	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
PIXX	Passage à bétail	Prolongement ou doublement
PIXX	Chemin rural du Paradis	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
PIXX	Chemin Passage des Chasaux	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
PIXX	Passage du Château	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
PIXX	Passage à bétail et ruisseau	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
PIXX	Passage à bétail des Charrières	Démolition de la buse métal et reconstruction en béton
OH31	Ruisseau de Bresnay	Démolition de la buse métal et prolongement / reconstruction en béton
OA131	OH est du pont des pacages	Construction
PS32	RD300	Démolition et réparation de voirie
OA5f	OH de transparence hydraulique avec rétablissement RD300	Construction
OH35	Ouvrages de décharge des crues de l'Allier	Démolition et remplacement par viaduc OH3f + OH4f
OH3f et OH4f	Ouvrages de transparence hydraulique (viaduc)	Construction
PS33	VC4	Démolition et non reconstruction car VC rétablie dans le POD de la Crevée
OA14f	OA pour rétab de la VC4 sur la Crevée déviée	Construction d'un OA sur la Crevée déviée
OA12	PI bretelle N7 nord vers RCEA est	Construction
OA7t	Ech : POD Crevée sur bretelle sud RCEA ouest vers RN7 nord	Construction

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
OA8f	Ech : POD Crevée sur bretelle nord RCEA est	Construction
OA9f	SC : POD Crevée sur section courante	Construction
OA9f	Ech : POD prolongé pour les 2 collectrices	Construction
OA11f	Ech : POD RN7 nord vers RCEA est et ouest	Construction
OA12f	OH sur la Sonnante sur la RN7 nord	Construction
OAt4	Ech : PI sur bretelle sud RCEA ouest vers RN7 nord	Construction
OAt3	Ech : PS sur bretelle sud RN7 nord vers RCEA est	Construction
OAt6	Ech : PI pour RN7 future pour échangeur de Toulon yc les 2 collectrices	Construction
OH36	Ruisseau de la Crevée	A démolir (remplacé par OH3t et OH4f)
OAt7	Ech : PI entre les 2 bretelles sud	Construction
OAt5	SC : PI sur bretelle RCEA est vers RN7 nord	Construction
OAt10	VC des Dionnets	Démolition buse métallique / reconstruction buse béton
OAt10	VC des Dionnets	Prolongement avec buses béton
OAt8	SNCF	Doublement
OAt8	Ech : pont des Dionnets prolongé pour bretelles	Prolongement pour les 2 bretelles nord et sud et collectrices
OAt9	Echangeur de Toulon / RN7	Préparation sur ouvrage en place / doublement
OAt9	Ech : pont de Chemilly prolongé pour 2 collectrices	prolongement
OH37	Ruisseau de la Sonnante	Démolition de la buse métal et prolongement / reconstruction en béton
OAt1	Pont sur RN7 échangeur du Larry	Construction
OH40	Ruisseau La Planche	Démolition et prolongement / reconstruction avec dalot
PI 38	Chemin rural des Proux	Préparation sur ouvrage en place - Prolongement ou doublement
OH45	Ruisseau de l'Huzarde	Démolition et prolongement / reconstruction avec dalot
PI41	Chemin 7	Démolition de la buse métal et prolongement / reconstruction en béton
PI XX	Passage à bétail des Renardières	Démolition de la buse métal et prolongement / reconstruction en béton
OH48	Ruisseau de la Racine	Démolition et prolongement / reconstruction avec dalot

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
PI44	Ouvrage SNCF	Préparation sur ouvrage en place - doublement
PI45	Chemin rural des Gendelins	Préparation sur ouvrage en place - Prolongement ou doublement
OH51	Ruisseau des Chevrieux	Démolition de la buse métal et prolongement / reconstruction en béton, buse ou dalot
PI47	Rivière l'Acolin	Démolition de l'ouvrage en place et reconstruction
PI56	Canal de Dompierre	Préparation sur ouvrage en place - doublement
PI62	Rivière le Roudon	Préparation sur ouvrage en place - doublement
PI63	Passage agricole les Prats	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PI64	VC des Prats au Rodillons	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PIXX	VC de Montplaisir aux petites brosses	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PIXX	CR de Perroyer	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
OH69	Affluent de la Goutte - Dalot de Perroyer	Remplacement – prolongement avec dalot
OH70	Ruisseau du Miezi	Remplacement – prolongement avec dalot
OH71	Ruisseau du Thiel	Remplacement – prolongement avec dalot
PI 68	RD295	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PS71	Ruisseau de Lode	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PIXX	Chemin des Vesvres	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
PI73	Chemin des Piéguts	Préparation sur ouvrage en place - prolongement
OH77	Talweg sec château blanc Dalot du bois des forges	Remplacement – prolongement avec dalot
PI76	Ruisseau du Pin	Préparation sur ouvrage en place - doublement
OH82	Fossé de la terre du bois rond	Remplacement – prolongement avec dalot
PI80	RD994	Préparation sur ouvrage en place - doublement
PI81	Rivière la Vouzance	Préparation sur ouvrage en place - doublement
OH85	Talweg sec de la rosière	Remplacement – prolongement avec dalot
OH86	Ruisseau de la Rosière	Remplacement – prolongement avec dalot
PI86	Viaduc du canal latéral et RD169	Doublement

Tableau 12 : Liste des ouvrages d'art courants créés ou modifiés



### 3.1.1.3. Les ouvrages neufs

Le projet intègre la construction de 4 ouvrages d'art courants :

#### Raccordement de l'A71 à Montmarault

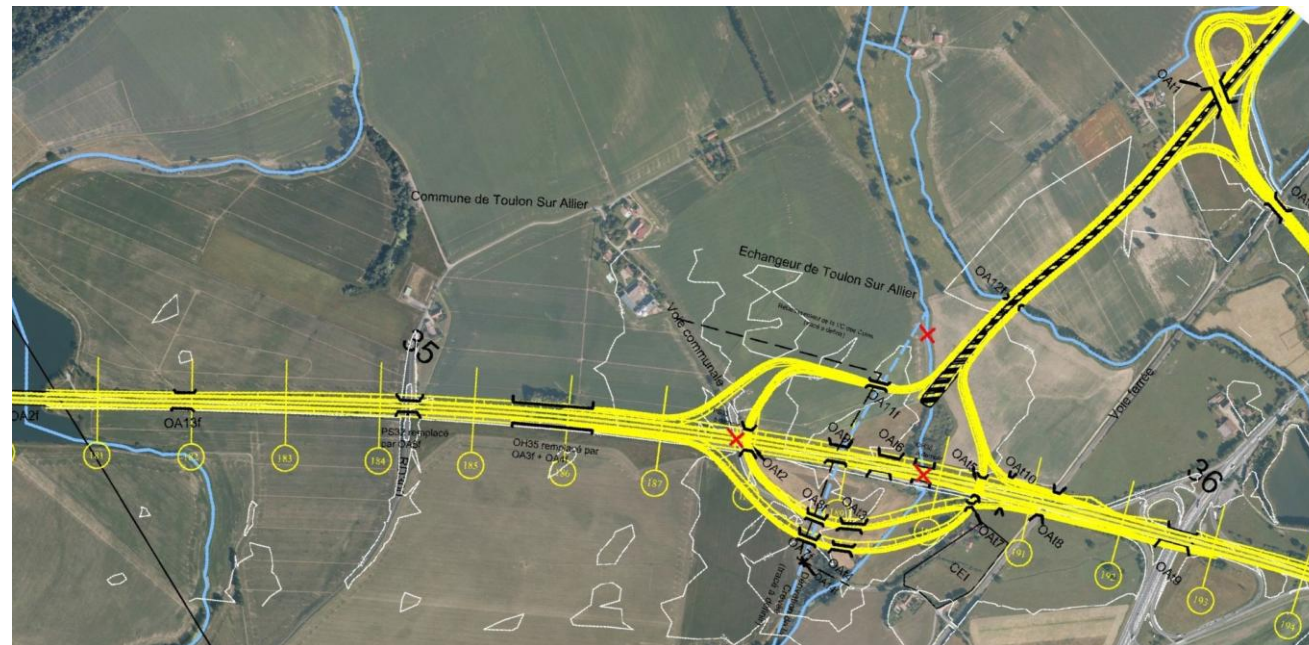
Pour rappel, ce raccordement sera réalisé dans le cadre de la création d'une bifurcation autoroutière entre l'A71 et la future autoroute (réalisé par APRR dans le cadre d'un avenant au contrat de concession de l'A71).

Ce raccordement nécessite la création de 4 ouvrages d'art (3 PS, 1 PI) afin d'assurer le rétablissement des axes et différents mouvements ainsi que la construction d'un mur de soutènement le long des bretelles de la RCEA vers le réseau local.

Le PS actuel permettant aux usagers de l'A71 un échange avec le réseau local serait démoli.

#### Échangeur RN7 à Toulon-Sur-Allier

L'aménagement de cet échangeur nécessite la création de 9 ouvrages (4 PS et 5 PI) afin d'assurer le rétablissement des différents axes et le doublement à l'identique de 3 ouvrages.



#### Les ouvrages liés à la transparence hydraulique dans la traversée du val d'Allier et sous l'échangeur RN7

Ces ouvrages ont pour objectif d'assurer la transparence hydraulique de l'Allier pour une crue centennale, suite à la rehausse du profil en long de la RCEA.

Le positionnement et l'ouverture de ces ouvrages découlent des résultats de la modélisation hydraulique réalisée par le bureau d'étude spécialisé.

A partir du pont des Pacages jusqu'à la future RN7, cette transparence hydraulique impacte la section courante et la bifurcation avec ses bretelles et collectrices.

Les ouvrages suivants seront mis en place dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA et du rehaussement de son profil en long :

- à l'est du pont des Pacages : mise en place d'un ouvrage de type POD (portique ouvert double) ;
- au droit de la RD300 : mise en place d'un ouvrage de type POD ;
- 2 passages supérieurs assurant actuellement le rétablissement de routes au dessus de la RCEA seront démolis et remplacés par des passages inférieurs.
- au droit du franchissement du val d'Allier : création d'un ouvrage d'une longueur de 170 mètres pour assurer la transparence hydraulique pour une crue centennale. Cet ouvrage remplacera la série de 25 buses métalliques existante sous le remblai de la RCEA à 2x1 voie ;
- au droit du ruisseau de la Crevée (échangeur RN7) : construction de 4 ouvrages de type POD sous les bretelles nord et sud de la section courante de la RCEA pour assurer la transparence hydraulique de l'échangeur RN7.

#### Création d'un ouvrage pour la grande faune

Le projet intègre la création d'un ouvrage de type « passage grande faune » aux alentours du PR41+500 pour assurer les continuités grande faune au sein de la forêt de Montbeugny.

### 3.1.1.4. Le renforcement des piles des passages supérieurs

La RCEA actuelle est franchie par 58 passages supérieurs (PS). Ces PS sont déjà dimensionnés pour une RCEA à 2x2 voies et ne seront donc pas modifiés.

19 ouvrages ont une épaisseur de pile inférieure à 0,50 cm. 17 ouvrages sont susceptibles d'avoir un renforcement des piles.

### 3.1.2. LES OUVRAGES D'ART NON COURANTS

Quatre ouvrages d'art non courants (OANC) seront prolongés et/ou doublés pour assurer les franchissements suivants :

- de la rivière Allier ;
- du Rio de Bessay (dit également Pont des Pacages) ;

- de la Besbre ;
- de la voie ferrée Moulins / Paray-le-Monial.

Un ouvrage d'art sera également créé dans le franchissement du val d'Allier pour assurer la transparence hydraulique de l'Allier pour une crue centennale.

Ouvrage	Voie franchie / rétablie	Travaux à prévoir
OA30	OANC viaduc sur la rivière Allier	Prolongement pont existant / doublement + prolongement côté nord
OA31	OANC pont des Pacages	Doublement de l'ouvrage à l'aval de l'existant
PI57	OANC viaduc sur la Besbre	Doublement du viaduc à l'aval de l'existant
PI58	OANC SNCF	Doublement de l'ouvrage à l'aval de l'existant

Tableau 13 : Liste des ouvrages d'art non courants modifiés ou créés

Ils se justifient en tant qu'ouvrages non courants du fait qu'ils seront construits en zone humide ou en milieu aquatique (sur fondations profondes) pour les trois premiers, et que le dernier cumule un biais prononcé et le franchissement d'une voie ferroviaire, ce qui engendre des contraintes d'exploitation pour la SNCF.

Le viaduc de franchissement de la Loire est déjà à 2x2 voies et ne sera pas modifié.

### 3.1.2.1. Le franchissement de l'Allier

L'ouvrage actuel de franchissement de la rivière Allier mesure environ 180 m de long et possède un profil en travers à 2x1 voie bidirectionnelle de 9 m. Il s'agit d'un ouvrage à poutres caissons en béton précontraint qui franchit la rivière Allier en 3 travées (46,00 – 85,70 – 46,00).

Les conclusions de la dernière Inspection Détaillée (IDP de juin 2009) indiquent que l'état général de l'ouvrage est « assez satisfaisant dans l'ensemble et qu'il ne présente pas dans l'immédiat de risque vis-à-vis de la sécurité des usagers. Toutefois un certain nombre d'actions doivent être conduites afin d'assurer sa pérennité ». Outre les travaux d'entretien courant ou spécialisé (nettoyage, amélioration de l'étanchéité des joints de chaussée et de trottoirs, ...), il est suggéré qu'« un suivi in situ du gonflement de la structure des culées et de leur fissuration devrait être mis en place », pour vérifier de quelle maladie « souffre » le béton.

De plus une IDP subaquatique a été réalisée en septembre 2008, elle n'a pas révélé de désordre sérieux si ce n'est un affouillement à surveiller vers l'appui n°2.

Le projet prévoit :

- l'allongement à l'ouest de l'ouvrage existant de 220 mètres ce qui porterait à 400 mètres la longueur de l'ouvrage de franchissement ;

- la construction d'un nouvel ouvrage à 2 voies de 400 mètres de long, côté nord de l'ouvrage existant ;

Son doublement permettra à l'itinéraire de disposer d'un tablier par sens, celui-ci aura une largeur utile (roulable) de 9,75 m que l'on peut décomposer comme suit (à partir de l'axe médian) :

- une Bande Dérasée de Gauche (BDG) de 0,75 m,
- une chaussée à deux voies de circulation de 2 x 3,50 m, soit 7,00 m,
- une Bande Dérasée de Droite (BDD) de 2,00 m,

Le tout sera encadré par des dispositifs de sécurité.

Cet ouvrage sera équipé de dispositifs latéraux anti-déversement.

Le projet consisterait d'abord à construire, à partir de la culée rive droite de l'ouvrage existant, un pont d'une longueur de 400 m, puis à prolonger l'ouvrage en place d'environ 220 m. On obtiendrait ainsi deux ouvrages parallèles de 400 m de long, ce qui offrirait un meilleur écoulement hydraulique en cas de crue, améliorerait la transparence hydraulique et permettrait de restituer de la mobilité au lit de la rivière Allier.

Afin d'améliorer la mobilité de l'Allier, le doublement de la RCEA au niveau du franchissement de l'Allier s'accompagnera d'une suppression des enrochements en rive gauche (en amont et aval de la RCEA). Ces derniers seront repositionnés à l'ouest (N.B. : une étude spécifique sera réalisée par le concessionnaire autoroutier afin de dimensionner ces protections). De plus, des protections de berge seront mis en place en pied de talus de la terrasse alluviale, de façon à protéger de l'érosion les enjeux identifiés à l'ouest (station d'épuration, habitations,...).

### 3.1.2.2. Le pont sur le Rio de Bessay

Le pont qui franchit le Riau de Bessay, aussi appelé pont des Pacages est un pont-dalle en béton précontraint à quatre travées (18,00 – 23,00 – 23,00 – 18,00) de 89 m de longueur totale, qui porte, comme le pont sur la rivière Allier, la RCEA à 2x1 voie (bi-directionnelle).

Les conclusions de la dernière IDP (juin 2009) indiquent que « l'ouvrage présente de nombreux signes d'une pathologie évolutive de type réaction de gonflement interne. Cette pathologie agit sur les propriétés mécaniques de la structure et pourrait, à terme, remettre en cause la fiabilité de l'ouvrage ». Par ailleurs des travaux d'entretien courant ou spécialisé (nettoyage, amélioration des dispositifs de drainage des culées, ...), doivent être réalisés.

Il est en outre demandé qu'une IDP subaquatique des appuis intermédiaires soit réalisée, afin de préciser l'état de fracturation éventuel des parties immergées des fûts des piles.

Afin d'assurer le franchissement de ce ruisseau avec une RCEA à 2x2 voies, le projet prévoit la construction d'un nouvel ouvrage de 89 mètres de long d'une largeur utile de 9,75 m avec :

- une Bande Dérasée de Gauche (BDG) de 0,75 m,
- une chaussée à deux voies de circulation de 2 x 3,5 m, soit 7 m,
- une Bande Dérasée de Droite (BDD) de 2 m,

Le tout sera encadré par des dispositifs de sécurité.

Cet ouvrage sera équipé de dispositifs latéraux anti-déversement.

