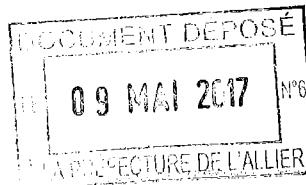


3 9 2 6 7 4



Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

2 8 MARS 2017

Annexe 2 au décret n° DEVT1638148D

Le Rapporteur,

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79), par recours à une concession autoroutière entre Montmarault (03) et Digoin (71), portant mise en compatibilité de documents d'urbanisme, et conférant le statut autoroutier à la RN 79 (RCEA)

(Article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

A cet égard, il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, étant précisé que les études à mener après la déclaration d'utilité publique relèvent pour l'essentiel de la responsabilité du concessionnaire autoroutier.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, immeuble Lugdunum, 5, place Jules Ferry, 69453 Lyon Cedex 06. Pour les études à mener après la déclaration d'utilité publique, s'agissant de la section Montmarault-Sazeret, il conviendra de s'adresser à la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), 36 rue du Docteur Schmitt à Saint-Apollinaire (21).

1. Présentation de l'opération autoroutière

A ce jour, la RCEA constitue une grande liaison transversale Est-Ouest qui relie la façade atlantique, depuis Royan, au sillon rhodanien via Chalon-sur-Saône et Mâcon et, au-delà, à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Elle assure également une fonction importante de desserte locale et contribue grandement à l'attractivité des territoires qu'elle traverse, en confortant les activités économiques qui y sont implantées. Dans l'Allier, la RCEA est constituée de la RN 145, de l'A 714, de l'A 71 (sur 23 km) et de la RN 79.

La section de la RN 79 concernée par le présent projet, située entre le giratoire de Montmarault, au droit de l'autoroute A 71 et l'échangeur de Digoin, est longue de 92 kilomètres (un seul kilomètre se situe en Saône-et-Loire et le reste dans l'Allier). Le trafic sur cette section est de l'ordre de 10 000 véhicules par jour, dont une proportion de poids-lourds particulièrement élevée, atteignant 45 % sur certaines sections, alors que la moyenne nationale est de 12 % pour le réseau routier national non concédé.

Dans ce contexte où les enjeux particuliers de sécurité particulièrement prégnants (occurrence d'accidents particulièrement graves) sont associés aux enjeux de développement, de desserte et d'accessibilité, un aménagement de l'axe, sous la forme d'une mise à 2 x 2 voies avec statut autoroutier, doit être engagé dans les meilleurs délais.

Le parti d'aménagement retenu est celui d'une mise à 2 x 2 voies de la RN 79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière d'une longueur d'environ 92 kilomètres entre Digoin, en Saône-et-Loire et l'échangeur avec l'autoroute A 71, sur le territoire de la commune de Montmarault, dans le département de l'Allier.

La RCEA concédée sera équipée de 13 échangeurs. Il s'agit de diffuseurs vers des routes départementales, sauf pour les deux points d'échanges principaux que sont la connexion autoroutière à l'ouest entre A 71 et RCEA et la connexion entre RN 7 et RCEA :

- à Montmarault, le projet consiste à réaliser une bifurcation autoroutière entre A 71 et RCEA. Une gare de péage sera disposée sur les bretelles diffusant vers la voirie locale pour capter les usagers qui sortiront du réseau autoroutier pour aller sur Montmarault ;
- à Toulon-sur-Allier, l'échangeur actuel est supprimé et remplacé par un nouvel échangeur de type nœud autoroutier entre deux infrastructures à 2 x 2 voies et favorise les mouvements principaux entre RN 7 Nord et RCEA.

Par décret n° 2015-1044 du 21 août 2015, approuvant les avenants aux conventions passées entre l'État et la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), celle-ci est devenue le concessionnaire de la section de la RCEA comprise entre le giratoire de Montmarault et le passage supérieur de la voie communale (VC) du Grand Champ, à Sazeret. La société APRR assurera donc la construction et l'exploitation de ce tronçon de 4 kilomètres environ.

S'agissant de la section Montmarault - Sazeret, le coût des aménagements est estimé à 90 M€ HT (valeur 2012). S'agissant de la section Sazeret (VC du Grand Champ) - Digoin, le coût des travaux de mise à 2 x 2 voies au statut autoroutier et des aménagements liés à la concession s'élève à 506,7 M€ (valeur 2013). Le financement sera intégralement assuré par le futur concessionnaire de l'infrastructure qui sera, pour sa part, désigné par l'État au terme d'une procédure de mise en concurrence.