### 3.1.2.3. Le pont sur la rivière Besbre

Le doublement de cet ouvrage mixte (charpente acier / hourdis béton) se fera coté aval par rapport à l'ouvrage actuel, qui mesure 104 m de long avec 3 travées. En outre, celui-ci aura une largeur utile (roulable) de 9,75 m que l'on peut décomposer comme suit (à partir de l'axe médian) :

- une Bande Dérasée de Gauche (BDG) de 1 m,
- une chaussée à deux voies de circulation de 2 x 3,5 m, soit 7 m,
- une Bande Dérasée de Droite (BDD) de 3 m,

Le tout encadré par des dispositifs de sécurité.

### 3.1.2.4. Le pont sur la voie ferrée

L'ouvrage initial est un pont-dalle en béton précontraint de 69,54 m de long. Suivant les contraintes imposées par l'exploitant de la voie ferrée, le nouvel ouvrage pourra ne pas être construit à l'identique (pont à poutrelles enrobées, pont à poutres préfabriquées, ...) pour limiter au maximum les contraintes de construction. Il aura en outre les mêmes caractéristiques transversales que l'ouvrage précédant (cf. chapitre 3.1.2.4 ci-avant).

## 3.2. Les dispositifs d'échange et de péage

La RCEA aménagée à 2x2 voies dans le cadre d'une concession autoroutière comprend :

- 13 dispositifs d'échanges ;
- 3 barrières de péage pleine voie couplée avec certains échangeurs : au Montet, à Monbeugny et à Molinet.

La liste des échangeurs est présentée dans le Tableau 8 : Liste des échangeurs de la RCEA concédée en page 98.

Ces dispositifs sont figurés et localisés sur le synoptique en pages suivantes.

Les aménagements présentés dans les paragraphes suivants correspondent à des schémas de principes et sont susceptibles d'évoluer lors des études de détail.

Figure 13 : Tracé d'ensemble du projet – planche 1

Source : dossier d'Etudes Préliminaires, Cerema, décembre 2014

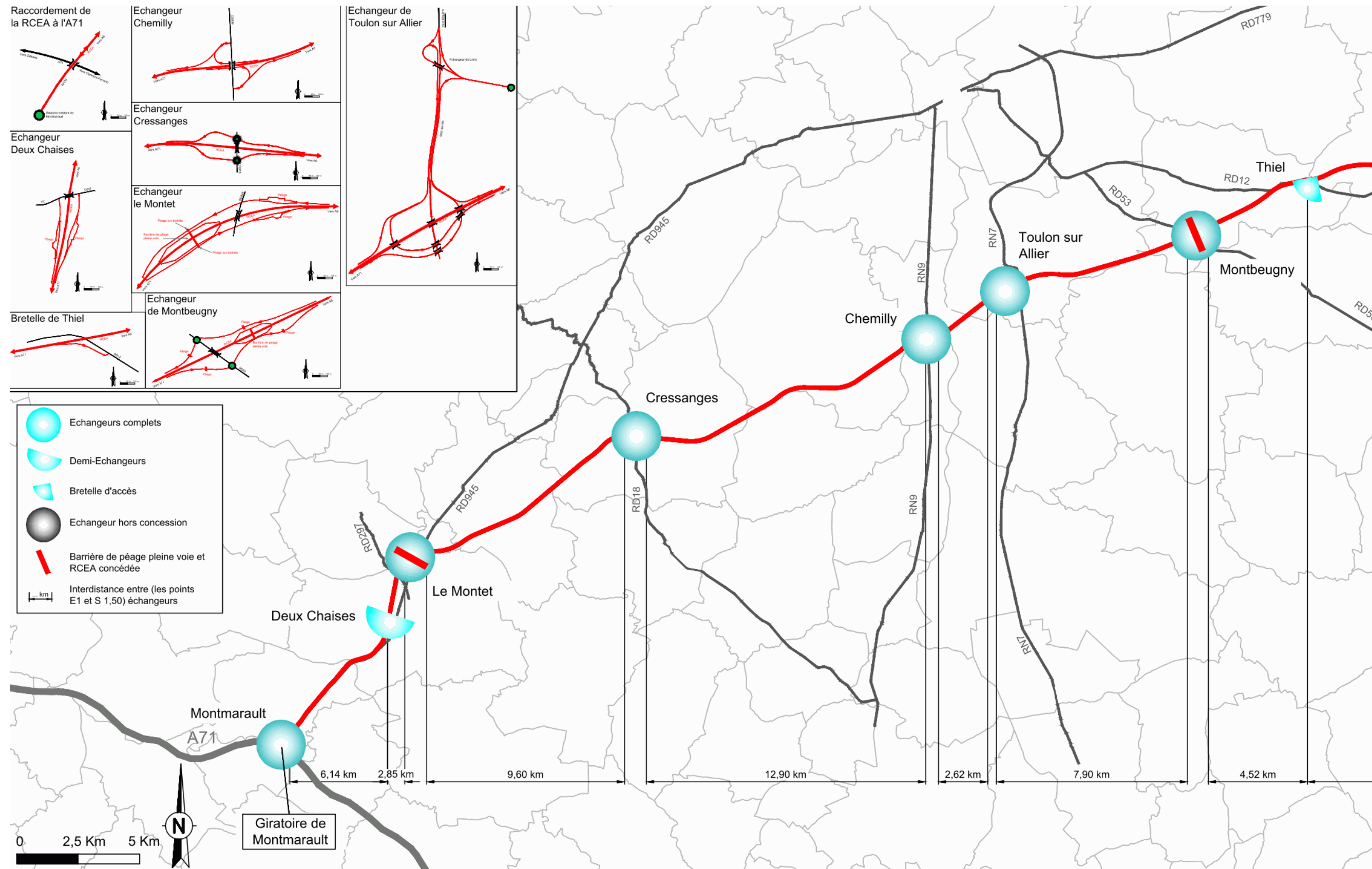
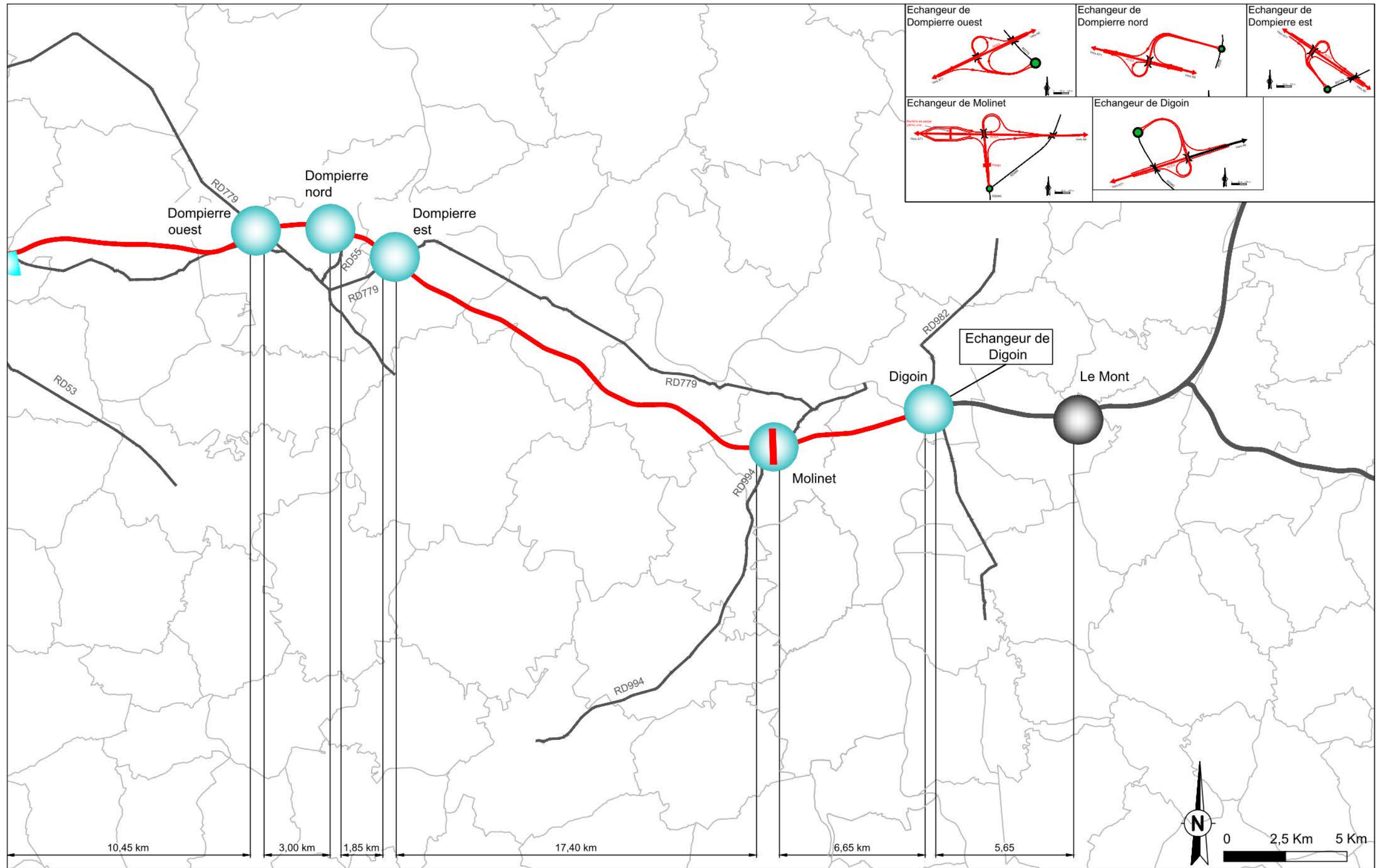


Figure 14 : Tracé d'ensemble du projet – planche 2

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014



### 3.2.1. LA BIFURCATION DE MONTMARSAULT

L'aménagement de cet échangeur entre dans le cadre de la création d'une connexion autoroutière entre l'A71 et la RCEA. Il sera réalisé par la société APRR concessionnaire de l'A71, dans le cadre d'un avenant au contrat de concession d'APRR au titre du plan de relance autoroutier (décret du 21 août 2015).

L'aménagement consiste à relier la RCEA à partir de la voie communale du Grand Champs sur la commune de Sazeret. Dans cette configuration, l'échangeur trompette actuel pourrait être supprimé et reconstruit sur l'extrémité de la RCEA avec l'implantation, sur ces bretelles du système de péage. Les études détaillées menées ultérieurement par APRR permettront de confirmer ou non cette disposition.

Le schéma préférentiel de l'échangeur nécessiterait la construction de 5 ouvrages d'art :

- 1 PS pour le nouveau diffuseur ;
- 2 PS consécutifs (1 sur la bretelle DA, et 1 sur l'A71) ;
- 1 rétablissement de passage agricole (dans la zone d'entrecroisement EF)
- 1 ouvrage de soutènement dans la boucle entre les bretelles DC et FC.

Le schéma définitif sera proposé par APRR en concertation avec les acteurs du territoire.

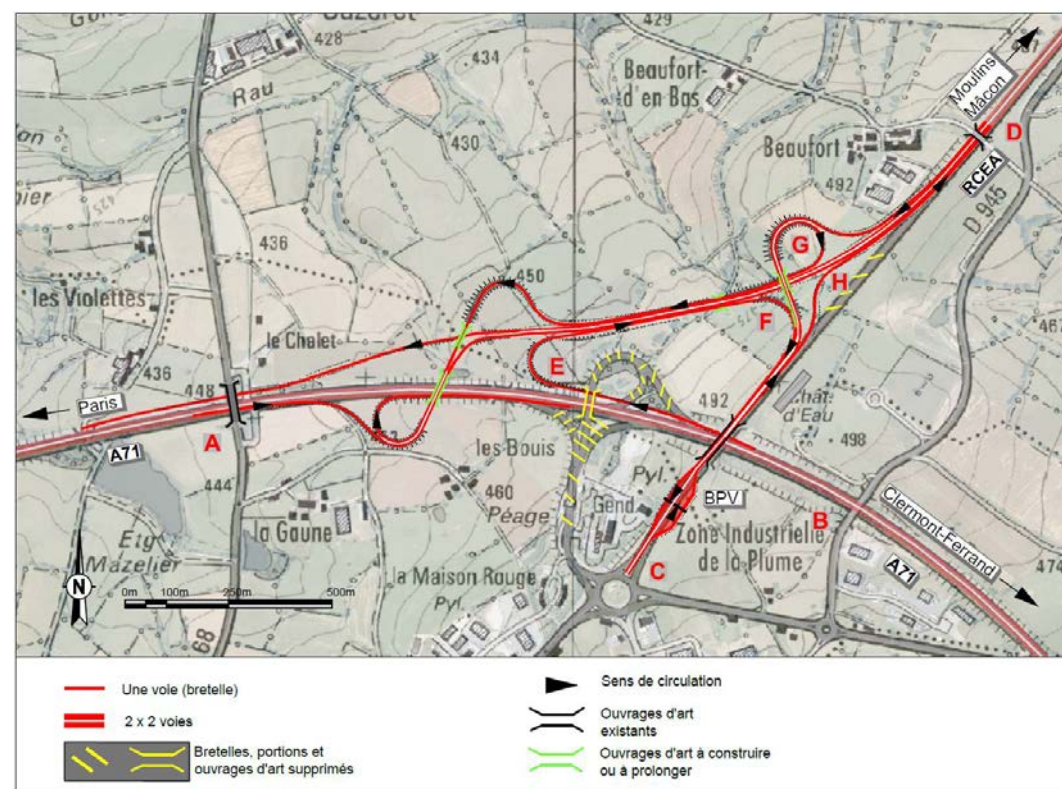


Figure 15 : Schéma de principe de l'aménagement du diffuseur de Montmarault.

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.2. LE DEMI-ECHANGEUR DE DEUX-CHAISES

L'échangeur actuel, implanté sur la commune de Deux-Chaises, est de type « demi-losange ». Il dessert la commune de Deux-Chaises. Ces bretelles permettent les mouvements d'échanges entre Montmarault et Deux-Chaises.

L'aménagement de cet échangeur consistera en l'implantation de deux gares de péage sur les bretelles en complément de la barrière pleine voie combinée à l'échangeur du Montet, notamment pour éviter des possibilités d'évitement de la barrière pleine voie du Montet.

Notons que le doublement prévu coté Sud de la RCEA nécessite de reprendre la bretelle de sortie avec un décalage de la première partie de la bretelle depuis le biseau.

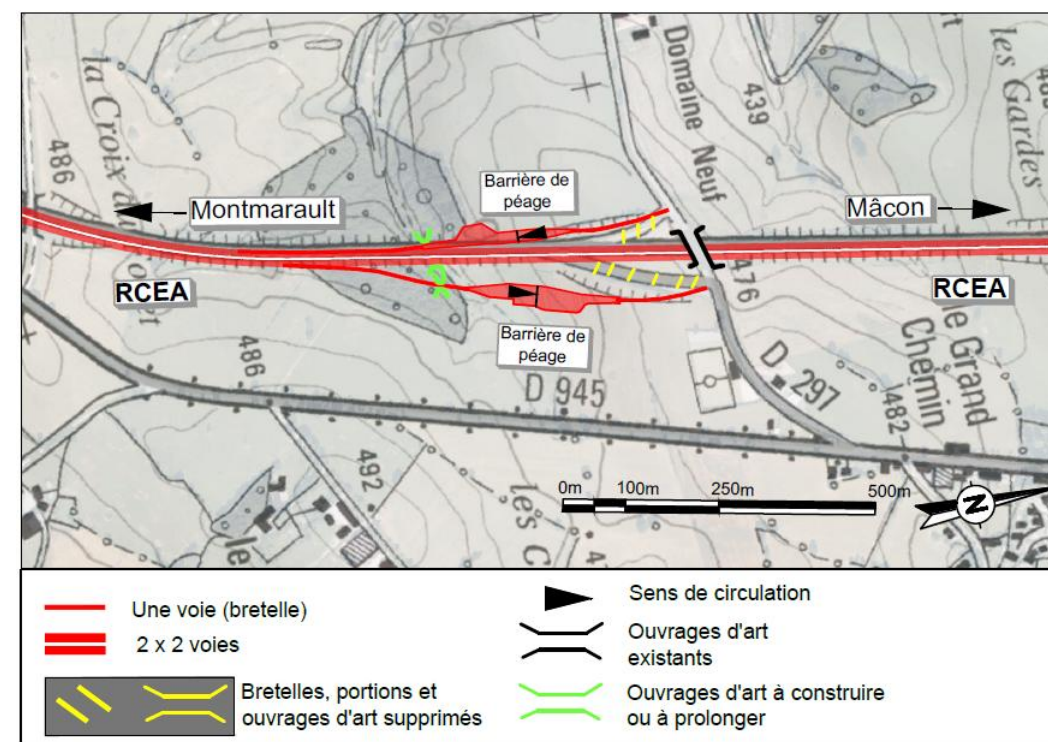


Figure 16 : Demi-échangeur de Deux-Chaises avec aménagement de BPV sur les bretelles

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.3. ÉCHANGEUR DU MONTET

L'échangeur actuel, de type losange est implanté aux trois-quarts sur la commune de Deux-Chaises et dessert les communes du Montet et de Deux-Chaises via la RD945. Il est situé sur un tronçon prévu d'être doublé coté sud.

Pour rappel, le système de péage sur RCEA prévoit une barrière pleine voie (BPV) en section courante au Montet avec des gares de péage sur les deux bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises et les quatre bretelles de l'échangeur du Montet. Par ailleurs, la BPV du Montet constitue la limite entre le système de péage fermé de l'A71 et le système de péage ouvert de la RCEA.

Le schéma de principe qui suit tient compte du doublement de la RCEA coté Sud sans modification du tracé de la section courante.

Il nécessite de démolir et reconstruire les quatre bretelles de l'échangeur du Montet en conservant l'ouvrage d'art. Une BPV sera réalisée en section courante et des gares devront équiper les quatre bretelles.

Il faudra également établir des accès à la BPV et aux gares de péage pour le personnel. L'accès à la BPV se fera depuis la RD945 puis par une voie passant au Sud afin d'éviter un enjeu environnemental majeur (bas-marais tourbeux où se sont développées plusieurs espèces végétales patrimoniales) au nord. Les accès aux gares de péage sur les bretelles se feront également depuis une voie partant de la RD945 au nord et au sud.

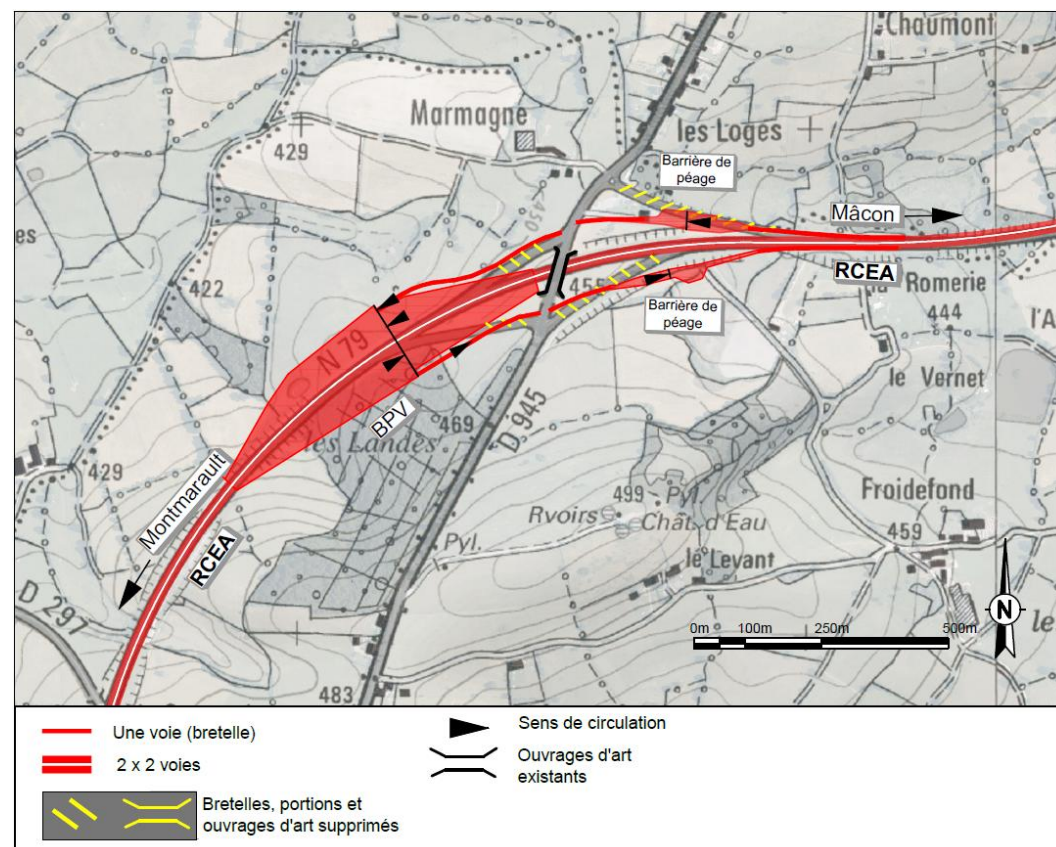


Figure 17 : Schéma de principe du réaménagement de l'échangeur du Montet avec des barrières de péage

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.4. ÉCHANGEUR DE CRESSANGES

Cet échangeur de type losange dessert la commune de Cressanges via la RD18, ainsi que la future aire de service implantée dans le quart Sud-Est. Il assure tous les mouvements. Il a été remanié en 2014 en complément des travaux de mise à 2x2 voies réalisés en 2011 et ne sera pas modifié dans le cadre du projet.

Cet échangeur assurera la desserte de l'aire de service prévue au synoptique des aires.

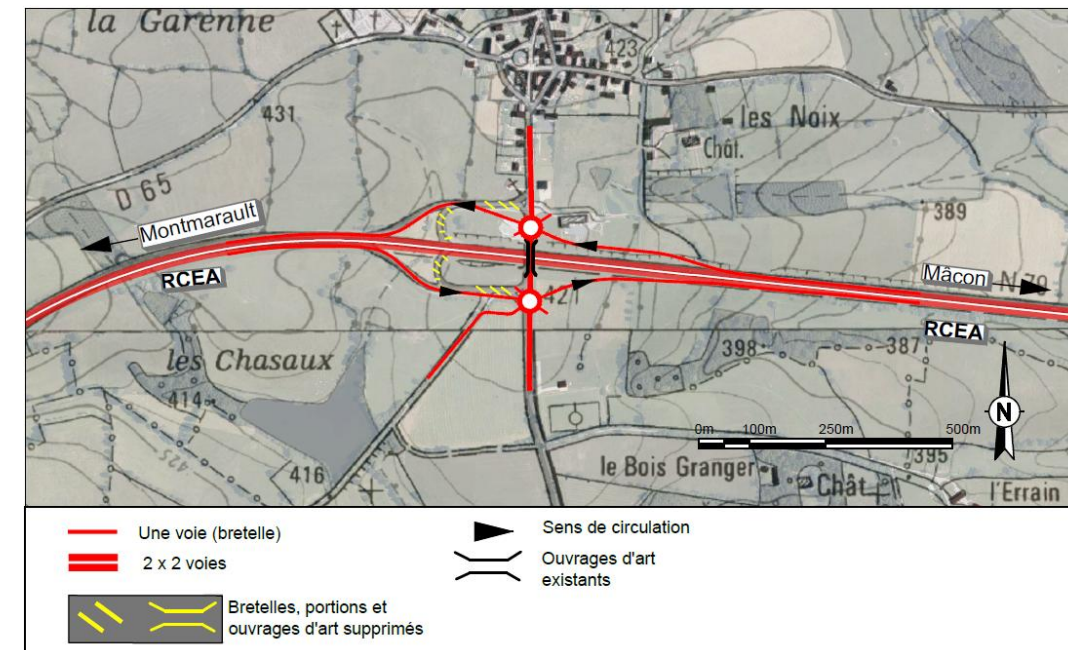


Figure 18 : Échangeur de Cressanges remanié en 2014

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.5. ÉCHANGEUR DE CHEMILLY

Cet échangeur se situe dans une section de la RCEA non doublée à ce jour. De type « demi-trèfle », il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD2009, avec des bretelles d'échange à 1 voie de circulation.

La solution proposée consiste notamment à reprendre les quatre dispositifs de raccordement des bretelles pour les mettre en conformité.

Il est également proposé de modifier les carrefours de raccordement sur la RD2009 pour les rendre plus lisibles.

Les voies d'insertion sur la RD2009 peuvent être supprimées et les raccordements des bretelles regroupés sur deux carrefours en T aménagés sur la RD2009. Des voies de tourne-à-gauche peuvent être mises en place sur la RD2009.

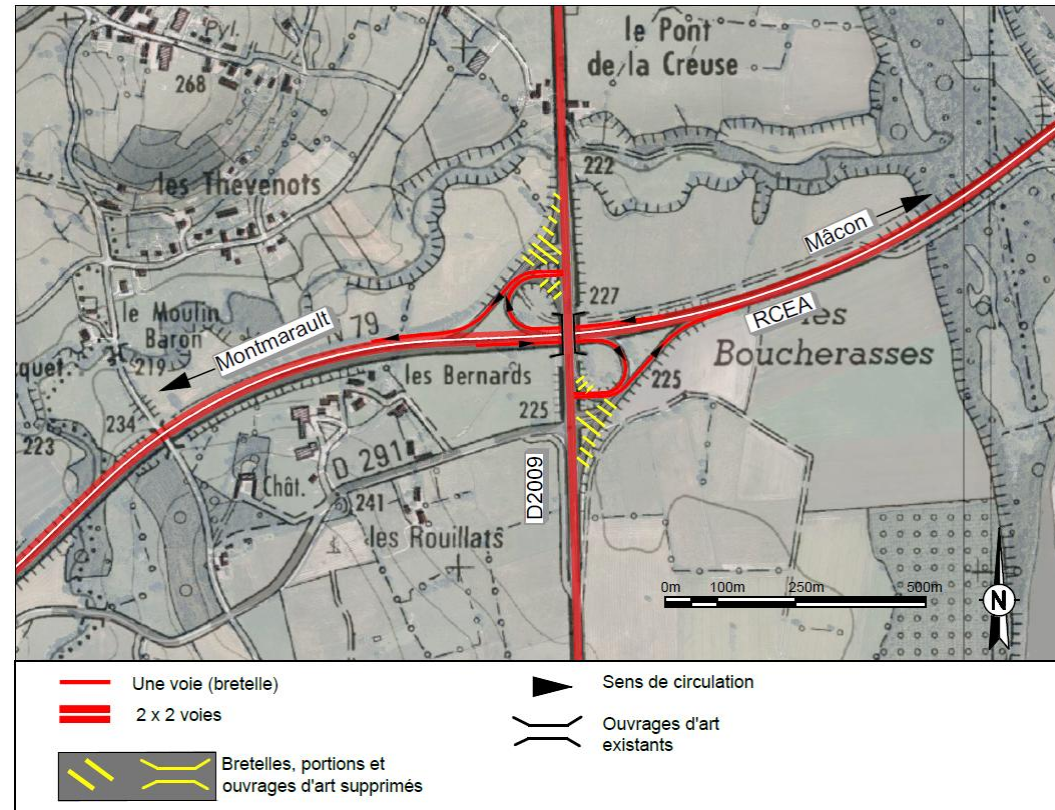


Figure 19 : Echangeur de Chemilly

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.6. ÉCHANGEUR DE TOULON-SUR ALLIER

L'échangeur complet actuel est de type « demi-trèfle » et assure tous les mouvements entre la RCEA et la RN7, et permet notamment de desservir la ville de Toulon-sur-Allier.

Toutes les bretelles sont à 1 voie de circulation.

Dans sa configuration définitive, le schéma de principe de la solution de base correspondra à une solution de type trèfle à anse interne d'entrée

L'échangeur actuel est supprimé et remplacé par un nouvel échangeur complet, entre la RCEA et la déviation de la RN7 projetée à l'ouest de la voie ferrée. Cette variante correspond à un vrai nœud autoroutier entre deux infrastructures à 2x2 voies.

Le délai de réalisation du projet de déviation de la RN7 n'étant pas connue à ce jour, seules seraient réalisées, dans le cadre de la concession autoroutière, la section de RN7 déviée entre l'échangeur du Larry et la RCEA ainsi que les bretelles de raccordement à la RN7 Nord déviée (avec construction par anticipation des ouvrages d'art nécessaires sous les bretelles).

La solution de base induit la démolition de l'échangeur actuel avec la RN7.

La construction des bretelles de raccordement Sud de l'échangeur seraient prises en charge par le maître d'ouvrage de la RN7 lors de la réalisation future de la section de RN7 déviée au sud de la RCEA.

En phase transitoire (déviation RN7 non réalisée), seuls les travaux suivants seront pris en charge dans le cadre de la concession de la RCEA :

- démolition de l'échangeur RN7 actuel ;
- réalisation de l'échangeur du Larry de type « trompette » (au nord de la RCEA) ;
- réalisation de la RN7 déviée entre l'échangeur du Larry et la RCEA ;
- bretelle de raccordement RCEA Ouest / RN7 déviée Nord ;
- réalisation des bretelles d'échanges Nord du nœud (bretelles de raccordement entre la RCEA et la RN7 déviée Nord).

L'ensemble des mouvements d'échanges entre la RCEA et la RN7 Sud devront donc passer par la section de RN7 déviée Nord, par l'échangeur du Larry et par la RN7 actuelle. Cela implique des allongements de parcours mais il s'agit des mouvements d'échanges les moins importants.

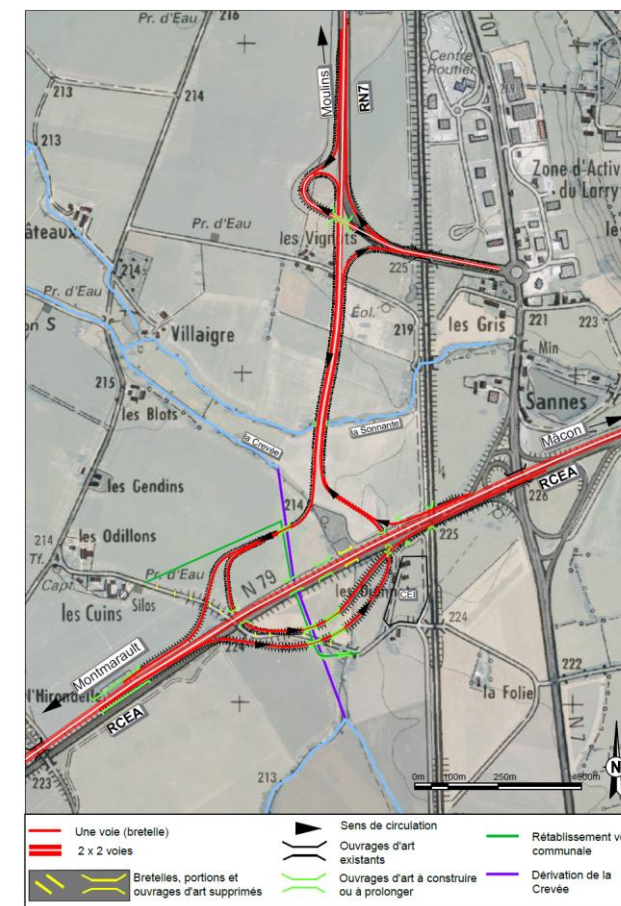


Figure 20 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur du RN7/RCEA en phase transitoire

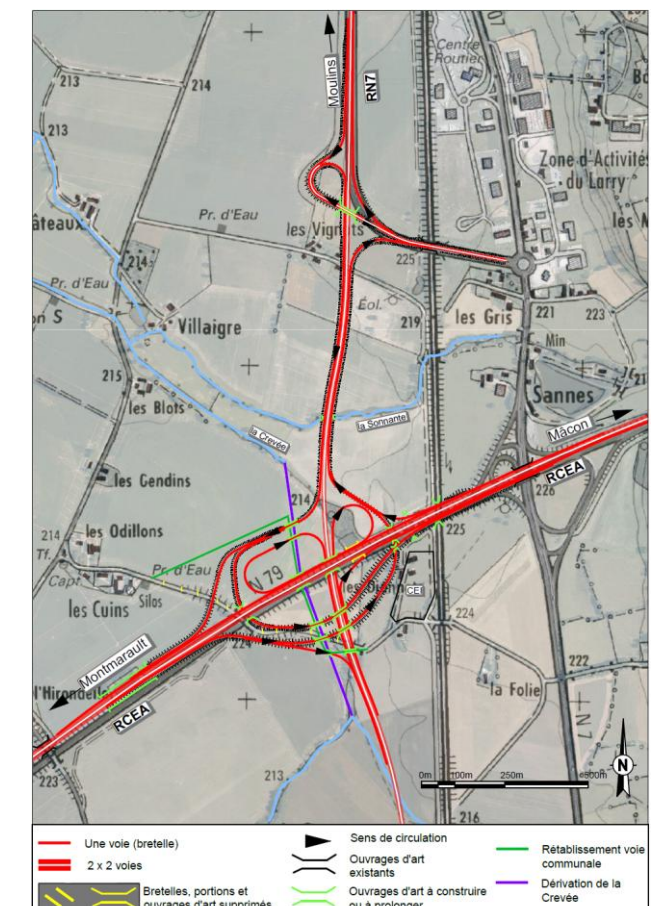


Figure 21 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur du RN7/RCEA dans sa configuration définitive

Source : dossier d'Études Préalables, Cerema, décembre 2014



### 3.2.7. ÉCHANGEUR DE MONTBEUGNY

L'échangeur actuel est de type « losange éclaté ». Il assure les mouvements entre la RCEA, la RD161 et la RD12. Les bretelles sont à 1 voie de circulation, avec une largeur de voie de l'ordre de 4 m. Les carrefours de raccordement des bretelles sur les RD161 et RD12 sont des carrefours en Té.

Le schéma de principe retenu correspond à un échangeur dénivelé de type « losange », en passage supérieur sur la RCEA, associé à une barrière de péage pleine voie implantée à l'Est de la RD53.

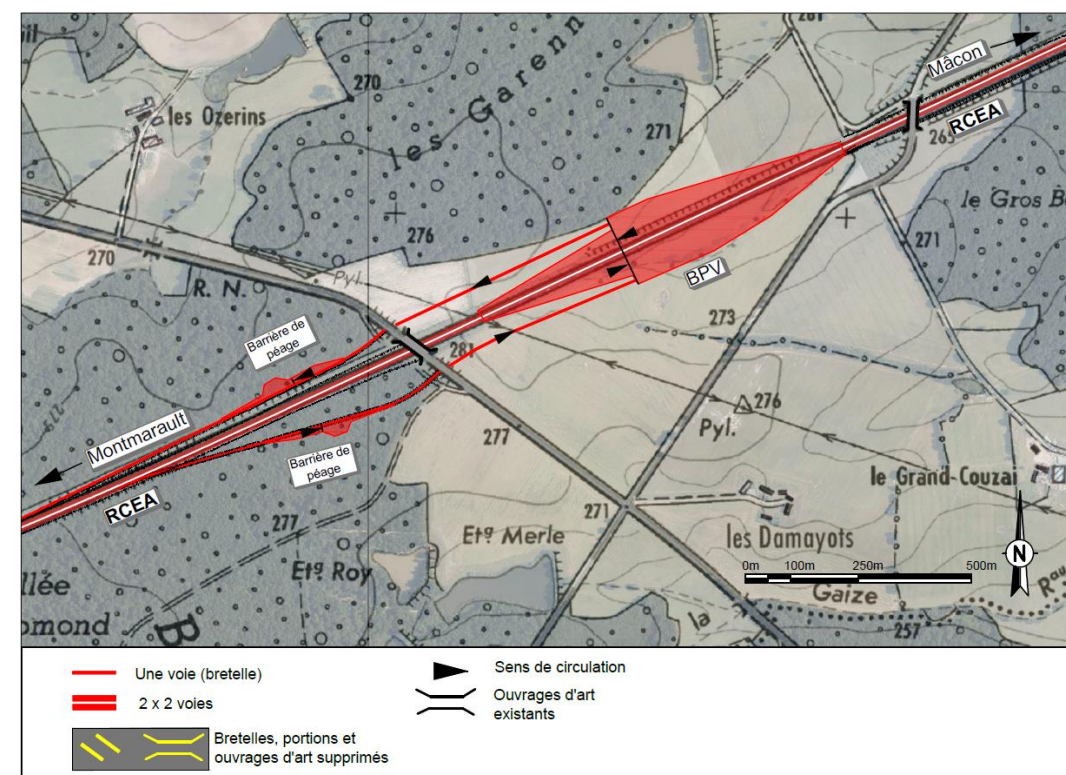
L'échangeur se connecte au réseau local par l'intermédiaire de deux carrefours en Té situés sur la RD53. L'ouvrage existant du rétablissement de la RD53 sur la RCEA est réutilisé pour cet échange.

Chaque bretelle de l'échangeur est équipée de gares de péage.

Les bretelles de l'actuel échangeur de Montbeugny sont supprimées, et seul le passage supérieur de la RD161 est conservé pour assurer le franchissement de la RCEA.

L'échangeur est constitué de 4 bretelles à 1 voie de circulation, pour un linéaire de 4 630 m de long (biseaux compris) et d'un tronç commun bidirectionnel de 150 m de long sur l'ouvrage existant.

Dans le cadre de cet échangeur, il est également prévu les rétablissements des voies et la création de voie de désenclavement pour les exploitations agricoles, pour un linéaire arrondi à 1 360 m, et la suppression des bretelles de l'actuel échangeur de Montbeugny. Seul le passage supérieur de la RD161 sera conservé pour le franchissement de la RCEA.



### 3.2.8. BRETELLE DE THIEL-SUR-ACOLIN

Cette bretelle permet l'accès à Thiel-sur-Acolin. Il s'agit d'une sortie unique depuis la RCEA Ouest (sens Montmarault – Mâcon) en direction de la RD12.

Les caractéristiques géométriques du dispositif de décélération de cette bretelle ne respectent pas les préconisations de l'ICTAAL 2000 (obliquité et longueur du biseau insuffisant). La présence de la végétation à droite de la bretelle pourrait gêner la visibilité.

La largeur de voie disponible est compatible avec le profil en travers type d'une bretelle de diffuseur à 1 voie. Les caractéristiques géométriques du carrefour de raccordement sur la RD12 ne sont pas conformes au guide technique.

Dans le cadre du projet, la géométrie de cette bretelle de sortie est modifiée pour mettre en conformité le dispositif de décélération et pour améliorer les caractéristiques du carrefour de raccordement sur la RD12 afin de limiter les risques de prise à contre-sens de la bretelle depuis la RD12 Sud.

### 3.2.9. ÉCHANGEUR DE DOMPIERRE OUEST

L'échangeur actuel, de type « trompette » se situe dans une section de la RCEA non doublée à ce jour. Toutefois, la plate-forme au droit de l'échangeur a été réalisée à 2x2 voies, l'élargissement étant prévu par l'intérieur coté TPC.

Il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD779. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.

Les aménagements consisteront à mettre en conformité les caractéristiques géométriques de cet échangeur avec les référentiels techniques. Dans le cadre du projet, il est ainsi prévu un allongement des longueurs de section de manœuvre (+ 20 m) et de décélération (+ 50 m) de la bretelle RCEA Digoin → RD779 dans le cadre de la mise à 2x2 voies, et réduction du rayon à 100 m en empiétant légèrement sur la surlargeur de la BDD sans avoir à prolonger le PI de la RD779 ainsi que la modification du marquage des deux dispositifs d'insertion sur la RCEA afin de respecter les normes.

### 3.2.10. ÉCHANGEUR DE DOMPIERRE NORD (SEPT-FONDS)

L'échangeur actuel, de type « trompette » se situe dans une section de la RCEA non doublée à ce jour. Toutefois, la plate-forme au droit de l'échangeur a été réalisée à 2x2 voies, l'élargissement étant prévu par l'intérieur coté TPC.

Il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD55. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.

Les aménagements consisteront à mettre en conformité les caractéristiques géométriques de cet échangeur avec les référentiels techniques. Les aménagements consisteront en :

- l'allongement de la longueur du biseau de sortie de la bretelle RCEA Montmarault → RD55 ;
- la modification du marquage des deux dispositifs d'insertion sur la RCEA afin de respecter les normes ;
- la reprise des profils en long des deux entrées sur 50 m pour mettre à niveau les chaussées des bretelles et de la section courante au droit des musoirs de convergence.

### 3.2.11. ÉCHANGEUR DE DOMPIERRE EST (DIOU)

Cet échangeur de type « trompette » se situe dans une section de la RCEA non doublée à ce jour. Toutefois, la plate-forme au droit de l'échangeur a été réalisée à 2 2 voies, l'élargissement étant prévu par l'intérieur coté TPC.

Il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD779. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.

Les aménagements consisteront à mettre en conformité les caractéristiques géométriques de cet échangeur avec les référentiels techniques. Les aménagements consisteront en :

- la reprise du marquage des deux dispositifs d'insertion sur la RCEA afin de les mettre aux normes ;
- la suppression des cunettes enrobées (20 cm) devant les musoirs sur 100 m de longueur avec rabotage, reprise du musoir en enrobés et marquage.

### 3.2.12. ÉCHANGEUR DE MOLINET

L'échangeur de type « trompette » se situe dans une section de la RCEA non doublée à ce jour. Il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD994. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.

L'échangeur actuel sera conservé avec son ouvrage. Une BPV sera mise en place sur la section courante de la RCEA.

L'échangeur est constitué de 4 bretelles à 1 voie pour un linéaire de 3590 m de long (biseaux non compris) et d'un tronc commun bidirectionnel de 380 m de long (existant compris). Les bretelles côté Paray-le-Monial contourneront la barrière pleine voie, les usagers en entrée ou en sortie s'acquittant du péage au droit des voies de contrôle dédiées sur le tronc commun.

Chaque bretelle est reliée à la barrière de péage de l'échangeur (2 guichets permettant de collecter les péages par bretelle).

Les bretelles seront conformes aux dispositions géométriques prévues par l'ICTAAL avec une reprise du biseau de sortie des usagers en provenance de Paray-le-Monial et un allongement de la zone de manœuvre de la bretelle d'entrée vers Paray-le-Monial.

La mise en place du dispositif de péage conduira à décaler 250 m plus au sud le giratoire actuel qui permet d'échanger avec le réseau local via la RD994.

Il est également prévu le rétablissement et la création de 460 m de RD, de 480 m de VC, ainsi qu'un linéaire de 680 m de voie de désenclavement pour les exploitations agricoles.

Enfin, cette solution requière la démolition et la reconstruction du PS de la voie communale au niveau du lieu-dit « le bois de Sept Fonds ».

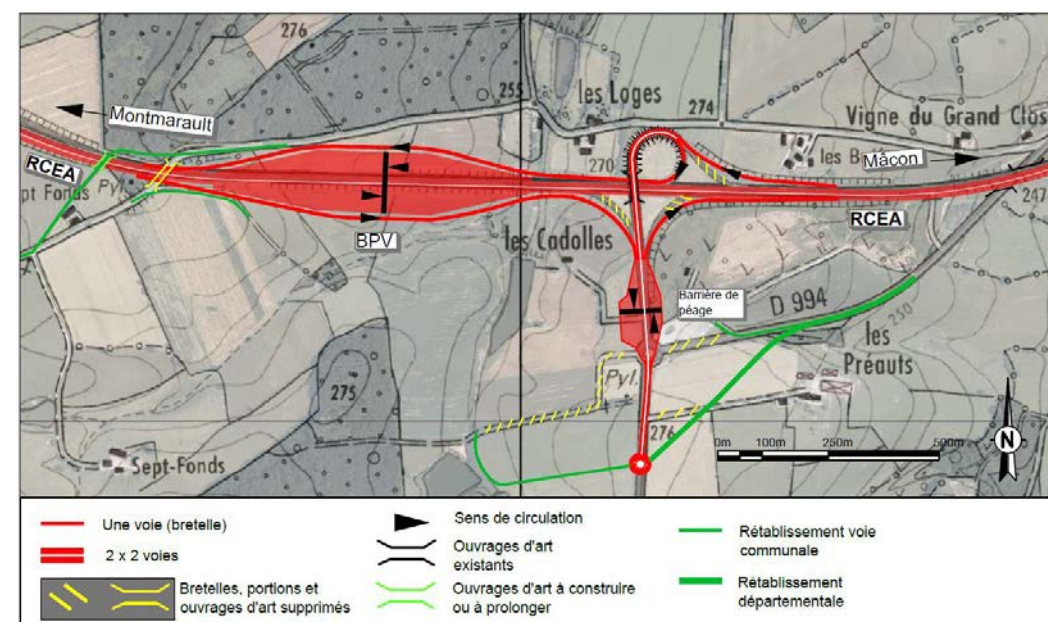


Figure 23 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur Molinet combiné avec une BPV

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014

### 3.2.13. ÉCHANGEUR DE DIGOIN

Cet échangeur de type « trompette » se situe dans une section de la RCEA déjà doublée à ce jour. Il assure l'ensemble des mouvements entre la RCEA et la RD982. Les bretelles d'échange sont à 1 voie de circulation.

Les aménagements consisteront à mettre en conformité les caractéristiques géométriques de cet échangeur avec les référentiels techniques. Les aménagements consisteront en :

- la reprise des deux dispositifs d'insertion sur la RCEA afin de les mettre aux normes (marquage) ;
- la reprise du profil en long de la bretelle d'entrée RD982 vers RCEA Montmarault afin qu'au niveau du musoir l'entrée et la section courante soient à la même altitude.

### 3.3. Les aires annexes

La RCEA concédée comprendra :

- une aire de service à Cressanges accessible aux deux-sens de circulation et accessible par l'échangeur de Cressanges ;
- une aire de repos à Dompierre-sur-Besbre, accessible aux deux sens de circulation, et desservie par l'échangeur de Dompierre ouest ;
- un coupe d'aire de repos à Pierrefitte-sur-Loire déjà en service et accessible par un dispositif d'entrée et de sortie. La capacité en stationnement de cette aire sera augmentée tout en restant dans les emprises existantes.

Le synoptique des aires annexes est présenté en pages suivantes (pages 116 et 117). Il présente les aires annexes déjà existantes ou projetées sur la RCEA pour la partie concédée dans l'Allier entre Montmarault et Digoin. Il est complété par l'ensemble des aires annexes déjà existantes sur les autoroutes A71 et A6, celles projetées sur la RN7 au nord et au sud de Moulin, ainsi que celles projetées en Saône-et-Loire sur les branches sud entre Digoin et Macon et nord entre Digoin et Chalon-sur-Saône.

Ce synoptique indique également les inter-distances entre les aires de repos et les aires de services.

Figure 24 : Synoptique des aires annexes – planche 1

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014

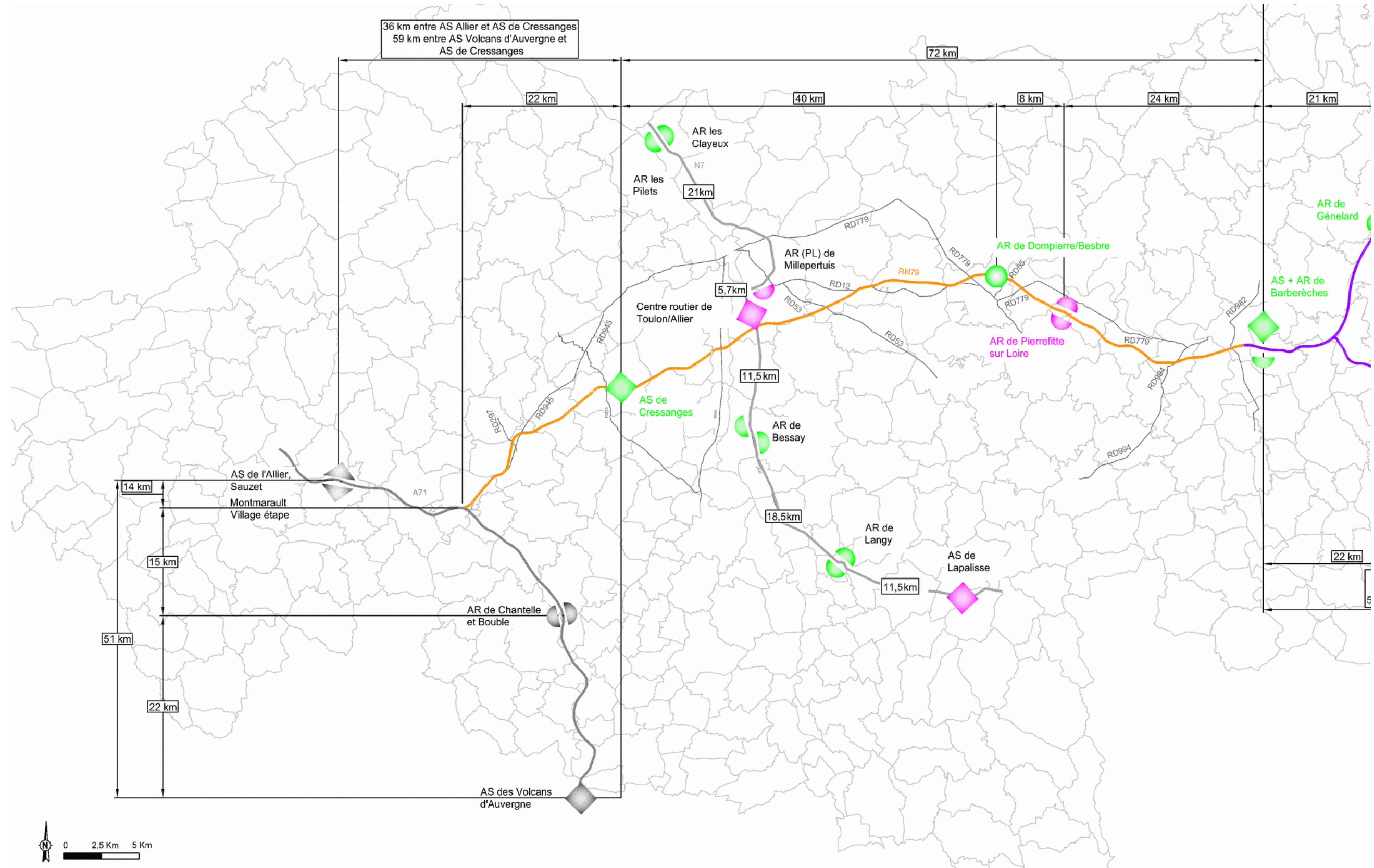
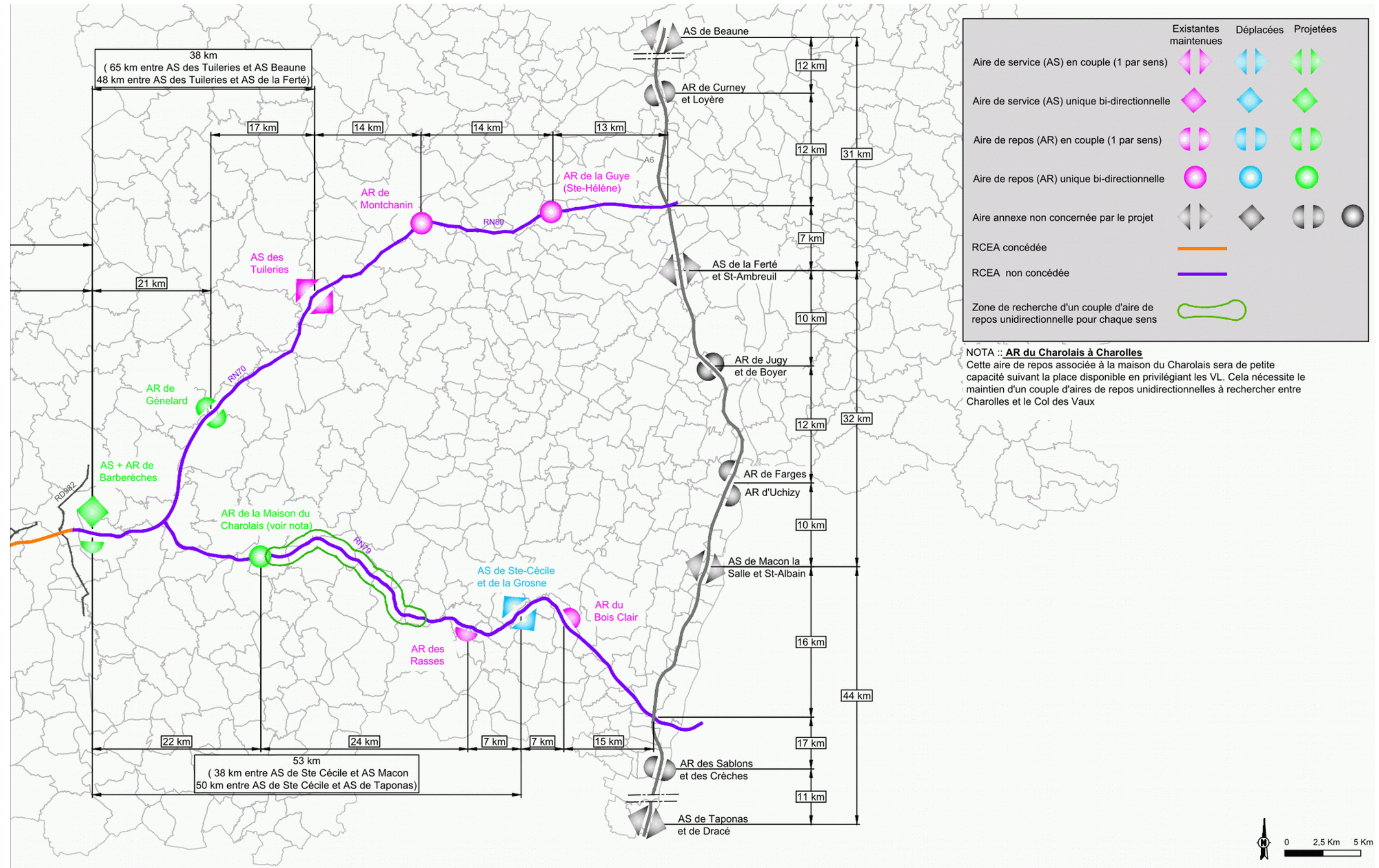


Figure 25 : Synoptique des aires annexes – planche 2

Source : dossier d'Etudes Préalables, Cerema, décembre 2014



### 3.4. Les équipements d'exploitation et de sécurité

Pour l'exploitation de la future autoroute, une réflexion a été menée pour les équipements qui devraient être installés sur un tronçon de 90 km en se référant à d'autres infrastructures dont les caractéristiques se rapprochent de celles du projet, en particulier A77 et A71 sur laquelle vient se connecter RCEA côté ouest.

#### 3.4.1. LA SIGNALISATION

- La signalisation horizontale

L'ensemble de la section est prévue d'être traitée d'une manière homogène et référentiel IISR (Instruction Interministérielle pour la Signalisation Routière) Septième partie : « Marques sur chaussées ». Ce marquage comporte les bandes axiales, le marquage des bandes d'arrêt d'urgence, les marquages des divergents et convergents, les lignes de rive des bretelles, ....

- La signalisation de police

Cette signalisation correspond à l'indication des services rencontrés : parking, aires, gendarmerie. Environ 8 panneaux de police seront mis en place par kilomètre (deux sens confondus).

- La signalisation de rabattement

Cette signalisation concerne les panneaux de direction implantés sur le réseau secondaire ayant pour objectif d'indiquer la proximité de l'autoroute RCEA et d'en jalonner son accès.

Au stade des études préalables, un ratio de 1 panneau de jalonnement tous les 3 km a été compté sur un linéaire de 20 km de part et d'autre des points de rencontre de ces routes avec chaque diffuseur. Les études ultérieures affineront la signalisation à prévoir.

- La signalisation touristique environ une dizaine de panneaux touristiques sera mis en place.
- La signalisation de direction : cette signalisation est spécifique à l'autoroute. Elle est essentiellement concentrée en approche et au droit des échangeurs rencontrés sur tout le linéaire de l'autoroute.
- Tous les diffuseurs rencontrés sont des échangeurs routiers sans affectation de voies, sauf dans le cas de la connexion autoroutière à Montmarault qui se combine avec un nouveau diffuseur et la connexion de la RCEA avec le projet de RN7 à Toulon-sur-Allier.

#### 3.4.2. LES DISPOSITIFS DE RETENUE

Les dispositifs de retenue suivants seront mis en place sur RCEA aménagée à 2x2 voies :

- Terre-Plein Central (TPC) de 3 mètres de largeur ;
- Barrières latérales de sécurité dès lors que la hauteur des remblais excèdera 4 mètres ;
- Dispositifs de sécurité anti-déversement sur les OA franchissant les rivières ;
- Dispositifs anti-éblouissement implantés sur le TPC au droit des courbes de rayons inférieurs ou égal à 1000 mètres.

#### 3.4.3. LES DISPOSITIFS D'EXPLOITATION

Les dispositifs d'exploitations suivants seront mis en place :

- Réseau d'appel d'urgence. Un tel réseau existe déjà sur les sections à 2x2 voies actuelles. Dans le cadre du projet, il est prévu de reprendre en totalité ce réseau qui doit intégrer la fibre optique. Ce réseau comporte des refuges tous les 2 kilomètres pour chaque sens. Ces refuges sont équipés de poste d'appel d'urgence. Leur aménagement devra répondre aux règles en vigueur en termes de dimensions et d'accessibilité.
- Panneaux à Message Variables (PMV) : les PMV permettent l'information des usagers par des panneaux diffusant des messages d'alerte, de conseil ou de prescription de comportement. Au stade des études préalables, il est proposé de la mise en place de 8 PMV en section courante, la localisation de ces dispositifs restant à préciser. Il est également proposé la mise en place de 6 PMV aux accès des échangeurs principaux ;
- Stations de comptage double sens ;
- Information de circulation sur le réseau autoroutier via la fréquence radio 107.7 ;
- Système d'alerte contre-sens ;
- Vidéo surveillance. Ces caméras seront implantées au droit des points sensibles (par exemple dans la traversée du val d'Allier), des barrières de péage et des aires annexes.

## 4. LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Une attention particulière a été apportée à la mise en œuvre de la **démarche d'évitement des effets du projet sur l'environnement**.

L'aménagement de la RCEA consiste en l'aménagement à 2x2 voies d'une infrastructure existante. Les emprises foncières pour le doublement de l'infrastructure ont été définies dans le cadre des déclarations d'Utilité Publiques des années 70 et 90. La démarche d'évitement des enjeux environnementaux a donc principalement porté sur l'implantation des échangeurs et des barrières de péage, des aires annexes et des bassins d'assainissement.

La démarche générale mise en œuvre pour la conception du projet a été la suivante :

- l'établissement d'un état initial de l'environnement et l'identification des évolutions prévisibles du territoire, notamment en termes d'urbanisme à court terme ;
- la définition et le choix des variantes des échangeurs et de BPV guidés par la recherche de l'évitement ou de la suppression des impacts et comparaison des variantes en prenant notamment en compte le critère environnemental ;
- la définition des impacts et des mesures d'insertion à envisager.

Les principales mesures prises en faveur de l'environnement sont les suivantes :

### L'eau et les milieux aquatiques

- remise à niveau et/ou création d'un réseau de collecte séparatif et de bassins de traitement des eaux afin d'améliorer qualitativement et quantitativement la nature des rejets d'eau pluviale vers le milieu naturel ;
- prolongement et/ou la remise aux normes d'ouvrages hydrauliques afin d'assurer le rétablissement de l'ensemble des cours d'eau ou écoulements naturels interceptés ;
- mise en place de banquettes sur certains ouvrages hydrauliques afin de faciliter le franchissement de ces ouvrages par la petite faune ;
- au droit du val d'Allier
  - allongement du viaduc actuel de franchissement de l'Allier de 220 m pour porter sa longueur à 400 m et doublement du viaduc par un ouvrage de 400 m afin de franchir la Réserve Naturel Nationale en viaduc et déplacement des enrochements présents en rive gauche de l'Allier. Ces deux dispositifs ont pour objectif de redonner de l'espace de mobilité au lit de la rivière Allier ;
  - mise en place de mesures d'ingénierie écologique (caissons végétalisés, boudins végétalisés,...) afin de protéger la berge ouest du risque d'érosion ;

- mise en place de mesures d'accompagnement du projet lors du franchissement de la zone inondable du val d'Allier : viaduc de 170 m en remplacement des 9 buses métalliques existantes et 3 ouvrages hydrauliques d'une ouverture de 2x20 m ;
- compensation hydraulique du volume soustrait par l'aménagement d'un remblai en zone inondable lors du franchissement du lit majeur de l'Allier ;

### La faune, la flore et les continuités écologiques :

- préparation (clôture provisoires dans les secteurs sensibles, balisage des espèces protégées, captures préventives,...) et suivi environnemental du chantier par des spécialistes ;
- réalisation de passages inférieurs pour la petite faune ;
- mise en place de clôtures petite faune sur l'ensemble de la section, afin de limiter les risques de collision et également améliorer les conditions de sécurité des usagers ;
- réalisation d'un passage supérieur pour la grande faune (PR41+500) et mise en place d'une clôture grande faune sur un linéaire total d'environ 10 km en amont et en aval du passage grande faune ;
- plantations de haies guides pour les chiroptères ;
- création de mares de substitution et de zones humides ;
- réaménagements écologiques de berges de certains cours d'eau ;
- transferts d'habitats remarquables ;

### Le bruit :

- réalisation de protections acoustiques (écrans, merlons ou isolations de façade) afin de ramener la contribution sonore de l'infrastructure sous les seuils réglementaires ;

### Le paysage :

- accompagnement paysager des aménagements : section courante, échangeurs, barrières de péage, aires annexes.

### Phase de conception détaillée et de chantier :

- exigence de la mise en place d'un système de management environnemental pour les phases de conception et de travaux, afin de bien prendre en compte les enjeux attachés à la réalisation des travaux avec les impacts prévisibles, de mettre en place une organisation d'intervention et des méthodes d'exécution évitant et limitant les impacts, de définir et mettre en œuvre les mesures associées, et d'en suivre et contrôler les exécutions ;

**Phase d'exploitation :**

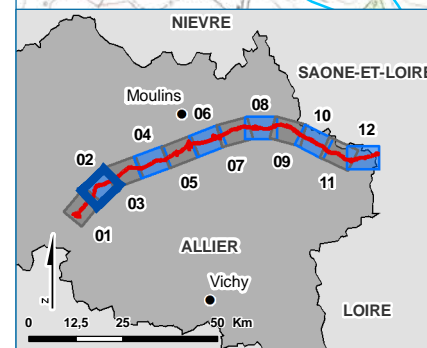
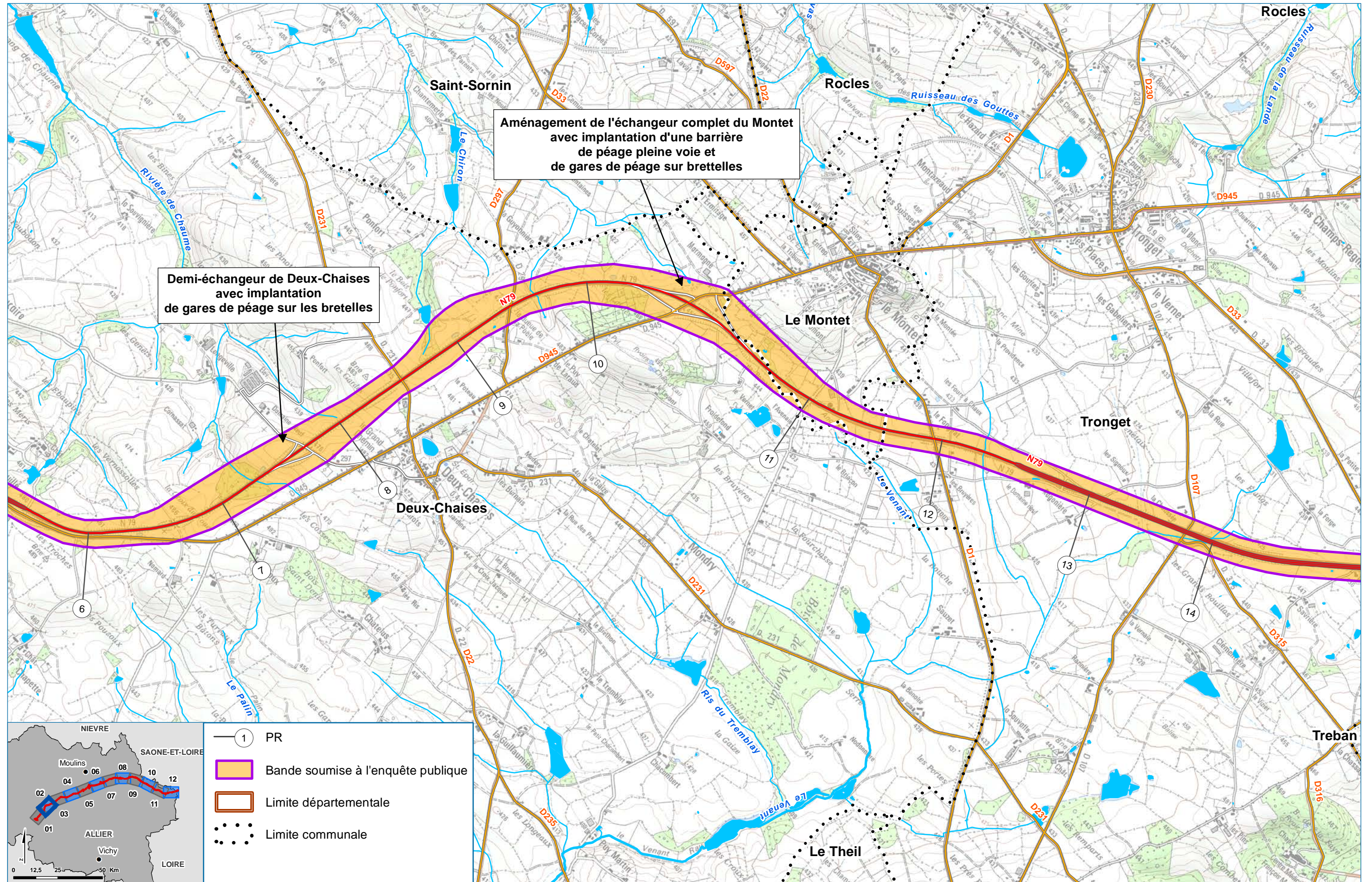
- mise en place d'un entretien et d'une gestion des mesures de compensation sur l'ensemble de la durée de la concession ;
- établissement d'un bilan LOTI et suivi de la mise en œuvre des Engagements de l'Etat dans les années suivants la mise en service du projet.

N.B : Tous les engagements et recommandations de l'étude d'impact ont donc vocation à être repris dans le dossier des engagements de l'État, ainsi que les engagements qui pourraient être pris à l'issue de l'enquête publique

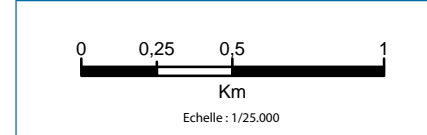


# Pièce D. PLAN GENERAL DES TRAVAUX



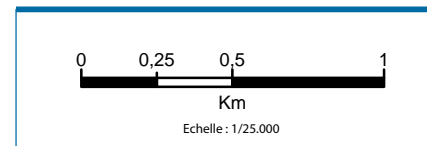
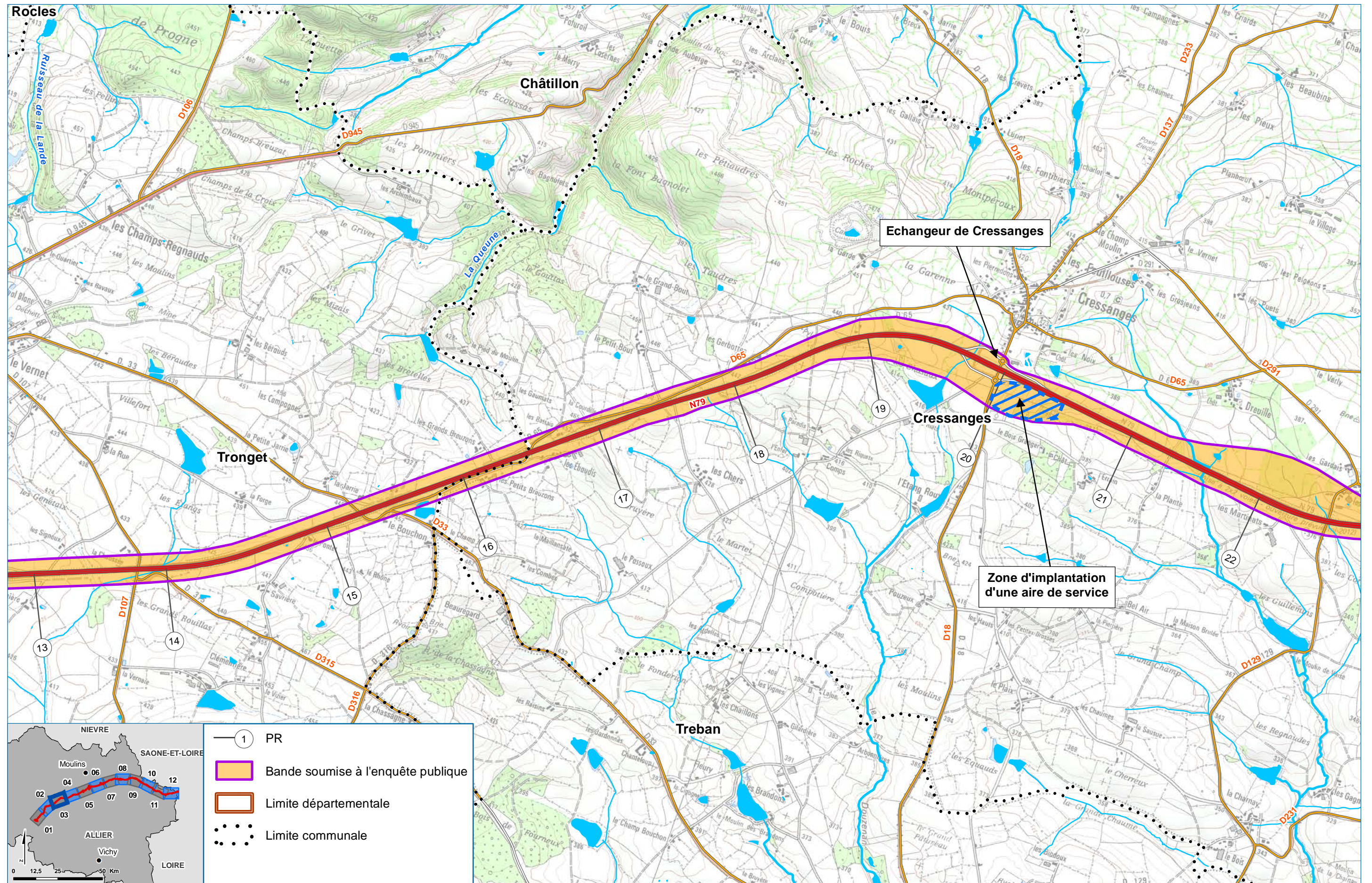


- ① PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- ⋯ Limite communale



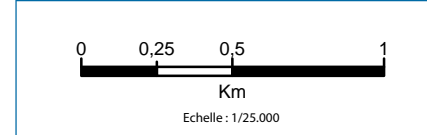
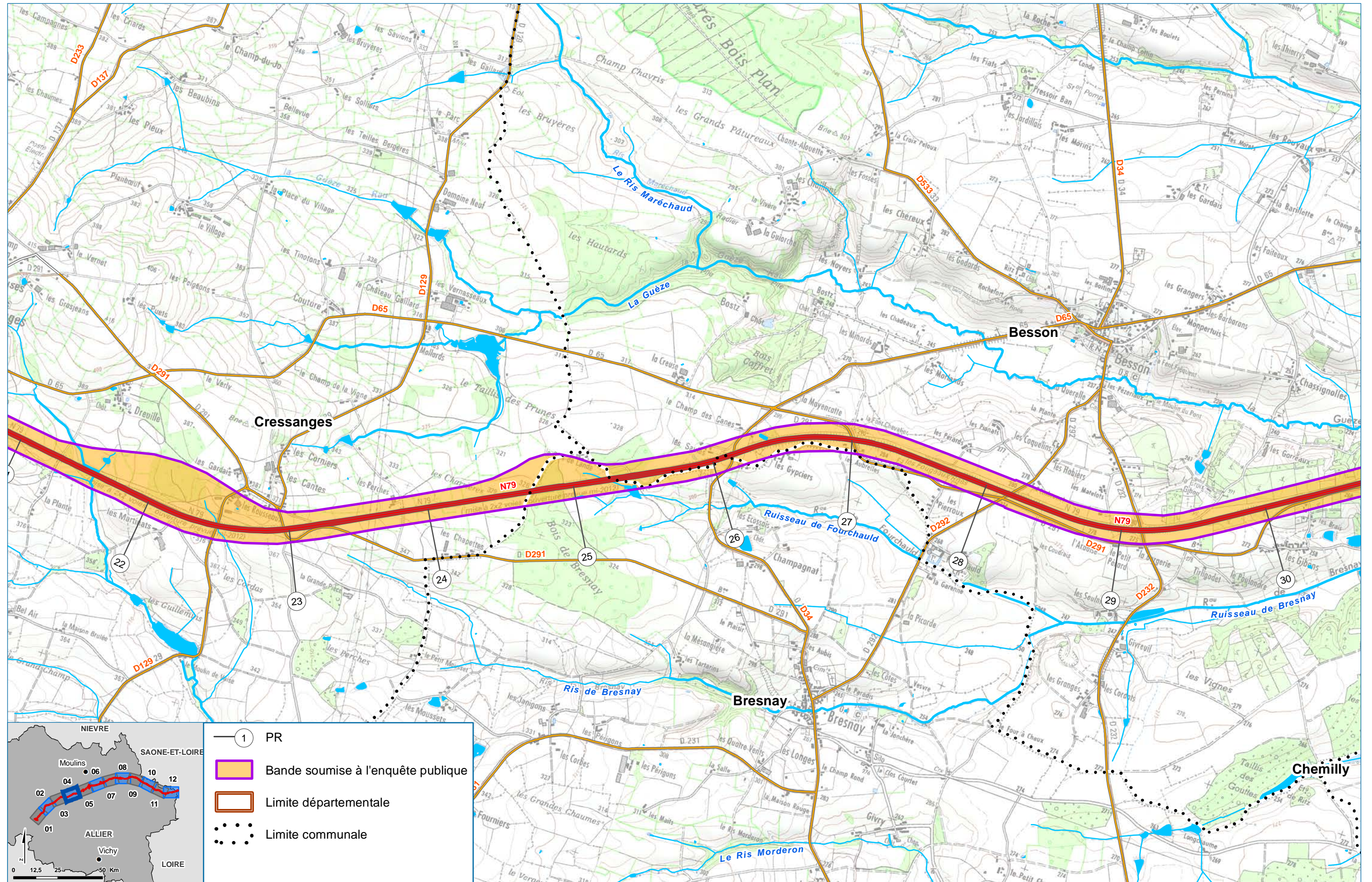
Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016

MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



Source : IGN  
 Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016

MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



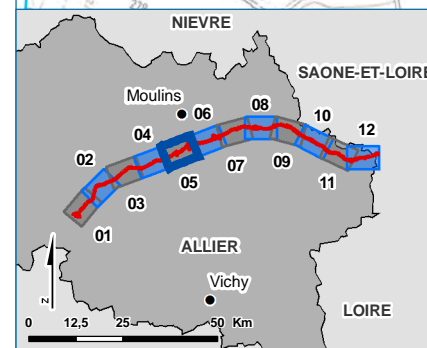
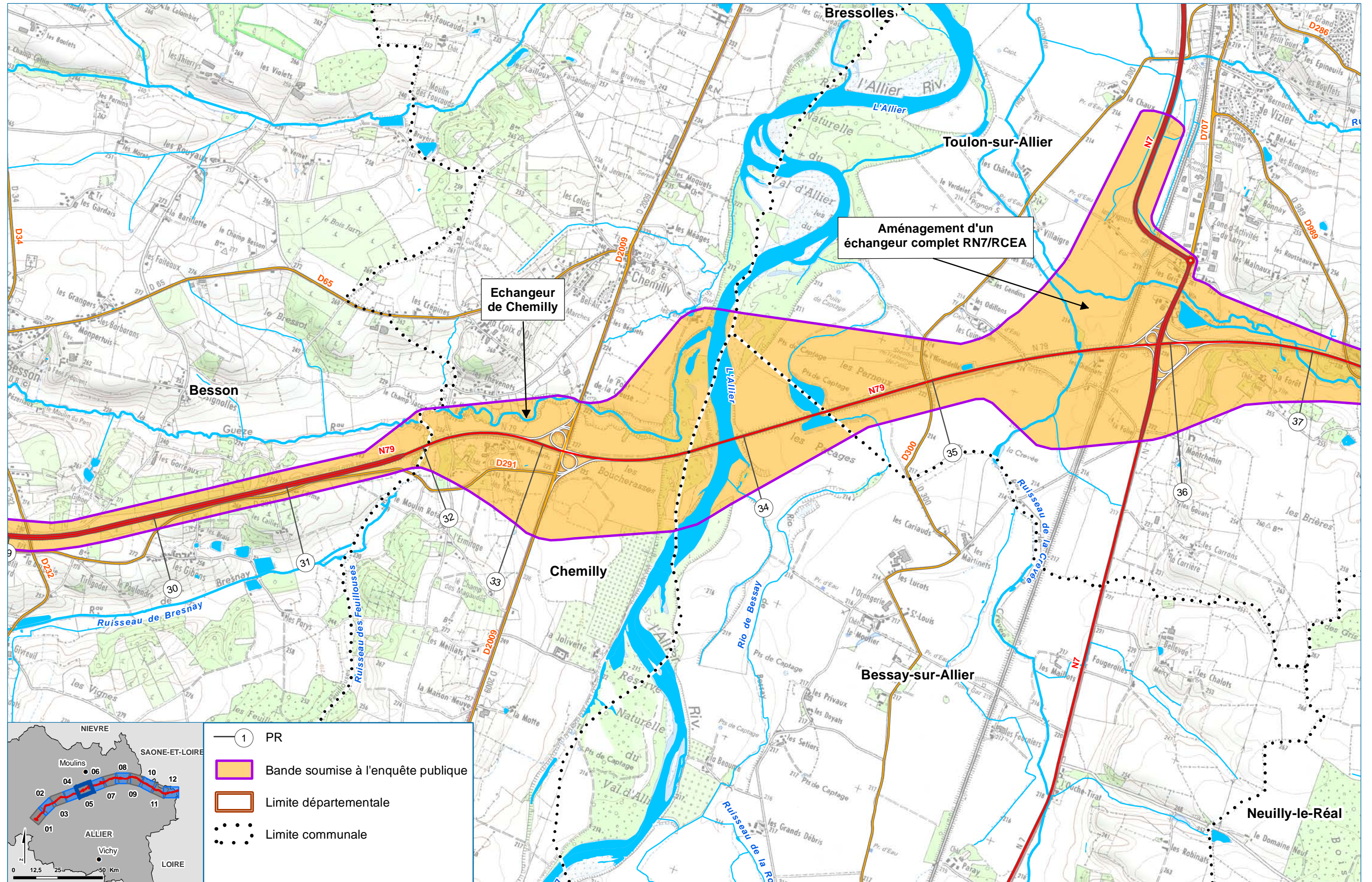
MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



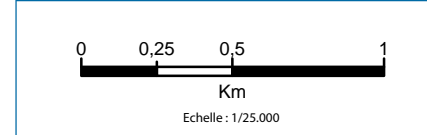
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

RCEA\_GEN\_PlanGeneralTravaux

Planche 4 sur 12



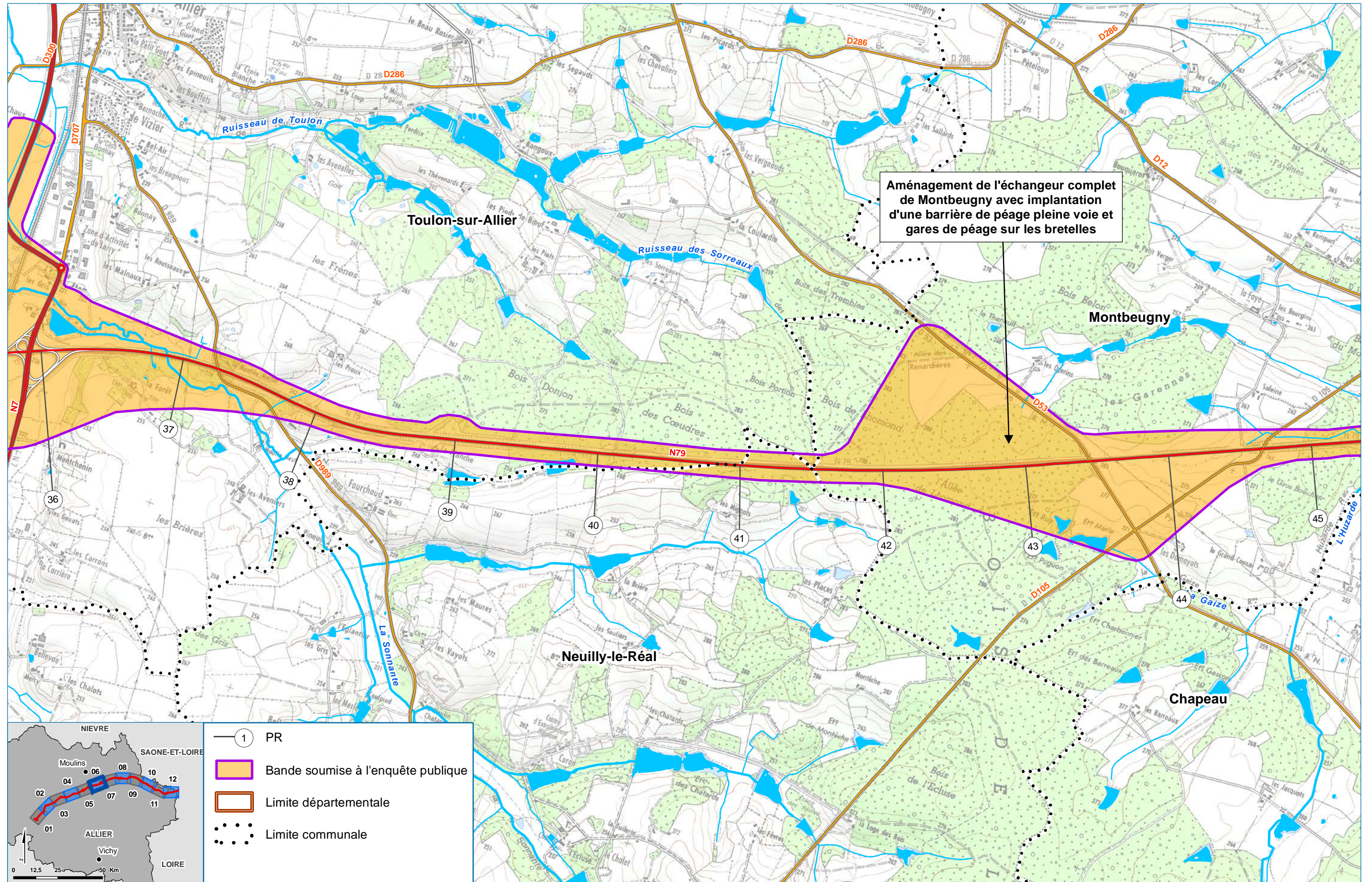
- PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- Limite communale



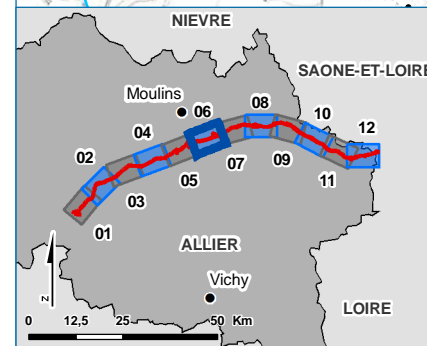
Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



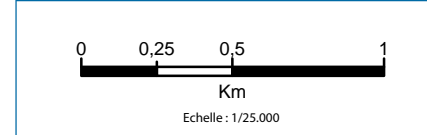
MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA  
SNC LAVALIN



Aménagement de l'échangeur complet de Montbeugny avec implantation d'une barrière de péage pleine voie et gares de péage sur les bretelles



- ① PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- Limite communale



Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



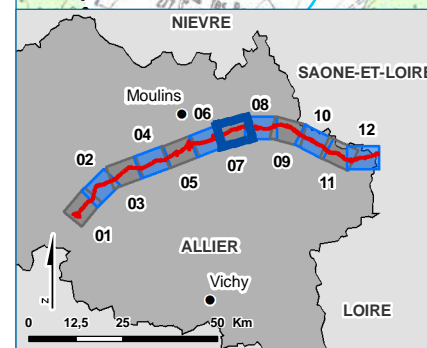
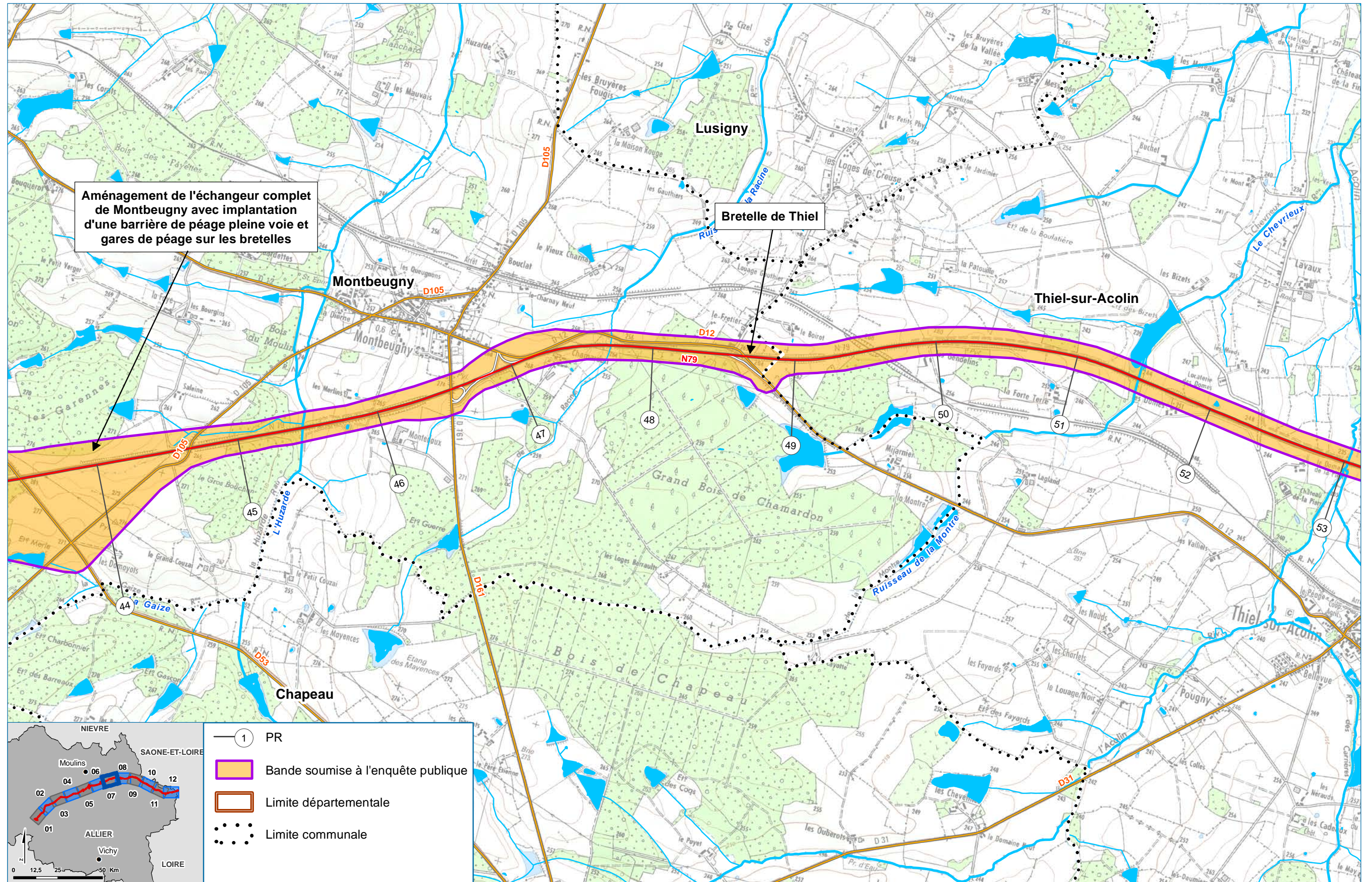
MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



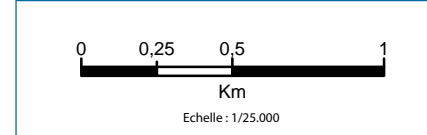
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

RCEA\_GEN\_PlanGeneralTravaux

Planche 6 sur 12



- ① PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- ⋯ Limite communale

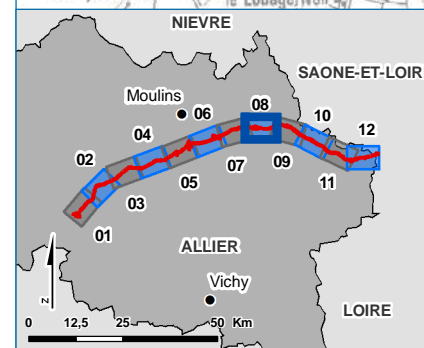
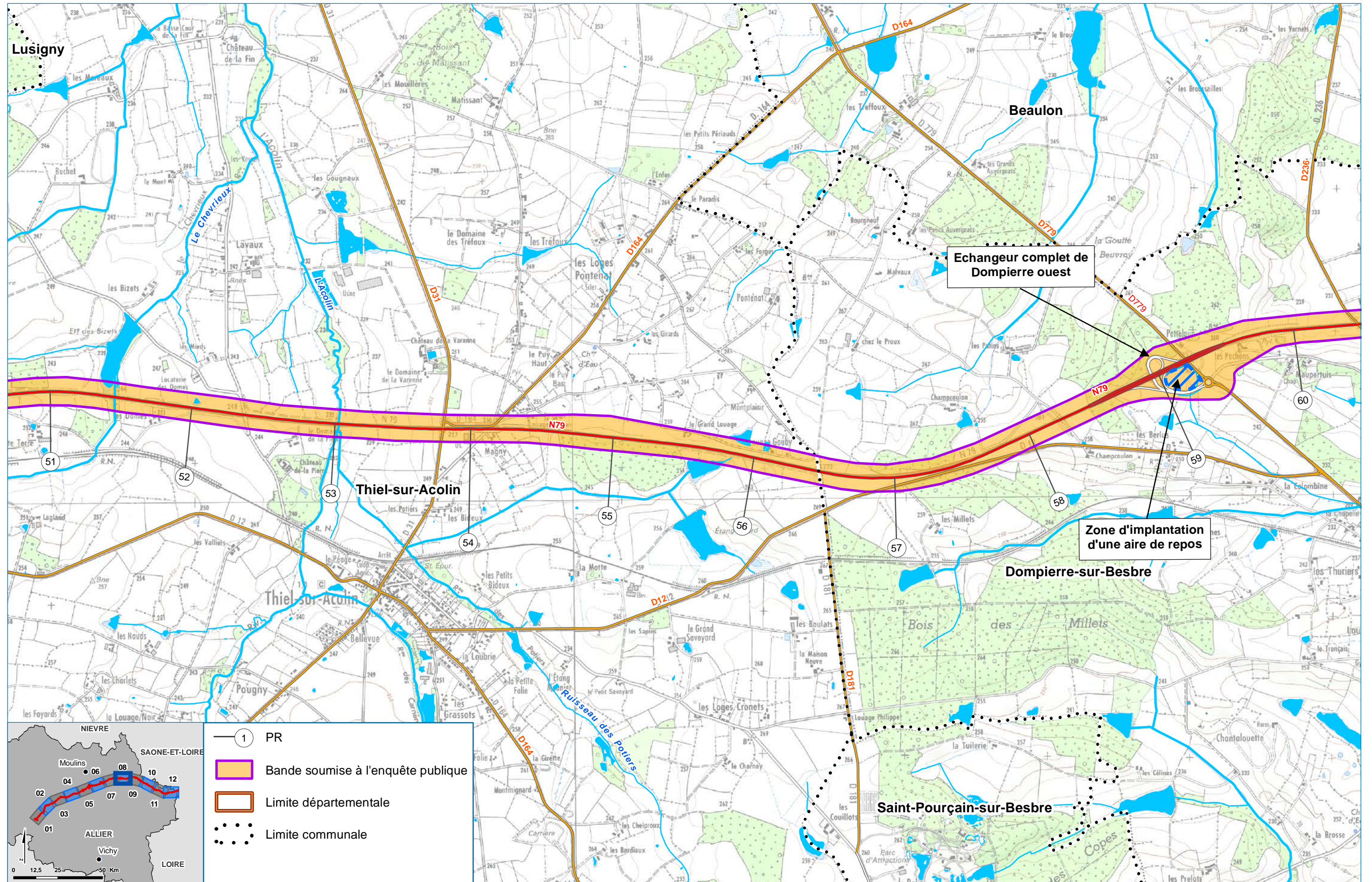


Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016

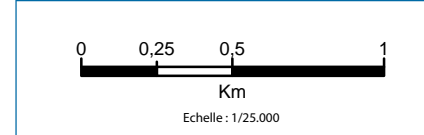


MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA  
SNC LAVALIN





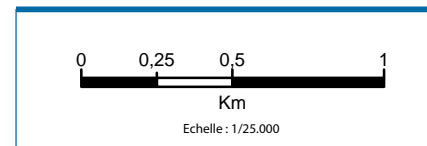
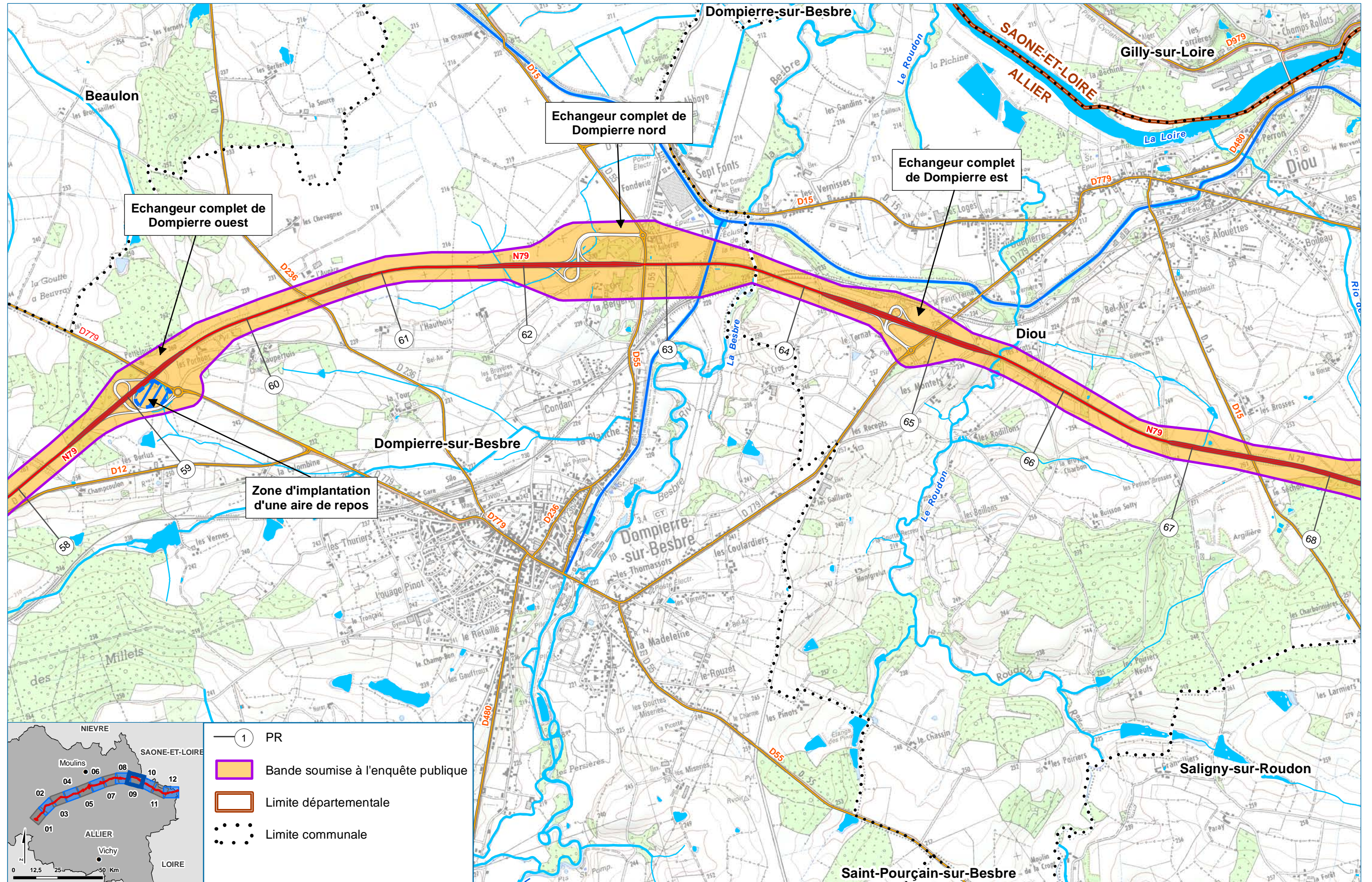
- ① PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- ⋯ Limite communale



Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



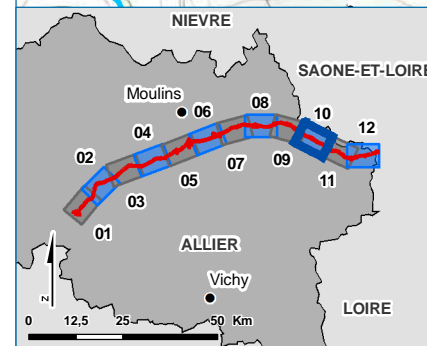
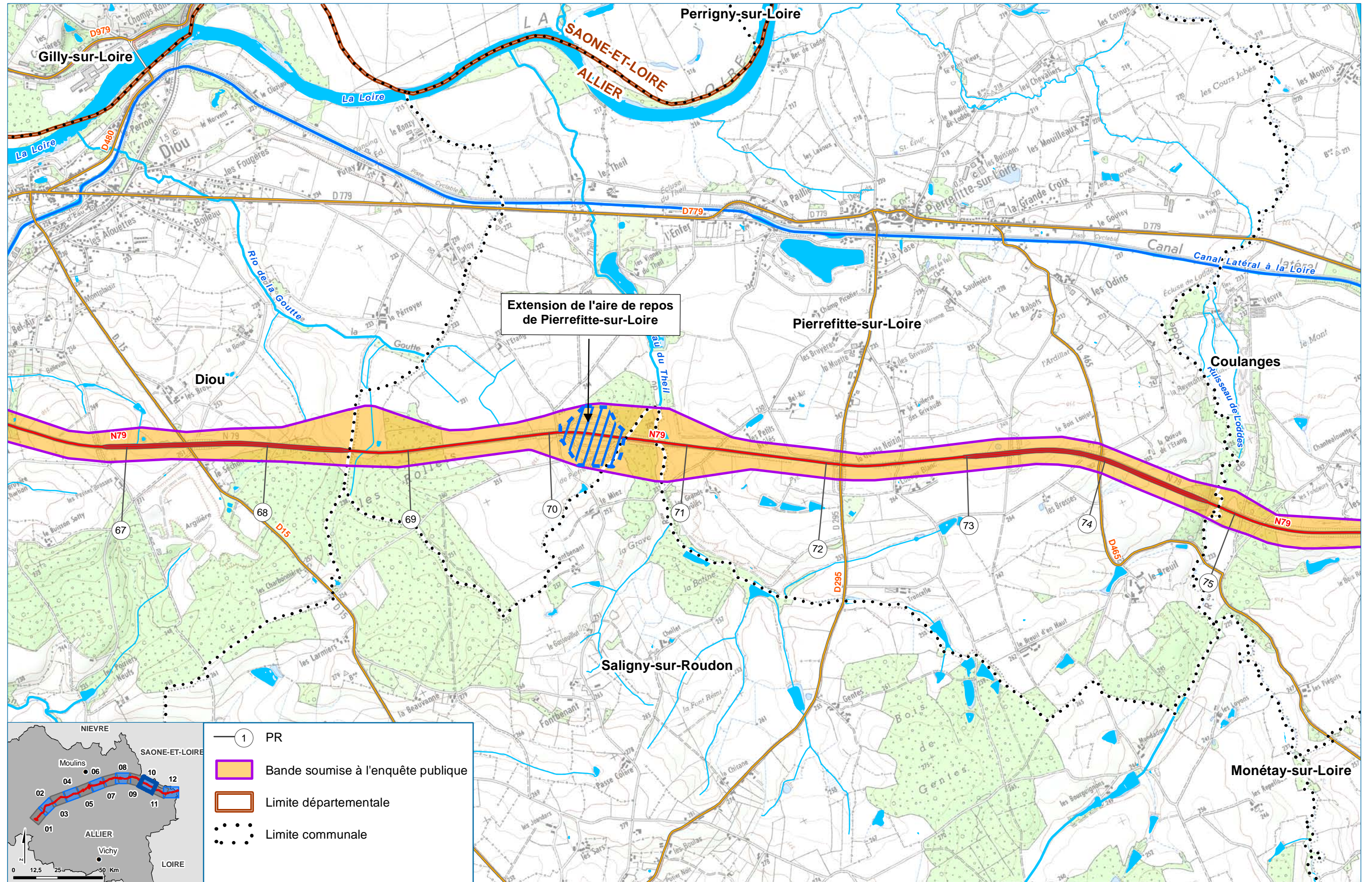
MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA  
SNC LAVALIN



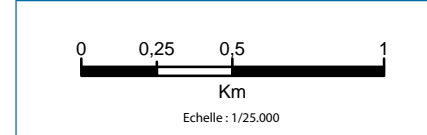
Source : IGN  
 Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA  
 SNC LAVALIN



- PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- Limite communale



Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



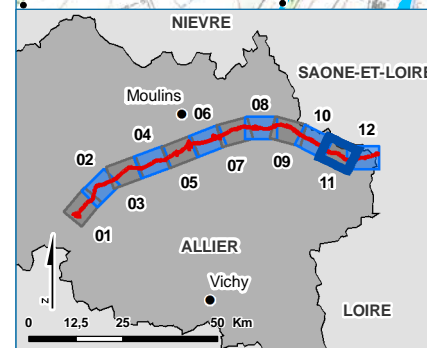
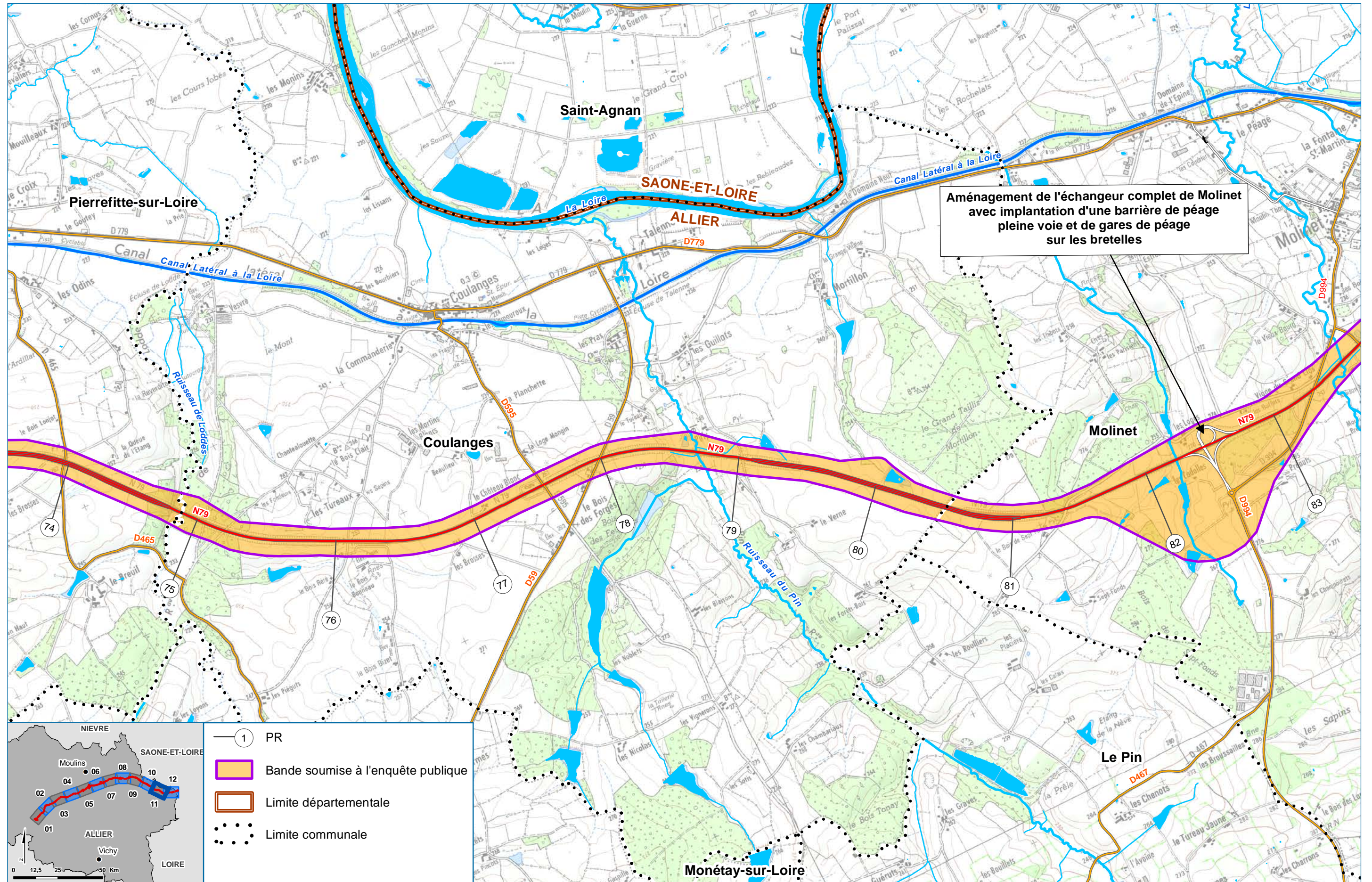
MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



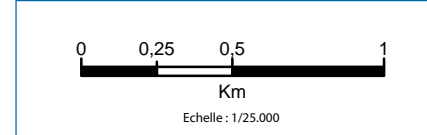
PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

RCEA\_GEN\_PlanGeneralTravaux

Planche 10 sur 12



- ① PR
- Bande soumise à l'enquête publique
- Limite départementale
- Limite communale



Source : IGN  
Réalisation : SNC LAVALIN mars 2016



MISE À 2X2 VOIES DE LA RCEA



PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

RCEA\_GEN\_PlanGeneralTravaux

Planche 11 sur 12





# Pièce E. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES





L'estimation des coûts d'aménagement à 2x2 voie de la RCEA s'élève à (arrondie à) **419,3 millions d'euros** hors taxes, en valeur octobre 2013.

Les montants se répartissent de la manière suivante :

Postes	Montants € (arrondi à , dont provision pour risques)
Etudes et direction de travaux	53,744 M€ TTC
Acquisitions foncières et frais annexes	1,279 M€ sans TVA
Travaux	447,864 M€ TTC
1 % paysage	3,732 M€ sans TVA
<b>Total</b>	<b>506, 619 M€ TTC</b>
<b>Total arrondi à</b>	<b>506, 7 M€ TTC</b>

Source : Dossier d'études préalables, Pièce S – Estimation générale du projet Cerema décembre 2014.



# Sommaire des illustrations

## Cartes

Carte 1 : Localisation des communes concernées par le projet .....	10
Carte 2 : Plan de situation de la RCEA à l'échelle de la France .....	40
Carte 3 : Plan de situation .....	41
Carte 4 : Itinéraire de RCEA en France et en Europe .....	47
Carte 5 : La RCEA et la desserte du territoire.....	47
Carte 7 : Les différentes fonctionnalités de la section de la RCEA comprise entre l'A71 et l'A6.....	48
Carte 6 : Les différentes fonctionnalités de la RCEA entre l'A71 et l'A6.....	48
Carte 8 : Synoptique global de la RCEA actuelle (situation 2014).....	61
Carte 9 : Itinéraires alternatifs larges.....	93
Carte 10 : Itinéraires alternatifs régionaux .....	93
Carte 11 : Itinéraires d'évitement – BPV du Montet.....	94
Carte 12 : Itinéraires d'évitement – BPV de Montbeugny .....	95
Carte 13 : Itinéraires d'évitement – BPV de Molinet .....	96
Carte 14 : Plan Général des Travaux – Planche 1.....	122
Carte 15 : Plan Général des Travaux – Planche 2.....	123
Carte 16 : Plan Général des Travaux – Planche 3.....	124
Carte 17 : Plan Général des Travaux – Planche 4.....	125
Carte 18 : Plan Général des Travaux – Planche 5.....	126
Carte 19 : Plan Général des Travaux – Planche 6.....	127
Carte 20 : Plan Général des Travaux – Planche 7.....	128
Carte 21 : Plan Général des Travaux – Planche 8.....	129
Carte 22 : Plan Général des Travaux – Planche 9.....	130
Carte 23 : Plan Général des Travaux – Planche 10.....	131
Carte 24 : Plan Général des Travaux – Planche 11.....	132
Carte 25 : Plan Général des Travaux – Planche 12.....	133

## Figures

Figure 1 : Synoptique de la RCEA actuelle – planche 1 .....	62
Figure 2 : Synoptique de la RCEA actuelle – planche 2 .....	63
Figure 3 : Systèmes de péage ouvert et fermé .....	74
Figure 4 : les différentes variantes étudiées pour l'aménagement de l'échangeur de Montmarault.....	77
Figure 5 : localisation des variantes d'implantation de la Barrière de péage Pleine Voie du Montet.....	80
Figure 6 : présentation des variantes de l'échangeur de Toulon-sur-Allier – planche 1 .....	82
Figure 7 : présentation des variantes de l'échangeur de Toulon-sur-Allier – planche 2 .....	83
Figure 8 : localisation des variantes de la Barrière de péage Pleine Voie de Montbeugny .....	85
Figure 9 : localisation des variantes de la Barrière de péage Pleine Voie de Molinet .....	87
Figure 10 : Schéma du système de péage retenu .....	92
Figure 11 : Synoptique de l'emplacement des barrières de péage – à titre indicatif .....	92

Figure 12 : Profil en travers type en section courante .....	98
Figure 13 : Tracé d'ensemble du projet – planche 1 .....	108
Figure 14 : Tracé d'ensemble du projet – planche 2 .....	109
Figure 15 : Schéma de principe de l'aménagement du diffuseur de Montmarault. ....	110
Figure 16 : Demi-échangeur de Deux-Chaises avec aménagement de BPV sur les bretelles.....	110
Figure 17 : Schéma de principe du réaménagement de l'échangeur du Montet avec des barrières de péage.....	111
Figure 18 : Échangeur de Cressanges remanié en 2014 .....	111
Figure 19 : Echangeur de Chemilly.....	112
Figure 20 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur du RN7/RCEA en phase transitoire .....	112
Figure 21 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur du RN7/RCEA dans sa configuration définitive .....	112
Figure 22 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur de Montbeugny dans sa configuration définitive .....	113
Figure 23 : Schéma de principe de l'aménagement de l'échangeur Molinet combiné avec une BPV .....	114
Figure 24 : Synoptique des aires annexes – planche 1 .....	116
Figure 25 : Synoptique des aires annexes – planche 2 .....	117

## Tableaux

Tableau 1 : Communes concernées par le projet .....	9
Tableau 2 : Les grandes étapes du projet .....	19
Tableau 3 : Aménagements réalisés dans l'Allier et en Saône-et-Loire dans le cadre du CPER et des différents programmes routiers .....	54
Tableau 4 : Liste des échangeurs actuels sur la RCEA.....	61
Tableau 5 : Synthèse comparative des deux scénarios d'aménagement et solution retenue.....	73
Tableau 6 : Valeurs minimales des rayons du tracé en plan.....	97
Tableau 7 : Caractéristiques du profil en long .....	97
Tableau 8 : Liste des échangeurs de la RCEA concédée.....	99
Tableau 9 : Rétablissement des routes nationales et des principales routes départementales .....	100
Tableau 10 : Rétablissement des voies ferrées.....	100
Tableau 11 : Liste des ouvrages d'art courants peu ou pas modifiés .....	103
Tableau 12 : Liste des ouvrages d'art courants créés ou modifiés .....	104
Tableau 13 : Liste des ouvrages d'art non courants modifiés ou créés.....	106



## Abréviations et sigles

A	
<b>AB</b>	Agriculture Biologique
<b>ABF</b>	Architecte des Bâtiments de France
<b>ADEME</b>	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
<b>AE-CGEDD</b>	Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
<b>AEP</b>	Alimentation en Eau Potable
<b>AMVAP</b>	Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine
<b>AOC</b>	Appellation d'Origine Contrôlée
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports
<b>APPB</b>	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope
<b>APRR</b>	Autoroutes Paris Rhin-Rhône
<b>ARS</b>	Agence régionale de la Santé
B	
<b>BAU</b>	Bande d'Arrêt d'Urgence
C	
<b>CA</b>	Chambre d'Agriculture
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CdC</b>	Communauté de Communes
<b>CD</b>	Conseil départemental
<b>CDT</b>	Comité Départemental du Tourisme
<b>Cerema</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
<b>CGDD</b>	Commissariat Général au Développement Durable
<b>CGEDD</b>	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
<b>CIA</b>	Consultation Inter-Administrative
<b>CNDP</b>	Commission Nationale du Débat Public
<b>CNPN</b>	Conseil National de la Protection de la Nature
<b>COV</b>	Composé Organique Volatil
<b>CPDP</b>	Commission Particulière du Débat Public
<b>CSRPN</b>	Comité Scientifique Régional du Patrimoine Naturel
<b>CPER</b>	Contrat Plan Etat Région
<b>CREN</b>	Conservatoire Régional des Espaces Naturels

<b>CRPF</b>	Centre Régional de la Propriété Forestière
D	
<b>dB</b>	Décibel
<b>dB(A)</b>	Décibel Pondéré (A)
<b>DDRM</b>	Dossier départemental des Risques Majeurs
<b>DDT</b>	Direction Départemental des Territoires
<b>DIR</b>	Direction Interdépartementale des Routes
<b>DOCOB</b>	DOcument d'OBjectif
<b>DRAC</b>	Direction Régionale des Affaires Culturelles
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DUP</b>	Déclaration d'Utilité Publique
E	
<b>EBC</b>	Espace Boisé Classé
<b>ENS</b>	Espace Naturel Sensible
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>ERC</b>	Eviter Réduire Compenser
<b>GLAT</b>	Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire
<b>GR</b>	Grande Randonnée
H	
<b>ha</b>	Hectare
I	
<b>IBD</b>	Indice Biologique Diatomées
<b>IBGN</b>	Indice Biologique Général Normalisé
<b>ICPE</b>	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
<b>ICTAAL</b>	Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison
<b>INRAP</b>	Institut Nationale de Recherches Archéologiques Préventives
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
<b>IGP</b>	Indication Géographique Protégée
<b>ITPC</b>	Interruption Terre-plein Central
J	
<b>JO</b>	Journal Officiel
K	
<b>km</b>	Kilomètre

**L**

<b>LAeq</b>	Niveau Acoustique Équivalent
<b>LDEN</b>	Niveau sonore jour/soir/nuit exprimé en décibel
<b>LEMA</b>	Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
<b>LGV</b>	Ligne Grande Vitesse
<b>LPO</b>	Ligue de Protection des Oiseaux

**M**

<b>M</b>	Mètre
<b>MEDDE</b>	Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
<b>MES</b>	Matière en Suspension
<b>MISE</b>	Mission InterService Eau

**N**

<b>NGF</b>	Nivellement Général de France
<b>NPHE</b>	Niveau des Plus Hautes Eaux

**O**

<b>OAC</b>	Ouvrage d'Art Courant
<b>OANC</b>	Ouvrage d'Art Non Courant
<b>OH</b>	Ouvrage Hydraulique
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONEMA</b>	Office Nationale de l'Eau et des Milieux Aquatiques
<b>ONF</b>	Office National des Forêts

**P**

<b>PADD</b>	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
<b>PDIPR</b>	Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
<b>PDMI</b>	Programme de Modernisation des Itinéraires
<b>PI</b>	Passage Inférieur
<b>PK</b>	Point Kilométrique
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme
<b>PMV</b>	Panneau à messages variables
<b>POD</b>	Portique ouvert double
<b>PPR</b>	Plan de Prévention des Risques
<b>PPRI</b>	Plan de Prévention des Risques d'Inondation
<b>PPMT</b>	Plan de Prévention des Risques Mouvement de Terrain

<b>PR</b>	Point de Repère
<b>PRQA</b>	Plan Régional de la Qualité de l'Air
<b>PS</b>	Passage Supérieur
<b>PSIQ</b>	Proposition de Site d'Intérêt Communautaire
<b>PT</b>	Profil en Travers

**Q**

**R**

<b>RCEA</b>	Route Centre Europe Atlantique
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>RGA</b>	Recensement Général Agricole
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>RNN</b>	Réserve Naturelle Nationale
<b>RNU</b>	Règlement National d'Urbanisme
<b>RTE</b>	Réseau Transport Électricité

**S**

<b>SADD</b>	Schéma d'Aménagement et de Développement Durable
<b>SAFER</b>	Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural
<b>SAGE</b>	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
<b>SAU</b>	Surface Agricole Utile
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SDAGE</b>	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
<b>SDIS</b>	Service Départemental d'Incendie et de Secours
<b>SETRA</b>	Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
<b>SNIT</b>	Schéma National des Infrastructures de Transport
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de fer Français
<b>SRADDT</b>	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
<b>SRCE</b>	Schéma Régional de Cohérence Écologique
<b>SRU</b>	Solidarité Renouvellement Urbain
<b>STEP</b>	STation d'EPuration des eaux usées

**T**

<b>TER</b>	Train Express Régional
<b>THT</b>	Très Haute Tension

<b>TMD</b>	Transport de Matière Dangereuse
<b>TPC</b>	Terre Plein Central
<b>TRI</b>	Taux de Rentabilité Interne
<b>TVB</b>	Trame Verte et Bleue
<b>U</b>	
<b>UICN</b>	Union Internationale pour la Conservation de la Nature
<b>V</b>	
<b>VAN</b>	Valeur Actuelle Nette
<b>VC</b>	Voie Communale
<b>VNF</b>	Voie Navigable de France
<b>VSVL</b>	Voie Spécialisée pour les Véhicules Lents
<b>Z</b>	
<b>ZA</b>	Zone d'Activité
<b>ZAC</b>	Zone d'Activité Concertée
<b>ZAP</b>	Zone d'Action Prioritaire
<b>ZDE</b>	Zone de Développement de l'Éolien
<b>ZH</b>	Zone Humide
<b>ZI</b>	Zone Inondable
<b>ZICO</b>	Zone Importante de Conservation des Oiseaux
<b>ZNIEFF</b>	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique
<b>ZPPAUP</b>	Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager
<b>ZPS</b>	Zone de Protection Spéciale
<b>ZSC</b>	Zone Spéciale de Conservation