Sous réserve de sa déclaration d'utilité publique, la mise en service de la RCEA aménagée à 2 x 2 voies est prévue fin 2021, alors que la section concédée à la société APRR devrait être mise en service fin 2020.

2. Caractère d'utilité publique

Dans la traversée du département de l'Allier, la RN 79 se caractérise par une accidentalité particulièrement marquée. Même s'il reste légèrement inférieur à ce qui est constaté sur l'ensemble du réseau national, le nombre d'accidents sur la RCEA demeure élevé. Surtout, la gravité des accidents y est très supérieure, en raison notamment d'une proportion importante de chocs frontaux avec des poids lourds.

Au-delà de ces enjeux de sécurité très importants, le projet répond par ailleurs à des objectifs visant à favoriser l'attractivité et la desserte des territoires traversés :

- en maintenant et adaptant les échangeurs existants,
- en fiabilisant les temps de parcours et en améliorant la fluidité,
- en améliorant la qualité de service en créant des aires de service et de repos,
- en prenant en compte les enjeux environnementaux et le cadre de vie, notamment par l'amélioration de la traversée du Val d'Allier.

Les volumes de trafic attendus en 2021 sur le nouvel aménagement varient de 10 600 à 19 300 véhicules par jour selon les sections et soulignent la part importante du trafic de poids lourds, estimé sur certaines sections à 37 % du trafic total.

Au regard de ces objectifs, ce projet, dont les études socio-économiques établissent le taux de rentabilité interne à 14,6 %, revêt un caractère d'utilité publique indéniable.

Les inconvénients de cet aménagement, qui s'appuie pour l'essentiel sur la voirie existante, n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il présente. Son effet d'emprise est limité, ce qui lui permet de se présenter comme la solution de moindre impact environnemental.

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 25 avril au 17 juin 2016, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi que sur le classement de la RCEA dans la catégorie des autoroutes.

Au terme de l'enquête, la commission d'enquête a émis, dans ses conclusions en date du 15 juillet 2016, un avis favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RCEA, assorti de sept recommandations, auxquelles des réponses ont été apportées. Elle a également émis un avis favorable sans réserves mais assorti de trois recommandations à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, ainsi qu'un avis favorable sans réserve ni recommandation au classement des voiries dans la catégorie des autoroutes.

La **première recommandation** de la commission d'enquête portait sur le respect du calendrier de réalisation annoncé, voire l'accélération des procédures, afin de permettre une mise en service anticipée par rapport à l'horizon prévu de 2021.

Le calendrier de réalisation prévu par le maître d'ouvrage indique notamment que la mise en service complète de l'infrastructure est envisagée pour la fin 2021. Les services de l'État mettront tout en œuvre pour que les procédures se déroulent le plus rapidement possible afin d'assurer le respect du calendrier annoncé.

Une partie des ouvrages étant déjà réalisée, les travaux seront plus rapides que pour la construction d'une autoroute neuve. Par ailleurs, la mise en service pourra être envisagée de manière progressive. Enfin, les conditions du contrat de concession (et notamment une durée globale de construction et d'exploitation) inciteront le concessionnaire à réaliser rapidement les travaux.

La **deuxième recommandation** portait sur la mise en œuvre des protections acoustiques à l'égard des riverains.

Au vu de l'importance des aménagements à réaliser, le maître d'ouvrage a fait le choix de considérer l'aménagement à 2 × 2 voies de la RCEA comme la création d'une voie nouvelle. Ce choix a pour effet l'application de la réglementation la plus favorable aux riverains vis-à-vis du traitement des nuisances acoustiques.

Il a en outre été considéré que l'ensemble du secteur de part et d'autre de la RCEA se situait de fait en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, ce qui constitue de nouveau le cas le plus favorable réglementairement pour les riverains. Ainsi, l'objectif du maître d'ouvrage, qui sera repris dans les engagements de l'État s'imposant aux concessionnaires, est de ne pas dépasser en façade des habitations les niveaux suivants : 60 dB(A) le jour (période 6h-22h) et 55 dB(A) la nuit (période 22h-6h). Ces seuils constituent dans la réglementation les critères les plus stricts, au bénéfice des riverains de la voie.

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

La **troisième recommandation** visait à ce que le futur concessionnaire puisse proposer une tarification innovante, de type abonnements ou encouragement à des usages collectifs.

L'État ne peut pas imposer de formule tarifaire dans le cadre du contrat de concession. Les possibilités de réduction ou d'abonnement relèveront de la politique commerciale du futur concessionnaire.

On peut toutefois relever que la plupart des sociétés concessionnaires d'autoroutes proposent aujourd'hui des formules de télépéage à coût préférentiel en partenariat avec des opérateurs de covoiturage pour leurs utilisateurs.

La **quatrième recommandation** souhaitait qu'un aménagement combiné de la RCEA et de la RN 7 soit étudié dans une perspective d'aménagement du territoire et de désenclavement du département de l'Allier.

L'échangeur RCEA-RN 7 (y compris la courte section de RN 7 entre Toulon-sur-Allier et l'échangeur RCEA), qui est un premier maillon essentiel de l'aménagement combiné de la RCEA et de la RN 7, est bien inclus dans le projet soumis à enquête publique. L'intention de l'État d'intégrer cet échangeur dans l'appel d'offre de concession est confirmée.

Concernant l'itinéraire de la RN 7 dans l'Allier, sa mise à 2 x 2 voies a été déclarée d'utilité publique par décret du 20 septembre 1995. Des aménagements de sections à 2 x 2 voies se poursuivent au rythme des inscriptions aux CPER (Contrat de Plan État Région). Des opérations sont inscrites dans le CPER 2015-2020 en travaux (déviations de Villeneuve-sur-Allier et de Varennes-sur-Allier) et en études (déviation de Bessay-sur-Allier et aménagement du barreau de Trévol au nord de Moulins).

La **cinquième recommandation** portait sur le maintien du label « village-étape » pour les communes de Montmarault et Dompierre-sur-Besbre.

De nombreux échanges ont eu lieu sur ce sujet avec la commission d'enquête (communes concernées, commerçants, ...) lors des réunions publiques et entre les services de l'État et la fédération des villages-étapes. Ils ont conclu à la possibilité du maintien du label après mise en concession, à titre dérogatoire.

L'État s'engage donc à inscrire, dans le dossier des engagements de l'État qui s'imposera aux concessionnaires, l'obligation de mise en place sur la RCEA et d'entretien de la signalisation correspondant au maintien du label « village étape » pour les communes de Montmarault et Dompierre-sur-Besbre.

La **sixième recommandation** portait sur une demande d'engagement de l'Etat à ce que l'économie locale ne soit pas dégradée par le projet.

L'engagement de maintenir le label « village étape » pour les communes de Montmarault et Dompierre-sur-Besbre est une première réponse. Un deuxième point est la conservation de l'ensemble des échangeurs existants qui permettent d'irriguer le territoire.

Enfin, la RCEA mise à 2 × 2 voies par concession autoroutière pourrait 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.

La **septième recommandation** portait sur la mise en place effective des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet.

Le dossier des engagements de l'État fera la synthèse rigoureuse de tous les engagements pris par l'État en vue de la déclaration d'utilité publique : lors de l'étude d'impact, lors de la concertation interservices, 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 reprendra bien l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets du projet sur l'environnement indiquées dans le dossier soumis à enquête publique.

Ce dossier sera publié par le maître d'ouvrage après la prise du décret déclarant d'utilité publique l'opération et s'imposera aux concessionnaires : APRR pour la section Montmarault-Sazeret et le futur concessionnaire de la section Sazeret-Digoin de la RCEA.

Il convient de souligner que l'évaluation environnementale de ce projet a été menée dans le respect des dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, et complétée à la suite des recommandations de l'Ae-CGEDD. Les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi des effets du projet et de la réalisation des mesures qui seront mises en œuvre, sont reprises dans le document prévu par les articles L. 122-1 et R. 122-14 du code de l'environnement annexé au décret déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2 x 2 voies de la RCEA.

Au-delà, l'intégration fine du projet dans l'environnement sera précisée dans le cadre des études de conception détaillée et des différents dossiers qui seront constitués par le maître d'ouvrage en vue de l'obtention des autorisations administratives nécessaires : autorisation au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, codifiée aux articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, et autorisation de dérogation à la protection stricte dont bénéficient certaines espèces animales et végétales en application de l'article L. 411-1 du même code.

Le travail sera mené sur l'ensemble des thématiques déjà décrites au sein du dossier d'étude d'impact (intégration paysagère et architecturale, aménagements écologiques pour favoriser les zones d'habitats naturels et les continuités écologiques, intégration des bassins et des ouvrages hydrauliques, reconstitution des milieux naturels, notamment les haies et lisières, protection du milieu humain) et permettra de préciser, voire de compléter, autant que de besoin, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre.