

**DÉPARTEMENT L'ALLIER**

**ENQUÊTE PUBLIQUE  
DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE  
CONCERNANT  
LE PROJET DE MISE A 2x2 voies DE LA RCEA (RN79)  
ENTRE SAZERET (03) ET DIGOIN (71)**

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n°619/2020 du 27 février 2020  
Arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020



**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Juillet 2020**

Commission d'enquête  
Président : Patrick REYNÈS  
Membres : Marie-Odile RIVENEZ & Jérôme HENRIOT

# SOMMAIRE

<b>1 GENERALITES</b>	<b>4</b>
1.1 IDENTITE DU DEMANDEUR	4
1.2 PREAMBULE	4
1.3 OBJET DE L'ENQUETE	4
1.4 HISTORIQUE	4
1.5 PROCEDURE ANTERIEURE	5
1.6 CADRE JURIDIQUE	5
1.6.1 La demande d'autorisation environnementale	5
1.6.2 L'enquête publique	7
1.7 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	7
1.8 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE	8
<b>2 ORGANISATION INITIALE DE L'ENQUETE</b>	<b>9</b>
2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	9
2.2 RENCONTRE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE	10
2.3 MODALITES DE L'ENQUETE	10
2.4 RENCONTRE DU MAITRE D'OUVRAGE	11
2.5 VISITE DES LIEUX	12
2.6 AFFICHAGE ET MESURES DE PUBLICITE	12
<b>3 DEROULEMENT ET REORGANISATION DE L'ENQUETE EN CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE</b>	<b>13</b>
3.1 EVOLUTION DU CONTEXTE	13
3.1.1 Crise sanitaire et confinement de la population	13
3.1.2 Ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 et premières dispositions	13
3.1.3 Parution du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020	14
3.1.4 Arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020	14
3.2 NOUVELLE ORGANISATION - UNE ENQUETE EN DEUX TEMPS	14
3.3 L'INFORMATION DU PUBLIC	15
3.4 AUTRES MOYENS DE COMMUNICATION	16
3.5 LA REUNION PUBLIQUE	17
3.6 CLIMAT DE L'ENQUETE	17
3.7 CLOTURE DE L'ENQUETE ET TRANSFERT DES REGISTRES	18
3.8 PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET REPOSE D'ALIAE	18
<b>4 LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>18</b>
4.1 PRESENTATION DU DOSSIER - LISIBILITE ET ACCESSIBILITE AU PUBLIC	18
4.2 COMPLEMENTS D'INFORMATION APPORTES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	19
4.3 EVOLUTION DU PROJET PAR RAPPORT A LA DUP ET ANALYSE DES JUSTIFICATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE	20
4.4 AVIS DES SERVICES ET ANALYSE DES REPOSES DU MAITRE D'OUVRAGE	21
4.4.1 Analyse des avis	21
4.4.2 Présentation et analyse du mémoire en réponse aux avis des CNPN, CSRPN et DREAL	22
4.5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ANALYSE DES REPOSES DU MAITRE D'OUVRAGE	25
<b>5 OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT LA PERIODE D'ENQUETE</b>	<b>27</b>
5.1 BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES	27
5.2 NATURE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS	29
5.2.1 Thématique 01 : Problèmes de communication sur le projet	29
5.2.2 Thématique 02 : Urgence des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA – impacts positifs du projet	35
5.2.3 Thématique 03 : Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	37
5.2.4 Thématique 04 : Aménagements - propositions et remarques	38
5.2.5 Thématique 05 : Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	44

5.2.6	<i>Thématique 06 : Consommation des espaces agricoles et naturels</i>	46
5.2.7	<i>Thématique 07 : Nuisances sonores et visuelles - arasement des haies - demandes de dispositifs anti-bruit</i>	48
5.2.8	<i>Thématique 08 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines</i>	60
5.2.9	<i>Thématique 09 : Impacts sur la biodiversité</i>	67
5.2.10	<i>Thématique 10 : Impacts sur l'air et le climat</i>	71
5.2.11	<i>Thématique 11 : Compensations environnementales</i>	74
5.2.12	<i>Thématique 12 : Vers une autre mobilité</i>	80
<b>ANNEXES</b>		<b>82</b>

# **1 GENERALITES**

## **1.1 IDENTITE DU DEMANDEUR**

Le demandeur est une société par actions, simplifiée, unipersonnelle :  
AUTOROUTE DE LIAISON ATLANTIQUE EUROPE (ALIAE)  
102 route d'Hauterive  
03200 ABREST

ALIAE est le concessionnaire désigné par l'Etat le 12 septembre 2019 après une procédure d'appel d'offres de concession engagée le 21 avril 2017 par appel à candidature.

ALIAE a passé un contrat auprès du groupe EIFFAGE (actionnaire à 99,9%), pour la conception et construction de l'A79 et un contrat auprès d'APRR (actionnaire à 0,1%), pour l'exploitation et la maintenance courante de l'A79.

## **1.2 PREAMBULE**

La Route Centre Europe Atlantique (RCEA) constitue un axe majeur de liaison transversale de l'Atlantique (Royan) vers le sillon Rhodanien et l'Italie, via Mâcon, ou à l'est et au Nord, vers la Suisse et l'Allemagne, via Chalon-sur-Saône. La forte fréquentation de cet axe par les poids lourds en fait une voie particulièrement accidentogène. Sa mise à 2x2 voies a été déclarée d'utilité publique le 20 avril 2017.

## **1.3 OBJET DE L'ENQUETE**

L'enquête publique porte sur **la demande d'autorisation environnementale** du projet de mise à 2x2 voies de circulation de la RN79 (RCEA) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), soit sur une section de 88,45 km, et concerne les autorisations administratives suivantes :

- autorisation des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

## **1.4 HISTORIQUE**

C'est dans les années 70 qu'est lancé l'aménagement de la RCEA entre Montmarault et Macon/Chalon-sur-Saône en 2x1 voies. Mais c'est seulement en mars 1995 (décret du 17 mars 1995) que la mise à 2x2 voies de la section Dompierre-sur-Besbre Est et Paray-le-Monial Est de la RN 79 est déclarée d'utilité publique.

Deux autres décrets sont pris ensuite : le 31 mai 1996 pour la mise à 2x2 voies de la section RN 70 entre Paray-le-Monial et Montchanin et de la RN 80 entre Montchanin et Chalon-sur-Saône - statut route express - et le 9 mai 1997, pour la mise à 2x2 voies de section de la RN 79 de Paray le Monial- Est à Macon, dans le département de Saône-et-Loire - statut route express également.

Le 7 avril 2010, un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA par recours à une concession autoroutière sur l'itinéraire Montmarault / Paray-le-Monial / Mâcon et Paray-le-Monial / Chalon-sur-Saône est lancé. Il a lieu du 4 novembre 2010 au 4 février 2011.

Finalement, après l'installation d'un comité de suivi en novembre 2011, le recours à une concession autoroutière pour la poursuite des aménagements de la RCEA entre l'A71 et l'échangeur de Digoïn, est annoncé par le

ministre des transports en juillet 2013. En mars 2016, un arrêté inter-préfectoral (Allier-Saône-et-Loire) porte ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA par concession autoroutière entre Montmarault (03) et Digoin (71).

## **1.5 PROCEDURE ANTERIEURE**

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) s'est tenue du 25 avril 2016 au 17 juin 2016. Elle a fait l'objet d'un avis favorable avec des recommandations et notamment les suivantes :

- Un engagement pour la protection acoustique des riverains de l'autoroute, qui devra être assurée par le concessionnaire sous le contrôle du comité de suivi.
- Des propositions par le concessionnaire en matière de tarification (abonnement, covoiturage...).
- La proposition d'un programme d'aménagement d'ensemble et combiné de la RCEA et de la RN7 correspondant à une politique d'aménagement du territoire du département de l'Allier.
- Le maintien du label « village étape » pour les communes de Montmarault et Dompierre-sur-Besbre.
- Des engagements pour que la situation économique des acteurs locaux ne soit pas dégradée par le projet.

Simultanément, s'est tenue l'enquête publique pour la modification du décret de création de la **réserve naturelle nationale du Val d'Allier** (RNNVA), afin d'y autoriser la réalisation des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA.

Le Conseil d'Etat a été saisi fin 2016 et le décret de Déclaration d'Utilité Publique du projet est paru le 20 avril 2017. Le lendemain, 21 avril, la procédure d'appel à concession était lancée.

Puis, le décret **portant modification de la réglementation de la réserve naturelle du Val d'Allier (Allier)** est paru le **10 mai 2017**.

Enfin, le décret approuvant la convention passée entre l'Etat et la société ALIAE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A79, est paru le 12 mars 2020.

## **1.6 CADRE JURIDIQUE**

Le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Sazeret et Digoin est concerné par la procédure d'autorisation environnementale au titre :

- des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du code de l'Environnement (dossier loi sur l'eau),
- des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et suivants du code de l'Environnement,
- des travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier au titre des articles R.332 du code de l'Environnement et Décret n°2017-244 du 27 février 2017 portant diverses dispositions relatives aux parcs nationaux et aux réserves naturelles et L.332-9 du code de l'Environnement,
- du dossier de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement,
- de l'absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 » (article L.181-2 du code de l'environnement),
- de l'autorisation de travaux en Domaine Public Fluvial.

### **1.6.1 La demande d'autorisation environnementale**

La demande d'autorisation environnementale est régie par les articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement.

L'article L.181-1 précise que « l'autorisation environnementale [...] est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire [...] 1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L.214-3 [...] susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles] ». Il s'agit de la **thématique relative à la loi sur l'eau**.

L'article L.181-1 précise également « l'autorisation environnementale [...] est applicable [...] aux [...] 2° Installations Classées pour la Protection de l'Environnement mentionnées à l'article L.512-1 [...] L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients. »

**Les ICPE temporaires** du type centrale d'enrobage ou centrale à béton **sont donc intégrées dans la demande d'autorisation environnementale**.

En complément, l'article L.181-2 stipule que « l'autorisation environnementale tient lieu [...] des **autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition**, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L.181-1 y est soumis ou les nécessite :

[...]

3° **Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles** en application des articles L.332-6 et L.332-9 lorsqu'elle est délivrée par l'Etat [...];

5° **Dérogation aux interdictions** édictées pour la **conservation** de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, **d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées** et de leurs habitats en application du 4° de l'article L.411-2 ;

6° **Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000** en application du VI de l'article L.414-4 ; »

7° **Récépissé de déclaration ou enregistrement d'installations mentionnées aux articles L.512-7 ou L.512-8 [Installations Classées pour la Protection de l'Environnement]** »

L'article L.181-3 vient enfin préciser les **critères sur lesquels doit être basé l'accord** de l'autorisation environnementale en indiquant, en substance, que les mesures qu'elle comporte doivent assurer :

- une **gestion équilibrée et durable de la ressource en eau**, la prévention des **inondations** et la préservation des **écosystèmes aquatiques**, des sites et des **zones humides** ... la **protection** des eaux et la lutte **contre toute pollution par déversements** ... qu'il s'agisse des **eaux superficielles ou souterraines** (art. L.211-1, loi sur l'eau),
- la **prévention des dangers** ou inconvénients soit pour la **commodité du voisinage**, soit pour la santé, la sécurité et la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la **protection de la nature, de l'environnement** et des **paysages**, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique (art. L.511-1, ICPE),
- la **conservation de la faune, de la flore**, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, **du milieu naturel**, notamment d'éléments du milieu naturel d'intérêt national (articles L.332-1 et L.332-2, **réserve naturelle**),
- à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, que la dérogation **ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations** des espèces animales ou végétales concernées et de leurs habitats dans leur aire de répartition naturelle (art. L.411-2, **dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées**),
- Le **respect des objectifs de conservation du site Natura 2000**.

Concernant la procédure d'instruction de la demande, l'article L.181-9 précise que « l'instruction de la demande d'autorisation environnementale se déroule en trois phases :

1° Une phase d'examen ;

**2° Une phase d'enquête publique ;**

3° Une phase de décision. »

### **1.6.2 L'enquête publique**

La présente enquête publique est donc l'une des étapes de la procédure et l'article L.181-10 en précise les modalités de mise en œuvre :

« I. - L'enquête publique est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du présent livre, sous réserve des dispositions suivantes :

1° Lorsque le projet est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, il est procédé à une enquête publique unique, sauf dérogation demandée par le pétitionnaire et accordée lorsqu'elle est de nature à favoriser la bonne réalisation du projet par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale ;

2° Cette enquête publique unique est ouverte et organisée par cette autorité administrative.

II. - L'autorité administrative compétente saisit pour avis les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet. Lorsque le projet est soumis à évaluation environnementale en application du II de l'article L. 122-1, cette saisine se substitue à la transmission imposée par le V de cet article. »

L'enquête publique est donc réalisée conformément aux articles L.123-1 et suivants, puis R.123-1 et suivants du code de l'environnement.

### **1.7 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET**

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN79, dans le cadre d'une concession autoroutière consiste en la transformation d'une route en autoroute sur un linéaire de 88,45 km, entre Sazeret (03) et Digoin (71), et concerne 20 communes de l'Allier. A ce jour, seulement 1/3 du linéaire est aménagé en 2x2 voies.

Les emprises en section courante (hors échangeurs et barrières de péage) avaient déjà été réservées pour le doublement de la chaussée existante, pour une surface d'environ 675 hectares. Les acquisitions foncières restantes prévues sont évaluées à 140 hectares.

Le projet vise à accroître la sécurité routière par la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire dans l'Allier et à améliorer la qualité de service tant par la mise à 2x2 voies que par la création d'aires de service et de repos. En outre, il est destiné à favoriser l'attractivité et la desserte des territoires traversés et prend en compte les enjeux environnementaux, notamment par l'amélioration de la traversée du Val d'Allier, l'installation de protections acoustiques pour les riverains et la mise en place d'un dispositif de collecte et de traitement des eaux de ruissellement des chaussées sur l'ensemble du tracé de la concession.

La réalisation de ce projet nécessite la mise en œuvre de très nombreux aménagements et travaux. La liste ci-après en reprend les principales caractéristiques.

- Pour les sections bidirectionnelles, opérer la mise à 2x2 voies autoroutières avec la création de deux voies nouvelles supplémentaires, et la mise en conformité autoroutières des 2 voies existantes ;
- Pour les deux sections à 3 voies, dans le secteur de Dompierre-sur-Besbre, créer la seconde chaussée et la bande d'arrêt d'urgence d'un côté et à mettre en conformité autoroutière l'autre côté ;
- pour les sections en 2x2 voies, mettre en conformité les zones le nécessitant (bande d'arrêt d'urgence ou/et assainissement) ;
- Sur les 12 dispositifs d'échanges, modifier 3 d'entre eux : celui de Deux-Chaises avec la VC3 intégré à une barrière de péage en pleine voie, celui de Toulon-sur-Allier avec la RN7 (phase transitoire), et celui de Montbeugny (échangeur RD12-RD161-A79 déplacé plus à l'ouest pour créer un échangeur compact raccordé à la RD53). Les autres échangeurs sont situés sur les communes du Montet, de Cressanges, Chemilly, Thiel sur Acolin, Dompierre-sur-Besbre - Ouest, Nord et Est -, Molinet et Digoin ;
- Pour les aires de repos et de service, réaménager une aire de repos sur la commune de Cressanges, créer une aire nouvelle de repos sur la commune de Dompierre-sur-Besbre, remanier complètement un couple d'aire de repos sur la commune de Pierrefitte-sur-Loire, et créer une aire de service à Toulon-sur-Allier.

- Construire 4 ouvrages d'art non courants (travée > 40 m) : un viaduc neuf à 2x2 voies, de 416 mètres de long pour la traversée du lit majeur de la rivière Allier, un ouvrage à 2x2 voies pour la traversée du Rio de Bessay, un ouvrage sur la Besbre pour doubler celui existant, un ouvrage pour le franchissement de la voie ferrée « Moulins/Paray-le-Monial », pour doubler celui existant.
- Construire 58 ouvrages d'arts courants neufs, dont un passage grande faune au niveau de la forêt de Montbeugny, 6 passages agricoles, 7 viaducs et 25 ouvrages hydrauliques de plus de 2 mètres d'ouverture.
- Modifier 69 ouvrages d'art courants existants et en déconstruire 16.
- Rétablir la communication pour 4 ouvrages ferroviaires.
- Dévier 4 routes ou chemins impactés par l'emprise de l'A79 à Toulon-sur-Allier (RD300 – VC4 des Cuins, RN7 déviation projetée, RN7 actuelle).
- Aménager des portiques de péages de type flux libre (portiques avec lecteur de plaques minéralogiques), qui compléteront la barrière de péage pleine voie de Deux-Chaises.
- Aménager un centre d'entretien et d'intervention justifié par la longueur du projet, sur la commune de Dompierre-sur-Besbre.

Le projet prévoit aussi la construction d'ouvrages hydrauliques de moins de 2 mètres d'ouverture et d'ouvrages d'assainissement, de murs de soutènement, d'écrans acoustiques réfléchissants et absorbants, d'installations de chantier (bureaux, vestiaires, ateliers,...), et d'une bande transporteuse entre la carrière des Proux et le val d'Allier.

Outre le passage « grande faune », des aménagements spécifiques pour la faune seront mis en place. On peut citer notamment l'installation de portiques pour les chiroptères, de buses sèches lorsque l'aménagement des ouvrages hydrauliques n'est pas réalisable.

Enfin, dans le cadre de la réalisation des travaux, 8 Installations Classées au titre de la Protection de l'Environnement (ICPE) sont envisagées, dont 3 font l'objet d'une demande d'autorisation environnementale et 5 feront l'objet de déclaration ou d'enregistrement.

## **1.8 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE**

Les pièces constitutives du dossier de demande d'autorisation environnementale réalisé par le maître d'ouvrage et mis à la consultation du public comportait 12 pièces réparties en 28 fichiers. L'ensemble de la version papier pesait près de 60 kilogrammes et totalisait 7 900 pages en double format, soit un équivalent de plus de 15 000 pages de format A4 :

1. **La pièce A** (235 pages) contenait une note de présentation du dossier, sous forme de résumé et une aide à la lecture afin de permettre au lecteur de trouver plus facilement une information recherchée.
2. **La pièce B** (119 pages) présentait la justification de l'intérêt public majeur du projet, les aménagements prévus (zones d'échanges, péages, ouvrages...).
3. **La pièce C** (284 pages) décrivait l'état initial dans les domaines de l'eau (eaux souterraines, eaux superficielles, zones humides) et de la biodiversité et du milieu naturel. Dans ses deux annexes (116 pages) figuraient des rapports et des cartographies spécifiques aux domaines décrits dans la pièce C principale.
4. **La pièce D** (294 pages) présentait l'état initial de la ressource en eau ainsi que les impacts du projet sur la ressource et les mesures mises en œuvre pour réduire et compenser les impacts et, en plus, la compatibilité du projet avec les outils de planification de la ressource en eau. Son annexe (448 pages) présentait divers rapports et études hydrauliques et hydrologiques ainsi que les travaux et mesures prévues sur le puits de captage d'eau potable de l'Hirondelle situé à proximité immédiate de la RCEA existante.
5. **La pièce E** (177 pages) portait sur la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement. Elle présentait aussi les impacts et mesures de réduction, la carte de synthèse des mesures de réduction, les impacts résiduels et les mesures de compensation nécessaires.



6. **La pièce F** (167 pages) portait sur la demande d'autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier. Elle présentait, notamment, les incidences du projet sur la réserve naturelle du Val d'Allier et les mesures de protection et de réduction.
7. **La pièce G** comportait trois dossiers de demande d'autorisation au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) : la Centrale mobile d'enrobage à chaud de Cressanges (127 pages), la Centrale mobile d'enrobage à chaud de Dompierre-sur-Besbre (130 pages), la Centrale mobile d'enrobage à chaud et la station de transit de matériaux inertes de Toulon-sur-Allier (225 pages).
8. **La pièce H** (236 pages) définissait la dette compensatoire et présentait les mesures de compensation en faveur de la loi sur l'eau et des espèces protégées. Cette pièce présentait également l'état d'avancement de la recherche foncière de sites de compensation.
9. **La pièce I** présentait l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) réalisée en avril 2016, actualisée en vue de la demande d'autorisation environnementale. Elle se décomposait en 6 volumes portant :
  - Sur l'analyse de l'état initial du site, l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme et l'analyse de ses effets négatifs et positifs ainsi que l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, dans ses volumes 1 à 3 (993 pages),
  - Sur des atlas cartographiques, dans ses quatre parties du volume 4 (1 098 pages),
  - Sur les dossiers d'incidence Natura 2000 (juillet 2014), les études écologiques et les études hydrauliques et assainissement, dans ses trois tomes du volume 5 (1 055 pages),
  - Sur l'avis émis par l'Autorité environnementale (Ae) sur l'étude d'impact (3 février 2016) et le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage (avril 2016),
  - Sur une demande d'autorisation au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour la carrière de sables et graviers des « Proux » à Toulon/Allier et sa bande transporteuse, dans son volume 6 (199 pages).

Remarque de la commission : il s'est avéré que l'étude d'impact actualisée présentée était obsolète pour certaines thématiques : Bruit et Air/ Santé, notamment.

10. **La pièce J** (175 pages) présentait l'analyse des incidences du projet sur chacun des sites Natura 2000 concernés, et sur l'ensemble des sites.
11. **La pièce K** (107 pages) recueillait les avis des services et des commissions et comités émis sur le dossier de demande d'autorisation environnementale.
12. **La pièce L** (497 pages) présentait l'avis émis par l'Autorité Environnementale (AE) sur le dossier de demande d'autorisation environnementale (5 février 2020) et le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage (mars 2020).

Au niveau administratif, les pièces suivantes étaient également accessibles au public :

- Décision n°E2000003-63 du 5 février 2020 du Tribunal administratif de Clermont-Ferrand désignant les membres de la Commission d'enquête,
- Les arrêtés préfectoraux n° 619-2020 du 27 février 2020 et n° 9772020 du 23 avril 2020 déclarant l'ouverture de l'enquête publique et les modalités de sa mise en œuvre.

## **2 ORGANISATION INITIALE DE L'ENQUETE**

### **2.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

La commission d'enquête a été désignée par la décision du tribunal administratif de Clermont-Ferrand n°E20000003/63 du 05 février 2020 fournie en annexes. Elle est constituée d'un président, Patrick Reynès, puis de deux commissaires enquêteurs, Marie-Odile Rivenez et Jérôme Henriot.

## **2.2 RENCONTRE DE L'AUTORITE ORGANISATRICE**

L'autorité organisatrice de cette enquête publique est la Préfecture de l'Allier. Charles BROZILLE, chargé de mission à la Mission Interministérielle de Coordination de la Préfecture a organisé une première rencontre avec la commission d'enquête le 19 février 2020. Cette rencontre a réuni les intervenants suivants :

- Commission d'enquête => Patrick REYNÈS, Marie-Odile RIVENEZ, Jérôme HENRIOT,
- Préfecture de l'Allier => Charles BROZILLE, Véronique FOURNIER,
- DDT => Francis PRUVOT (Chef du service Environnement).

L'organisation du démarrage de l'enquête, avec la rédaction de l'arrêté d'ouverture et la définition des dates et lieux de permanences étaient principalement à l'ordre du jour et les éléments suivants ont été décidés :

- en première approche, 9 communes susceptibles d'être des lieux de permanences de la commission d'enquête ont été identifiées compte tenu de leur localisation sur le tracé et des enjeux du projet sur place => Deux-Chaises, Cressanges, Chemilly, Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête), Montbeugny, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire et Molinet, la commission d'enquête devant proposer un calendrier de permanences d'ici le 26 février,
- les 20 mairies jalonnant le projet A79 dans l'Allier ont été définies comme lieux d'enquête, chacune devant disposer d'un dossier « papier » et d'un registre mis à la disposition du public,
- Une « réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage » et organisée sous la présidence de la commission d'enquête au titre de l'article L.123-13 du code de l'environnement a été programmée, sur le principe, entre le 6 et le 11 avril, à préciser ultérieurement selon les disponibilités d'ALIAE,
- un registre dématérialisé et le dossier d'enquête en version numérique doivent être mis à la disposition du public sur internet,
- l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique doit être signé par Mme La Préfète autour du 26 février 2020.

Cette rencontre a aussi été l'occasion, pour la commission d'enquête, d'être plus amplement informée sur la teneur du projet et son contexte :

- Avis de l'AE assez critique demandant de nombreuses modifications. L'AE a demandé à être consultée à nouveau sur le dossier modifié mais, compte tenu de l'urgence de ce projet (sécurité routière - nombreux morts tous les ans), il est indiqué à la commission d'enquête que l'état ne souhaite pas redemander d'avis de l'AE,
- Avis de l'ARS, actualisé au vu des dernières modifications, à rajouter au dossier d'enquête ultérieurement,
- Existence d'une enquête concomitante sur l'agrandissement de la carrière des Proux, sur la commune de Toulon-sur-Allier, pour alimenter le projet en granulat,
- Débats, au sein de la population, sur le désenrochement des rives de l'Allier, sous le projet de viaduc, car la rivière devrait reprendre ses droits sur des terres actuellement exploitées et des observations à ce sujet peuvent être attendues,
- Présence d'associations locales qui pourraient se manifester pendant l'enquête => association d'usagers du Val d'Allier, France Nature Environnement, Ligue pour la Protection des Oiseaux, Conservatoire des Espaces Naturels Allier.

## **2.3 MODALITES DE L'ENQUETE**

La Préfecture de l'Allier, autorité organisatrice de cette enquête publique, a pris l'arrêté d'ouverture d'enquête n° 619/2020 le 27 février 2020. Cet arrêté a été rédigé en concertation avec la commission d'enquête, notamment en ce qui concerne les dates de permanences dont la proposition faite par mail le 26 février 2020 a intégralement été reprise.

Cet arrêté prévoyait que l'enquête devait se dérouler du 23 mars, 8h00, au 24 avril 2020, 18h00, et les dates de permanences programmées étaient les suivantes :

- mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,

- mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00, et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

Pendant la durée de l'enquête, il a été décidé que le dossier d'enquête publique serait consultable sur les supports suivants :

- sur support papier en mairies de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- au format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier, à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), onglet « publications », rubrique « enquêtes et consultations publiques », « consultations publiques en cours »,
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier, siège de l'enquête, et en mairie de Digoin, pour information, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Bien que la RCEA soit déjà aux normes autoroutière sur la commune de Digoin et qu'il ne soit pas prévu de travaux susceptibles d'engendrer des incidences notables sur l'environnement, il a été décidé d'intégrer la mairie de Digoin dans le dispositif d'information du public par la mise à disposition du dossier d'enquête en version dématérialisée sur un poste informatique.

La Préfecture a, en effet, jugé utile que cette mairie affiche l'existence de cette enquête et y rende accessible le dossier à la population en raison de l'importance de « bourg centre » qu'elle représentait dans la vie locale des habitants de l'Est de l'Allier.

Il a été décidé que les observations et propositions du public pourraient être déposées sur les différents supports ci-après :

- sur les registres de support papier préalablement ouverts, cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête, déposés dans les 20 mairies citées ci-avant et disposant d'un dossier,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le suivant : [www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours),
- par courrier postal adressé au président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier, (siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu,
- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr),

Par ailleurs, cet arrêté stipulait qu'une « réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage », au titre de l'article L.123-13 du code de l'environnement, était programmée le 8 avril 2020 à la salle polyvalente de Toulon-sur-Allier.

Enfin, il précisait que les conseils municipaux des communes intéressées par le projet étaient invités, dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard 15 jours après sa clôture, à formuler un avis sur ce dernier, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire (article R-181-38 du code de l'environnement).

L'avis d'enquête publique ainsi que les registres « papier » ont ensuite été transmis aux 20 communes lieux d'enquête immédiatement après la signature de l'arrêté.

## **2.4 RENCONTRE DU MAITRE D'OUVRAGE**

La commission d'enquête a souhaité rencontrer ALIAE, le maître d'ouvrage du projet, pour récupérer le dossier d'enquête publique et se voir présenter le projet à la fois lors d'une présentation théorique mais aussi au travers d'une visite de terrain.

Cette rencontre a été programmée de la façon suivante :

- Réunion de présentation du projet le 9 mars à 14h00 dans les locaux provisoires d'ALIAE au 35 rue Bellecroix à Yzeure et récupération des dossiers « papier » destinés à la commission d'enquête,
- Visite de terrain le 16 mars 2020 avec déplacements en voitures sur les points clefs du projet tout au long du tronçon de 90 km de la RCEA concerné.

La rencontre du 9 mars a réuni les 3 membres de la commission d'enquête ainsi que plusieurs intervenants du porteur de projet ALIAE : Rachel TERMINAUX-ROSSA (directrice technique), Thibaut MESKEL et Eric MEYER (responsables environnement), Simon HUIS (EIFFAGE),

Une présentation du projet a ainsi pu être faite à la commission d'enquête au travers de la description des 28 pièces distinctes du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale (DDAE).

ALIAE a fait part de sa difficulté à réaliser un document plus synthétique et abordable par le public face aux demandes des services de l'état de retrouver dans la structure du DDAE les dossiers relatifs aux différentes procédures que l'autorisation environnementale regroupe.

## **2.5 VISITE DES LIEUX**

Dans les jours qui ont suivi la réunion du 9 mars avec le maître d'ouvrage, compte tenu de l'ampleur inquiétante que prenait en France la pandémie de Covid-19, la commission d'enquête a demandé l'annulation de la visite de terrain du 16 mars.

En effet, cette rencontre aurait regroupé plusieurs personnes en milieu clos dans des véhicules et généré des conditions favorables à la propagation du virus, risque que la commission d'enquête ne voulait pas courir.

## **2.6 AFFICHAGE ET MESURES DE PUBLICITE**

Les certificats d'affichage présentés en annexes montrent que l'affichage de l'avis d'enquête dans les 20 mairies lieux d'enquête ainsi que dans la mairie de Digoin a bien été réalisé dans les délais réglementaires, soit 15 jours au moins avant le 23 mars, date du démarrage de l'enquête, puis jusqu'à sa clôture.

Par ailleurs, les publications dans la presse présentées en annexes montrent que l'avis d'enquête est paru au moins 15 jours avant le 23 mars, date du démarrage de l'enquête, dans les 6 journaux suivants puis rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les 4 journaux locaux de l'Allier et de la Saône-et-Loire :

- La Montagne (Allier - parution les 5 et 26 mars),
- La Semaine de l'Allier (Allier - parution les 5 et 26 mars),
- Le Journal de la Saône-et-Loire (Saône-et-Loire, parution les 5 et 26 mars),
- La Renaissance (Saône-et-Loire, parution les 6 et 27 mars),
- Le Figaro (presse nationale, parution le 4 mars),
- Le Monde (presse nationale, parution le 4 mars).

Enfin, le constat d'huissier fourni en annexes et transmis par ALIAE montre que l'affichage de l'avis d'enquête sur place, tout le long du tronçon de RCEA faisant l'objet de la présente enquête, a bien été réalisé :

- au moins 15 jours avant le démarrage de l'enquête,
- sur une affiche jaune de format A2 ainsi que le stipule l'article R.123-11 du code de l'environnement et l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique.

### **3 DEROULEMENT ET REORGANISATION DE L'ENQUETE EN CONTEXTE DE CRISE SANITAIRE**

#### **3.1 EVOLUTION DU CONTEXTE**

##### **3.1.1 Crise sanitaire et confinement de la population**

Comme cela a déjà été évoqué précédemment, la pandémie de Covid-19 prenait déjà une ampleur inquiétante en France dans la première quinzaine du mois de mars 2020.

Au soir du lundi 16 mars 2020, le président de la République annonçait donc la décision d'un confinement de la population au niveau national à compter du mardi 17 mars 2020 pour lutter contre la propagation de l'épidémie.

Ce confinement impliquait la restriction des déplacements au strict nécessaire et toute personne devait être munie d'une attestation de déplacement dérogatoire pour les rares motifs de sorties du domicile autorisés par le nouveau contexte réglementaire.

Ces nouvelles dispositions ont eu un fort impact sur l'enquête publique. Si l'ensemble des dossiers a pu être livré dans les 20 mairies lieu d'enquête les 16 et 17 mars par ALIAE, la commission d'enquête n'a bien sûr pas pu effectuer la tournée de ces mairies pour authentifier les dossiers ni, surtout, pour ouvrir et parapher les registres « papier ».

Par ailleurs, compte tenu des restrictions de déplacement, la population n'avait pas la possibilité de se rendre en mairie pour la consultation des dossiers « papier » ni pour laisser des observations sur les registres.

A partir du 23 mars, date de démarrage de l'enquête publique, les seules possibilités laissées à la population pour y participer étaient donc les suivantes :

- consultation de la version numérique du dossier sur internet,
- dépôt des observations dans le registre dématérialisé sur internet
- envoi d'observations par courrier au siège de l'enquête, en mairie de Toulon sur Allier.

##### **3.1.2 Ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 et premières dispositions**

Suite à la publication de la loi d'urgence du 23 mars 2020 pour faire face à l'épidémie de Covid-19, l'état d'urgence sanitaire est entré en vigueur sur l'ensemble du territoire national le 24 mars 2020 et de nombreux textes législatifs ont suivi pour donner un nouveau cadre aux procédures en cours et à venir.

Concernant les enquêtes publiques, l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période est venue fixer le cadre suivant :

- Article 1 => les dispositions de cette ordonnance sont applicables aux délais et mesures qui expirent entre le 12 mars 2020 et le 23 juin 2020 inclus,
- Articles 7 et 9 => **les délais prévus pour la consultation ou la participation du public, dont les enquêtes publiques, sont suspendus** jusqu'au 30 mai 2020 inclus **sauf** s'il existe des **dispositions contraires dans l'article 12 et/ou une dérogation par décret** faisant reprendre le cours des délais pour des motifs de protection des intérêts fondamentaux de la Nation, de sécurité, de protection de la santé, de préservation de l'environnement ...,
- Article 12 => **Lorsque le retard** résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire **est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables** dans la réalisation de projets présentant un **intérêt national** et un **caractère urgent**, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique **peut en adapter les modalités** en prévoyant que l'enquête publique en cours se poursuit en recourant uniquement à des **moyens électroniques dématérialisés, la durée totale de l'enquête pouvant être adaptée**, notamment pour pouvoir **revenir, le cas échéant, à des modalités d'organisation classique des enquêtes** (permanences de la commission d'enquête, accès au dossier et au registre en mairie).

Sur le principe, cette ordonnance stoppait donc toutes les enquêtes publiques sur le territoire national sauf celles présentant les exceptions mentionnées aux articles 7, 9 et 12.

La Préfecture de l'Allier considérait, au sens de l'article 12 de l'ordonnance, que le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA revêtait un caractère d'intérêt national et que sa mise en œuvre était urgente car son retard serait susceptible d'entraîner les conséquences difficilement réparables des décès et blessés supplémentaires en lien avec la forte accidentologie constatée.

De ce fait, la préfecture de l'Allier a décidé de poursuivre la procédure d'enquête publique de façon exclusivement dématérialisée dans un premier temps, ce qui annulait notamment les permanences de la commission d'enquête et la réunion publique prévues initialement dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Dans l'esprit des discussions entre la Préfecture et la commission d'enquête, il a cependant toujours été question, si les conditions le permettaient, de pouvoir organiser des permanences en mairies et une réunion publique après la levée des mesures de confinement de la population.

D'ailleurs, l'article relevé dans le journal La Montagne publié le 19 mars 2020 indiquait « *L'enquête publique sur le futur chantier de la RCEA ... Confinement oblige, elle sera menée de manière dématérialisée, dans un premier temps ... Le public pourra s'exprimer ... par voie électronique ... ou sur le registre dématérialisé ... En revanche, confinement oblige, aucune des réunions publiques ou réunions en mairies prévues n'aura lieu. On pourra prolonger l'enquête publique si nécessaire au-delà du 24 avril ... pour permettre à tous de s'exprimer.* »

### **3.1.3 Parution du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020**

Le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 est venu conforter la démarche engagée par la préfecture en stipulant que « en application du **second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020** ..., compte tenu des enjeux de protection des intérêts fondamentaux de la Nation, de sécurité, de protection de la santé ... et de préservation de l'environnement, **reprennent leur cours**, sept jours à compter de la publication du présent décret, **les délais des procédures suivantes** :

12° Pour le **projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre-Europe Atlantique ... la procédure d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale** ..., présentée par la société ALIAE, et la procédure d'enquête publique préalable à l'autorisation de modifier les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers située au lieu-dit Les Proux ... présentée par la SAS CARRIERES VIALLET; »

Le gouvernement met donc en œuvre la dérogation prévue à l'article 9 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 pour permettre la poursuite des enquêtes publiques liées à la RCEA.

### **3.1.4 Arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020**

Suite à cet enchaînement réglementaire, la préfecture de l'Allier a donc pris un arrêté modificatif de l'arrêté d'ouverture d'enquête apportant les principaux changements suivants :

- prolongation de l'enquête jusqu'au 5 juin 2020 à 18h00,
- la possibilité, si la situation sanitaire le permettait, d'organiser la tenue de permanences et d'une réunion publique sachant, qu'à la date de l'arrêté, ce n'était pas possible car les mesures de confinement étaient toujours en vigueur et qu'aucune échéance claire n'était fixée pour leur levée.

Cet arrêté modificatif, présenté en annexe, s'appuie à la fois :

- sur l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 (retard entraînant des conséquences difficilement réparables, intérêt national, caractère urgent),
- sur le décret n° 2020-453 permettant la reprise des procédures liées à la RCEA en activant la dérogation citée à l'article 9 de l'ordonnance.

## **3.2 NOUVELLE ORGANISATION - UNE ENQUETE EN DEUX TEMPS**

Suite à l'arrêté modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020, l'enquête publique s'est donc poursuivie, dans un premier temps, de la même façon qu'elle avait commencée, c'est-à-dire en mode totalement dématérialisé.

Après la levée des mesures de confinement, le 11 mai 2020, la commission d'enquête a sollicité la Préfecture de l'Allier pour programmer des permanences et une réunion publique sur la durée de l'enquête restant à courir. Une audioconférence a donc été tenue le 19 mai 2020 à 14h00 sous la présidence de Mme La Secrétaire Générale de la préfecture pour définir les modalités de ces rencontres. Elle a réuni par téléphone les personnes suivantes :

- préfecture => Vanessa CROS, remplaçante de Charles BROZILLE parti sur un autre poste, et Hélène DEMOLOMBE-TOBIE, Secrétaire Générale de la préfecture,
- maires de Dompierre-sur-Besbre, Toulon-sur-Allier, Montbeugny, Molinet, Cressanges et Pierrefitte-sur-Loire,
- les 3 membres de la commission d'enquête.

Suite à cette réunion, de nouvelles permanences physiques ont été programmées de la façon suivante jusqu'à la fin de l'enquête :

- Molinet, jeudi 28 mai de 14h00 à 17h00.
- Dompierre-sur-Besbre, vendredi 29 mai de 9h00 à 12h00,
- Pierrefitte-sur-Loire, mardi 2 juin de 8h30 à 11h30
- Cressanges, mardi 2 juin de 14h00 à 17h00,
- Toulon-sur-Allier, mercredi 3 juin de 9h à 12h,
- Montbeugny, jeudi 4 juin de 9h00 à 12h00,
- Deux-Chaises, vendredi 5 juin de 9h à 12h,
- Chemilly, vendredi 5 juin de 9h à 12h,

Afin de respecter les règles de distanciation physique et les gestes barrières inhérents à la procédure de déconfinement, la commission d'enquête a mis au point un protocole sanitaire strict pour la tenue des permanences. Ce dernier, établi sur la base du « Protocole national de déconfinement » disponible sur le site internet du ministère du travail, visait à mettre en place les principales mesures suivantes :

- réception du public en permanence par le commissaire enquêteur uniquement sur rendez-vous géré par la mairie à raison d'un rendez-vous toutes les 30 minutes et d'une seule personne par rendez-vous,
- mise à disposition de gel hydro-alcoolique pour la désinfection des mains du visiteur,
- port du masque recommandé,
- deux tables face à face, une pour le commissaire enquêteur, une pour le visiteur, séparées par une vitre en plexiglass,
- durée du rendez-vous de 20 minutes,
- désinfection de la chaise, de la table et des poignées de portes par le commissaire enquêteur entre 2 rendez-vous,
- pas de consultation du dossier « papier » pendant la permanence mais possibilité de demander au commissaire enquêteur la recherche d'une information sur son PC portable avec retransmission sur un écran pour le visiteur ou bien par l'intermédiaire d'un vidéo-projecteur,
- stylo personnel apporté par le visiteur pour prendre éventuellement des notes sur des feuilles mises à sa disposition.

Par ailleurs, une réunion publique a été programmée pour le mardi 2 juin à 19h00. Compte tenu de l'interdiction de constituer des regroupements de plus de 10 personnes, ce qui est très insuffisant pour une réunion publique, il a été décidé de l'organiser de façon totalement dématérialisée, sous la forme d'une web-conférence, le média numérique retenu devant permettre au public de poser des questions en temps réel.

### **3.3 L'INFORMATION DU PUBLIC**

Suite à la mise en œuvre des mesures de confinement le 17 mars 2020, la préfecture a informé le public de la poursuite de l'enquête publique en mode totalement dématérialisé de la façon suivante :

- communiqué de presse suivi d'un article dans le journal La Montagne du 19 mars 2020,
- information postée sur Twitter et Facebook le 19 et le 26 mars 2020,

- avis d'enquête dématérialisée publié le 19 et le 26 mars 2020 sur le site internet de la préfecture,
- page d'accueil du registre dématérialisé.

Suite à l'arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020 ayant prolongé l'enquête jusqu'au 5 juin 2020, la préfecture a informé le public de la façon suivante :

- 2ème avis d'enquête publique transmis aux mairies pour affichage,
- information postée sur Twitter et Facebook le 27 avril 2020,
- communiqué de presse suivi d'un article dans le journal La Montagne du 28 avril 2020,
- page d'accueil du registre dématérialisé.

Suite à l'audioconférence du 19 mai, au cours de laquelle ont été décidées les permanences et la réunion publique programmées du 28 mai au 5 juin, afin d'informer le public suffisamment à l'avance, donc dans un laps de temps très court, la Préfecture de l'Allier a opté pour (voir en annexes) :

- un article sur le site internet de la préfecture le 20 mai 2020,
- la transmission d'un communiqué de presse au journal La Montagne qui a publié un article dans son numéro du 24 mai 2020,
- la transmission du même communiqué de presse le 25 mai 2020 dans les 20 mairies lieux d'enquête pour affichage,
- une information postée sur Twitter et Facebook le 20 mai 2020,
- une information sur la page d'accueil du registre dématérialisé.

Il convient de noter également que la Chambre d'Agriculture de l'Allier a transmis aux agriculteurs riverains de la RCEA, dès la fin mars, un document d'information sur cette enquête publique, sur le contenu du dossier, sur la façon d'accéder à sa version dématérialisée et d'inscrire des observations. Ce document d'information a également été transmis dans les mairies pour une plus vaste information de la population.

Enfin, un rappel de la tenue d'une réunion publique le 2 juin sous la forme d'une web-conférence a été réalisé sur Twitter et Facebook le 29 mai 2020.

Bien que la situation présentait un caractère inédit qui n'était pas toujours encadré par les textes réglementaires en matière de publicité de l'enquête, chaque changement de situation dans le déroulement de la procédure a fait l'objet d'une information du public dans des délais assez réduits.

Cette information a été réalisée par des publications dans différents médias numériques (site internet de la préfecture, Twitter, Facebook, registre dématérialisé) mais aussi, pour les personnes peu habituées à ces moyens de communication, par des articles dans le journal La Montagne et des affichages en mairie.

Rappelons d'ailleurs à ce sujet que les certificats d'affichage présentés en annexes montrent que l'avis d'enquête initial puis celui relatif à l'arrêté modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020 ont bien été affichés dans les mairies au moins 15 jours avant le démarrage de l'enquête et jusqu'à sa clôture. Les autres communications effectuées dans différents médias sont aussi fournies en annexes.

Si l'on tient compte par ailleurs de la communication par le « bouche à oreille » qui démultiplie la communication des informations, on peut considérer que le public a globalement été informé de façon suffisante de la tenue de cette enquête et de ses rebondissements successifs.

### **3.4 AUTRES MOYENS DE COMMUNICATION**

Afin de palier le manque d'échange avec la population sur une grande partie de la durée de l'enquête publique, la commission d'enquête a mis en place une adresse internet dédiée entre le 20 mai et le 5 juin 2020 pour pouvoir renseigner le public : A79mai2020@gmail.com. Cette initiative a permis de fournir des informations à 6 personnes.



### **3.5 LA REUNION PUBLIQUE**

La réunion publique programmée le 2 juin a été réalisée sous la forme d'une web-conférence en raison de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 et de l'interdiction de former des regroupements supérieurs à 10 personnes dans le cadre du déconfinement progressif de la nation. A notre connaissance, cela a été « une première » dans le monde de l'enquête publique.

Elle a été tenue sur la plateforme de communication numérique BlueJeans qui permettait à la fois aux intervenants de présenter leur diaporama et au public de poser des questions par écrit en temps réel et des questions orales dans les plages de temps dédiées aux questions par l'équipe d'animation.

Cette web-conférence s'est déroulée sous la présidence de Patrick Reynès, président de la commission d'enquête, qui a fait une brève introduction avant de passer la parole à l'animateur et aux intervenants d'ALIAE. Il a également conclu cet échange avant de clore la transmission.

Cette web-conférence n'a pas eu le succès escompté car, au plus fort de l'écoute, moins d'une quarantaine d'auditeurs du public était dénombrée, déduction faite des intervenants et des membres de la commission d'enquête.

Ce manque de succès est probablement à mettre sur le compte du manque d'habitude de la population à utiliser ce type d'outil internet, au déficit de débit internet sur le département de l'Allier, à l'absence d'équipement informatique dans certains foyers, notamment chez les plus âgés, bref, à la « fracture numérique » existant en zone rurale sur le secteur du projet de l'A79.

La publicité tardive sur cet événement, en lien avec des délais assez serrés avant la clôture de l'enquête et entre les « ponts » du mois de mai, a pu également jouer un rôle dans la faible participation observée.

Le diaporama présenté à cette réunion publique a été mis en consultation le 5 juin 2020 sur la page internet PubliLégal du dossier d'enquête dématérialisé, sous la catégorie « Documents pour information », en précisant « document ajouté » à la fin du nom de fichier.

Les pages internet du site de PubliLégal contenant le dossier et le registre dématérialisés relatif à la RCEA sont restées accessibles au public en lecture seule jusqu'à la publication du présent rapport. Un compte rendu de la réunion publique du 2 juin établi par la commission d'enquête est présenté en annexes.

### **3.6 CLIMAT DE L'ENQUETE**

Les relations avec la Préfecture de l'Allier ainsi qu'avec le porteur de projet ALIAE ont été constructives et la commission d'enquête a toujours obtenu ce qu'elle a demandé. Elle n'a, par ailleurs, subi aucune pression de quelque nature que ce soit.

Les relations avec le public et les maires, même si elles ont été plus limitées qu'à l'accoutumé en raison de la crise sanitaire, ont toujours été cordiales également.

Il convient cependant de signaler, au travers des observations portées sur le registre dématérialisé, qu'une partie du public a montré un fort agacement face au maintien de l'enquête publique en période de confinement alors que personne ne pouvait consulter le dossier papier ni rencontrer les membres de la commission d'enquête.

Ces personnes ont fortement désapprouvé cette pratique et ont demandé le report de l'enquête à une période plus favorable. D'autres personnes, moins nombreuses, ont répondu à cet agacement en approuvant le maintien de l'enquête en mode dématérialisé, alimentant ainsi un certain débat à ce sujet.

Cette polémique est donc venue « parasiter » le début d'enquête en reléguant au deuxième plan les vrais sujets de la demande d'autorisation environnementale.

Pour conclure, malgré les difficultés liées à la crise sanitaire et à la dématérialisation d'une grande partie de la procédure, le climat de l'enquête était plutôt serein et la commission d'enquête a pu faire son travail en toute indépendance.

### **3.7 CLOTURE DE L'ENQUETE ET TRANSFERT DES REGISTRES**

Après la clôture de l'enquête, afin de récupérer au plus vite les registres « papier » présents dans les 20 communes lieux d'enquête pour joindre les observations correspondantes à celles du registre dématérialisé, la commission d'enquête a décidé d'aller les chercher directement.

Une « tournée » des communes a donc été effectuée entre le 6 et le 9 juin par Marie-Odile Rivenez et Jérôme Henriot, membres de la commission d'enquête les plus proches des lieux d'enquête. Ils ont aussitôt clôturé les registres pour le compte du président de la commission d'enquête.

### **3.8 PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET REPONSE D'ALIAE**

Les observations du registre dématérialisé et des registres « papier » ont ensuite fait l'objet d'un important travail de synthèse qui a abouti au Procès Verbal de synthèse des observations.

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement la commission d'enquête a rencontré le responsable du projet le 17 juin 2020 à 17h00, soit 8 jours après la récupération du dernier registre le 9 juin 2020, pour lui communiquer le PV de synthèse des observations.

La société ALIAE a transmis par à la commission d'enquête un mémoire en réponse au PV de synthèse des observations le 2 juillet, soit dans le délai réglementaire de 15 jours stipulé dans l'article R.123-18.

Le PV de synthèse des observations de la commission d'enquête et le mémoire en réponse produit par la société ALIAE sont fournis en annexes du présent rapport.

## **4 LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE**

### **4.1 PRESENTATION DU DOSSIER - LISIBILITE ET ACCESSIBILITE AU PUBLIC**

Comme cela a été dit précédemment dans le chapitre 1.8, la demande d'autorisation environnementale réalisée par le maître d'ouvrage et mise à la consultation du public comportait 12 pièces réparties en 28 fichiers. C'est dire la quantité d'informations que l'on pouvait y trouver.

Leur mise en ligne de façon dématérialisée n'a pas facilité l'accès pour le public. Ces difficultés ont été relevées dans un certain nombre d'observations dans le registre d'enquête dématérialisée, elles sont le résultat de plusieurs contraintes :

- le public ne manie pas aisément l'informatique,
- le réseau Internet n'est pas suffisamment performant, et chaque document étant très lourd, leur chargement, lorsqu'il était possible, était très long,
- la multiplicité des documents (28) n'a pas rendu aisée la recherche de l'information, malgré le guide de lecture et le résumé réalisés par ALIAE.

De plus, malgré une possibilité de recherche automatique facilitée, en principe, par les fichiers numériques, cette recherche était difficile dans le cas présent du fait, d'une part par la multiplicité des documents et, d'autre part par le fait que certains d'entre eux étaient des documents scannés ne permettant pas cette recherche.

Le public aurait-il mieux réussi à trouver l'information dans les 28 pièces papier, étalées sur des tables ou empilées ? On peut sérieusement en douter.

Dans son avis n° 2019-110 du 5 février 2020, l'Autorité environnementale remarque que « le choix fait par le maître d'ouvrage de présenter un dossier par procédure induit de nombreuses incohérences, que l'actualisation partielle de l'étude d'impact ne résout pas ».

A cela, le maître d'ouvrage répond « ...qu'il se doit [...] de répondre en tout point aux exigences de contenu réglementaire du dossier. Celui-ci est transmis pour avis technique, et scientifique parfois, à plus d'une douzaine de services ou organismes, ayant compétence dans un domaine particulier de l'environnement. Ainsi, l'organisation en pièces requises par la réglementation est devenue une règle de l'art qui s'impose par la pratique de l'instruction des dossiers. »

« Par ailleurs, l'exigence croissante en terme de connaissance de l'environnement et du territoire, d'analyse des incidences et des mesures d'intégration des projets nécessitent la rédaction de dossiers complets, exigeants, techniques, parfois pointus, pour répondre aux organismes en charge de cette exigence environnementale, mais aussi à l'information complète du citoyen. La conception amenant à l'intégration environnementale est complexe et se doit d'être présentée de manière structurée et par grande thématique. Il a ainsi été jugé nécessaire de procéder à l'actualisation des études relatives au trafic, à l'air et santé et le bruit, non seulement pour améliorer la conception du projet, mais également pour assurer une bonne information du public. Ces études sont annexées au présent au dossier et sont ainsi disponibles pour le public. Elles ont par ailleurs permis d'affiner la conception du projet. »

La commission d'enquête aussi s'est trouvée confrontée à ces difficultés de recherche de l'information. Difficulté accrue quand, dans certains cas, les titres des dossiers ne renvoyaient pas forcément à l'information recherchée. A titre d'exemple, dans les dossiers "Actualisation de l'étude d'impact..." on y trouve l'étude d'impact issue du dossier de DUP et pas forcément actualisée. C'est le cas notamment de l'étude acoustique, qui date de 2015. Son actualisation figure dans l'avis de l'AE et réponse du Maître d'ouvrage...Alors qu'on ne l'aurait pas cherchée à cet endroit. On peut faire la même remarque sur l'étude qualité de l'air.

Certains thèmes étaient ventilés dans différentes pièces et pour retrouver la totalité de l'information, il fallait lire plusieurs pièces différentes (c'est le cas, notamment, de la description des travaux de construction du viaduc sur l'Allier, la description se trouve dans plusieurs pièces, donnant l'impression d'être face à un puzzle).

En conclusion, la commission souligne que la lecture du dossier d'enquête publique a été particulièrement ardue, que la recherche d'informations était extrêmement difficile, et que malgré les efforts d'ALIAE et de la commission pour mettre à disposition du public un sommaire clair, le dossier est resté inadapté pour le public. Il semble qu'on atteigne là les limites de l'intérêt d'une enquête publique, non par son contenu mais par le foisonnement, excessif pourrait-on dire, d'informations qui découragent l'envie d'y jeter un œil. La faible participation du public (150 observations déposées, voir Procès-verbal de synthèse) est due en partie aux mesures restrictives de déplacements du fait de la crise sanitaire de Covid19, mais la difficulté d'accès aux informations en est une autre raison.

#### **4.2 COMPLEMENTS D'INFORMATION APPORTES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE**

Afin de faciliter l'approche du public pour prendre connaissance du dossier, ALIAE avait composé quatre affiches de format A3 portant sur les éléments suivants :

- présentation du dossier, avec rappel des procédures sur lesquelles portait l'enquête et le titre des 12 pièces composant le dossier,
- présentation de la composition détaillée du dossier, avec toutes ses pièces et leur sommaire en résumé,
- présentation des enjeux liés à la loi sur l'eau : transparence hydraulique, protection de la ressource en eau, présentation du captage d'eau potable de l'Hirondelle à Bessay-sur-Allier,
- présentation des enjeux liés à la biodiversité : améliorer la transparence écologique, préserver et améliorer le patrimoine de la réserve naturelle nationale du Val d'Allier, démarche ERC : éviter, réduire puis compenser les impacts.

Ces documents avaient été déposés en mairie avant l'ouverture de l'enquête. Du fait, du confinement lié au Covid 19 avec interdiction de se déplacer et de consulter les documents papier, le public n'a pas pu prendre connaissance de ces documents.

En cours d'enquête, par mail du mercredi 20 mai 2020 17:20, la Commission d'enquête a demandé officiellement à ALIAE d'intégrer les éléments suivant au dossier d'enquête publique :

- avis de l'Agence régionale de santé (ARS) reçu après le tirage de tous les dossiers, pour remplacer la pièce K initiale incomplète,
- avancement des mesures compensatoires,
- un nouveau document « Mémoire en réponse aux avis du CNPN/CSRPN/DREAL ».

Ces derniers documents ont été déposés dans les 20 mairies concernées le 1<sup>er</sup> juin 2020 et intégrés dans le dossier dématérialisé.

#### **4.3 EVOLUTION DU PROJET PAR RAPPORT A LA DUP ET ANALYSE DES JUSTIFICATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Suite à l'enquête publique DUP, à certaines observations et recommandations qui ont pu être faites dans le rapport d'enquête, et suite aux études qui ont été conduites visant à rechercher l'évitement ou la réduction de certains impacts du projet, par le concessionnaire, les principales modifications apportées par rapport au projet d'ensemble présenté à l'enquête publique de DUP sont listées ci-après :

- Le franchissement du lit majeur de la rivière Allier fait l'objet de la construction d'un viaduc neuf à 2x2 voies, en décalé par rapport au pont actuel, et avec un allongement de l'ouvrage. Un des objectifs est de redonner de la mobilité à la rivière. Le franchissement du Rio de Bessay fait aussi l'objet d'un ouvrage neuf. Ces deux ouvrages devraient permettre la réalisation d'une bande d'arrêt d'urgence et le maintien de la circulation pendant la phase travaux. Les contraintes imposées pour maintenir l'A79 hors crue centennale, devraient être respectées. Le concessionnaire annonce aussi une emprise moindre sur les zones agricoles.
- Le système de péage est modifié avec péage en flux libre, qui permet de supprimer certaines barrières avec guichet, et qui réduit donc l'impact sur l'environnement ;
- La localisation du système de péage est modifiée, avec l'implantation d'une barrière pleine-voie à Deux-Chaises (entrée -sortie A71) ;
- L'aire de service initialement prévue à Cressanges, est déplacée à Toulon-sur-Allier. L'aire de Cressanges restera aire de repos. L'étude de cette alternative était ressortie dans la phase d'enquête publique DUP.
- Et enfin l'échangeur entre A79 et RN7 à Toulon-sur-Allier est déplacé, changement imposé par la mise en place de l'aire de service sur ce site.

Ces modifications ne remettent pas en cause les éléments constitutifs de la DUP et leurs fonctionnalités.

#### **4.4 AVIS DES SERVICES ET ANALYSE DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

Les services et les commissions ou comités contactés dans le cadre de ce projet ont répondu pendant l'été 2019 et avant la fin de l'année 2019 (pièce K du dossier mis à l'enquête).

<b>Organisme ou service</b>	<b>Date d'avis</b>
FDPMA (Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques) Allier	11/09/2019
Agence Française pour la biodiversité (région AURA)	09/09/2019
Agence régionale de santé délégation Allier	09/09/2019
CEN Allier (Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier)	?/09/2019
CLE et SAGE Cher amont (locale de l'eau et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux)	09/09/2019
CLE et SAGE Sioule (Commission locale de l'eau et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux)	12/09/2019
DDT (Direction départementale des territoires) service environnement	20/07/2019
DDT (Direction départementale des territoires) bureau Prévention des risques	19/08/2019
DREAL service Eau Hydroélectricité et nature	13/09/2019
DREAL service Prévention des risques naturels et hydrauliques	30/08/2019
DREAL service unité interdépartemental Cantal Allier Puy-de-Dôme	04/09/2019
Service régional d'archéologie	18/09/2019
DRAC unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Allier	18/09/2019
Agence Française pour la biodiversité (région AURA)	29/11/2019
Agence régionale de santé délégation Allier	03/03/2020
DREAL service Eau Hydroélectricité et nature + annexes	Non daté
service unité interdépartemental Cantal Allier Puy-de-Dôme	02/12/2019
Architecte des bâtiments de France - architecture et patrimoine de l'Allier	19/11/2019
DREAL AURA avis sur les travaux dans la réserve naturelle	20/11/2019
CDNPS (Commission départemental de la nature, des paysages et des sites)	09/12/2019
Comité consultatif Réserve naturelle nationale du Val d'Allier	09/12/2019
CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel)	12/12/2019
CNPN (Conseil national de la protection de la nature)	27/01/2020

Le dernier avis de l'Agence régionale de santé (ARS) a été reçu après le tirage de tous les dossiers (mars 2020), il a été inséré dans la mise à jour de la pièce K, sur demande de la commission au cours de l'enquête.

Il convient de rappeler que ces avis ont été formulés avant la fin de l'année 2019 et que le concessionnaire a eu la possibilité de réfuter ou de prendre en compte ces avis, lorsqu'il l'a jugé nécessaire, en procédant à des rectifications avant l'ouverture de l'enquête publique (23 mars 2020, pour rappel) dans les documents mis à l'enquête.

Seuls les avis de la DREAL Auvergne, du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) et du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) ont fait l'objet d'un mémoire en réponse par le maître d'ouvrage qui a été inséré dans les pièces du dossier au mois de mai, en cours d'enquête et suite demande de la commission.

##### **4.4.1 Analyse des avis**

Que disaient principalement les avis sur les aspects environnementaux du projet ? On peut les regrouper sous les thématiques suivantes :

- **Les mesures compensatoires :**

Le caractère « catalogue » sans adaptation à la spécificité de chaque milieu ou espèces concernées a été souvent reproché, de même que leur caractère théorique. Beaucoup de remarques portaient sur la

pérennité (sur la durée de vie de l'aménagement et non seulement de la concession, était-il précisé par la CLE et le SAGE Sioule) et la sécurisation foncière forte et durable des sites de compensation qui devait passer par des acquisitions. La DDT et la DREAL demandaient que l'ensemble des sites de compensation soient actés à la prise de l'arrêté préfectoral et basés sur des obligations environnementales réelles.

- **Les désenrochements :**

Le csrpn se félicite que ce désenrochement contribue au maintien de la dynamique fluvial. Il souhaite que la maîtrise foncière des parcelles sur lesquelles porte un risque d'érosion soit recherchée, souhait partagé par la dreah qui rappelle que le concessionnaire doit s'engager pour toute la durée de la concession (48 ans) à assurer un suivi de l'évolution de ce désenrochement. Les modalités pratiques de ce suivi et de la mise en place de protections doivent faire l'objet de concertations avec le comité consultatif de la réserve. Les enrochements « prévisibles » à l'horizon 20 ans (qui devront être justifiés par les actions de suivi de l'érosion) feront l'objet d'une demande spécifique, le moment venu. La séance du cdnps, en novembre 2019, a surtout porté sur l'enlèvement des enrochements et les risques d'érosion future qui nécessiterait la mise en place de nouveaux enrochements.

- **La transparence écologique :**

Les avis notent que le projet améliore la transparence écologique par rapport à la situation actuelle (CLE et SAGE Cher amont) et que le projet devrait être globalement positif pour l'eau et les milieux aquatiques (DDT service Environnement).

- **Pêche de sauvegarde :**

La Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques ainsi que l'Agence Française pour la biodiversité s'interrogent sur la faisabilité de pêches de sauvegarde dans l'Allier (au vu de sa largeur et profondeur) et demandent qu'en soit précisée la méthodologie.

- **Natura 2000 :**

Le Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier note une sous-évaluation des impacts sur le Grand Murin, la Cistude et sur les habitats d'intérêt communautaire des sites Natura 2000.

- **Puits de captage :**

L'Agence régionale de santé pense que les modifications apportées au projet accroissent les risques sanitaires au niveau du puits de captage de Bessay-sur-Allier.

#### **4.4.2 Présentation et analyse du mémoire en réponse aux avis des CNPN, CSRPN et DREAL**

En cours d'enquête, par mail du mercredi 20 mai 2020 17:20, la commission d'enquête a demandé officiellement à ALIAE d'intégrer au dossier d'enquête publique le « Mémoire en réponse aux avis du CNPN/CSRPN/DREAL », reçu après le tirage de tous les dossiers. Ci-après, quelques éléments de ce mémoire en réponse :

##### **A) A propos des inventaires :**

###### Réponses apportées par ALIAE :

- La bande de prospection a été élargie quand le tracé nécessitait des aménagements spécifiques tels que le franchissement de l'Allier, les échangeurs, le nœud de la RN7 et les aires de service ou de repos. De plus les données bibliographiques en sa possession reposent sur des inventaires réalisés à plus large échelle, pour certains groupes faunistiques comme les oiseaux et les chiroptères, ou dans le cadre de l'étude spécifique sur les corridors biologiques,
- Des inventaires complémentaires ont été réalisés durant l'été 2019 Il s'agit de prospections pédologiques pour les zones humides, de l'inventaire sur les bryophytes et des inventaires spécifiques ciblés sur la Loutre d'Europe et autres espèces semi-aquatiques à enjeu. Lorsque les sites de compensation seront confirmés et leur maîtrise foncière assurée, des inventaires état zéro ciblés sur les espèces liées à la compensation, ainsi que les indicateurs de suivi dans les plans de gestion des sites seront définis.

**B) A propos des espèces bénéficiant d'un Plan National d'Action (PNA) :**

Réponses apportées par ALIAE :

Une attention particulière est portée dans le processus d'établissement des mesures pour ces espèces. Pour chacune de ces espèces, le maître d'ouvrage détaille les mesures spécifiques de restauration ou d'amélioration de la transparence écologique.

**C) A propos des mesures d'évitement :**

Réponses apportées par ALIAE :

ALIAE joint un visuel sur lequel les sites présentant des enjeux d'espèces avec les espèces ayant pu être évitées par le projet avaient été localisés.

**D) A propos des mesures de réduction d'impact :**

Réponses apportées par ALIAE :

ALIAE fournit un planning sur lequel figurent les différentes mesures citées par la DREAL, les échéances de fourniture des protocoles pour validation des services de l'Etat, ainsi que les périodes optimales prévisionnelles de réalisation des mesures.

Analyse de la commission d'enquête :

Ce planning ne répond que partiellement à la demande détaillée, notamment sur les protocoles, la localisation des mares et des hibernaculum et sur le fait de savoir si ALIAE prévoit un suivi des portiques expérimentaux pour les chiroptères, et si le déplacement d'espèces protégées sera réalisé par des spécialistes « autorisés ».

**E) A propos des surfaces de compensation, notamment des zones humides :**

Réponses apportées par ALIAE :

Le maître d'ouvrage travaille activement à l'apurement de la dette espèces protégées, notamment pour la Loutre d'Europe et le Castor d'Eurasie. Des mesures sont actuellement en cours de définition, sur certains sites. L'objectif que s'est fixé ALIAE, est de respecter un ratio de 1/1, soit 75 ha. Les zones humides compensatoires sont recherchées prioritairement dans le même bassin versant que les zones humides impactées, et, dans ce cas, la compensation s'effectue, conformément au SDAGE, à hauteur de 100%. Dans l'impossibilité de trouver des sites de compensation dans le même bassin, elles devront être compensées à hauteur de 200% de la surface impactée.

**F) A propos de l'état d'avancement des mesures compensatoires :**

Réponses apportées par ALIAE:

ALIAE fait un point détaillé sur l'avancement de la recherche des sites pour les mesures compensatoires, à la date du 06 avril 2020,

Analyse de la commission d'enquête :

La réponse est argumentée et détaillée. Le maître d'ouvrage poursuit activement sa recherche de sites de compensation et nous fournira un bilan (demandé par la commission d'enquête) dans sa réponse au Procès-verbal de synthèse. Cette remarque vaut également pour le point H.

**G) A propos du taux d'acquisitions des mesures compensatoires et le recours aux ORE :**

Réponses apportées par ALIAE:

ALIAE utilisera le nouvel outil juridique d'Obligations Réelles Environnementales, permettant de lier à chaque site de compensation lorsque celui-ci est sécurisé en acquisition, des obligations durables de protection de l'environnement. Les surfaces en acquisitions avec Obligations Réelles Environnementales s'élèvent aujourd'hui à 204 ha (sites sécurisés).

**H) A propos de la planification de la sécurisation des mesures compensatoire :**

Réponses apportées par ALIAE:

Au regard des éléments issus des négociations foncières à la date du 06/04/2020, ALIAE fournit le planning prévisionnel de sécurisation de la compensation et précise que l'ensemble des PAOG des sites de compensation sera communiqué à la DREAL fin mai 2020.

**I) A propos du gain compensatoire :**

Réponses apportées par ALIAE:

ALIAE présente sa méthode pour calculer le gain écologique, sa démarche spécifique selon les espèces à enjeu, sa méthode de calcul par pondération des impacts, sa méthode d'évaluation de l'équivalence fonctionnelle pour les espèces et pour les zones humides et sa méthode de calcul du bilan global du gain compensatoire.

**J) A propos des mesures d'accompagnement :**

Réponses apportées par ALIAE:

Les mesures d'accompagnement sont définies dans les spécifications techniques du DDAE (annexes H2) et sont soit liées aux sites de mesures compensatoires, soit positionnées dans les emprises du projet. Le concessionnaire précise en outre, pour les items concernés, l'état d'avancement et/ou la localisation de ces mesures.

**K & L) A propos de la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier (les demandes portent sur les modalités du démontage des enrochements protégeant l'ouvrage actuel) :**

Réponses apportées par ALIAE:

ALIAE détaille les modalités de désenrochement, depuis l'accès au chantier jusqu'au remblaiement des fouilles, en passant par le débroussaillage préalable, la mise en place des protections, et le désenrochement proprement dit.

**M) A propos de la convention avec le gestionnaire de la Réserve naturelle du Val d'Allier :**

Réponses apportées par ALIAE:

La convention avec le gestionnaire de la réserve naturelle a été rédigée en collaboration avec les différentes parties prenantes, elle a été signée par le constructeur et passe en conseil d'administration de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) le 16 avril 2020.

Analyse de la commission d'enquête :

La Commission estime la réponse satisfaisante. Néanmoins, elle s'assurera auprès du maître d'ouvrage que cette convention a bien été effectivement signée.

**N) A propos de la recharge sédimentaire de l'Allier :**

Réponses apportées par ALIAE :

Redonner à la rivière les sédiments utilisés pour la construction du remblai routier du viaduc était, a priori, un bon moyen de recharger l'Allier en sédiments. Si cette opération peut sembler cohérente, il faut préalablement s'assurer que les matériaux ne sont pas pollués après avoir servi de remblais routiers durant plus de 40 ans, et que leur granulométrie et leur nature permettent leur mobilisation par la rivière. ALIAE a missionné le bureau d'étude Veodis3D pour s'assurer de la faisabilité d'une telle opération et des sondages seront réalisés au printemps 2020 pour analyser les matériaux. Si l'étude conclut que la recharge de l'Allier avec les matériaux du remblai s'avère opportune, Veodis3D sera chargé de définir les modalités d'une telle opération et d'en suivre la réalisation. En Annexe figure les principes d'injection dans la rivière Allier de matériaux sédimentaires issus du remblai de viaduc de la RCEA RN du Val d'Allier

Analyse de la commission d'enquête :

La commission estime la réponse satisfaisante. Cette réponse semble relever du bon sens afin de ne pas risquer de polluer la rivière. Il est en effet important de savoir si ce que l'on prendrait a priori pour une amélioration ne soit pas un remède pire que le mal.

**O) A propos des espèces exotiques envahissantes (EEE) :**

Réponses apportées par ALIAE:

Les espèces exotiques envahissantes font l'objet, pendant les travaux comme en phase exploitation, d'une procédure spécifique. Une attention particulière sera portée à l'Ambroisie, ALIAE rappelle que les principes de gestion des espèces exotiques envahissantes sont décrits dans la pièce E, chapitre 6.4.1.2.3.



**Q) A propos du comité du suivi de la mise en œuvre des mesures ERC et d'accompagnement :**

Réponses apportées par ALIAE:

ALIAE confirme la création de ce comité (qualifié de bonne chose par le crpn) qui se réunira chaque année pour suivre la mise en œuvre des mesures. Le crpn y sera invité. La composition exacte du comité, ses missions et la fréquence des réunions restent encore à définir conjointement entre ALIAE et les services de l'Etat.

**4.5 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ANALYSE DES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

L'Autorité Environnementale (AE) demande dans un premier temps des précisions sur le réemploi des matériaux, l'actualisation de la liste des ICPE, avec l'analyse de leur incidence et une actualisation du coût du projet. Ces précisions sont apportées par le maître d'ouvrage (MOA). Concernant les ICPE, seule la station de transit de Toulon-sur-Allier est affichée avec un impact faune / flore, notamment sur les habitats de l'Œdicnème criard, de la Loutre d'Europe et du Castor d'Eurasie. Le MOA annonce un suivi spécifique par un écologue sur ce site au moment des travaux de dégagement des emprises.

L'AE regrette dans un second temps la présentation du dossier qui reprend l'étude d'impact présentée lors de la DUP, et donc induit de nombreuses redondances et une lecture compliquée. Nous ne reviendrons pas sur ce chapitre de présentation, qui a déjà été abordé précédemment. Cependant la commission s'étonne toujours du fait que des données datant de la DUP, aient été jointes au DAE (Pièce I), alors qu'elles étaient obsolètes (actualisation pièce L), sans que cela soit signalé, ce qui perturbe complètement la compréhension du dossier. C'est le cas par exemple des implantations de protections acoustiques. Ceci est d'autant plus surprenant que l'AE avait demandé de reprendre le dossier avant l'enquête pour avoir une présentation simplifiée de l'étude d'impact. Le MOA avait jugé les différences, suite aux études plus précises et plus détaillées, comme "mineures et logiques dans le cadre du développement des études de projet". Il n'empêche que certaines personnes pourraient se voir très affectées par les changements (suppression d'écrans acoustiques, ou de merlons...par exemple). La commission note cependant que le MOA a ajouté un guide de lecture par thématique (Chap 6.2 de la pièce A – 9 pages de tableaux format A4).

L'étude trafic a bien été actualisée suite à la demande de l'AE, même si elle figure seulement en annexe du mémoire en réponse. La commission note que cette actualisation du trafic ne figure pas dans le "Guide de lecture – Recherche par thématique », par exemple.

Concernant l'actualisation des mesures compensatoires, l'AE rappelle qu'elles doivent être en place avant la destruction qu'elle compense. La commission demandera un bilan au MOA dans le cadre du PV des observations.

L'AE recommande de mettre en œuvre la totalité des dispositifs d'aide au franchissement envisagés pour les chauves-souris, et de les compléter pour avoir une trame suffisamment dense. Le MOA s'engage à rétablir les corridors identifiés dans les SRCE et d'améliorer l'existant.

L'AE recommande également d'améliorer la transparence de l'infrastructure pour la faune. Le MOA s'engage sur 18 nouveaux ouvrages de transparences et 34 ouvrages réaménagés. Concernant la transparence des ouvrages hydrauliques, Il s'engage à prendre en compte les guides ou ouvrages de référence du SETRA et CEREMA.

A propos des travaux en val d'Allier, le MOA précise qu'une Notice de Respect de l'Environnement opposable aux travaux sera établie sous le pilotage du responsable environnement de la maîtrise d'œuvre, et du Directeur Qualité Prévention Environnement du constructeur. En outre, un Référent Environnement Travaux assurera le management environnemental du projet selon la norme qualité ISO14001.

Par contre, il n'est pas fait état, dans la réponse du MOA, des détails du partenariat avec la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO), gestionnaire de la Réserve Naturelle du Val d'Allier, - outre lors des opérations de déboisement, débroussaillage, démontage du remblai, ensemencement des emprises restituées à la réserve, et validation des plantations - ; rien sur les suivis prévus en phase d'exploitation.

L'actualisation des études trafic, acoustique, qualité de l'air et gaz à effet de serre (GES) demandées par l'AE ont été effectuées et intégrées dans le mémoire en réponse du MOA.

La mise à jour de l'étude acoustique a des incidences non négligeables sur l'implantation de protections acoustiques. Nous en reparlerons spécifiquement lors du traitement des observations, sur la thématique Nuisances sonores dans le paragraphe « 5.2.4 Nuisances sonores ». De la même façon, nous reparlerons de l'impact de l'évolution du trafic sur la qualité de l'air.

Enfin, l'AE demande au MOA de justifier le choix de construire deux nouveaux viaducs en Réserve Naturelle du Val d'Allier plutôt que de doubler le viaduc actuel, en comparant leur incidence respective sur l'environnement. La commission a bien noté au travers du tableau de synthèse de l'analyse multicritère du décalage d'axe dans le val d'Allier, que le projet retenu était plus favorable au regard de ses fonctionnalités, de la réalisation des travaux, et du milieu naturel. Le MOA souligne que ce projet engendre un évitement significatif d'impact sur les milieux naturels, essentiellement par l'amélioration de la fonctionnalité et de la transparence hydraulique qu'il entraîne. La commission note cependant que le projet est plutôt défavorable à l'agriculture.

Dans un même objectif, le MOA a comparé les variantes « solution DUP avec toutes les barrières pleine voie (BPV) et gares de péages ET solution free flow avec gares de péage au Montet et gares de péage à Deux-Chaises. » et les variantes « solution free-flow avec BPV et gares de péages au Montet et à Deux-Chaises ET solution free flow avec une seule barrière de péage à Deux-Chaises. » Dans les deux cas, les solutions retenues apparaissent nettement plus favorables que celles prévues initialement. Néanmoins, l'AE recommande de chercher plutôt à réduire les impacts du demi-échangeur de Deux-Chaises et de la BPV en les situant à un endroit préservant mieux les milieux naturels, par exemple, plus au Nord. Le MO justifie alors l'emplacement de ces aménagements par l'impossibilité plus au Nord de disposer d'un linéaire suffisant en raison de la présence de deux ouvrages d'art distants d'environ un kilomètre. La commission reviendra sur ce point dans l'analyse des observations et du mémoire en réponse du MOA.

## 5 OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT LA PERIODE D'ENQUETE

### 5.1 BILAN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Après élimination des doublons, ce sont au total, 142 contributeurs qui se sont exprimés.

- 115 dans le registre dématérialisé Publilégal,
- 20 dans les registres papiers des mairies,
- 5 par courriers adressés aux mairies,
- 2 par mails sur l'adresse de la Préfecture.

La prédominance du recours au registre dématérialisé s'explique par la crise sanitaire Covid 19 et les restrictions de déplacement qui en découlaient. En effet, l'accès au registre papier n'a été possible qu'après la prise de l'arrêté modificatif du 23 avril 2020 prolongeant l'enquête jusqu'au 5 juin 2020.

Les 88 kilomètres du tracé traversent 20 communes totalisant 18 253 habitants. Mis en regard de ces chiffres, le nombre total de contributeurs est faible. De plus, on ne compte que 78 contributeurs domiciliés dans les communes concernées, dont la répartition est donnée dans le tableau qui suit.

Communes concernées par le tracé	Nombre contributions	Tenue de permanence
BESSAY SUR ALLIER	2	
BESSON	1	
BRESNAY	0	
CHASSENARD	1	
<b>CHEMILLY</b>	<b>3</b>	<b>Oui</b>
COULANGES	8	
<b>CRESSANGES</b>	<b>7</b>	<b>Oui</b>
<b>DEUX CHAISES</b>	<b>1</b>	<b>Oui</b>
DIOU	9	
<b>DOMPIERRE SUR BESBRE</b>	<b>6</b>	<b>Oui</b>
LE MONTET	0	
<b>MOLINET</b>	<b>9</b>	<b>Oui</b>
<b>MONTBEUGNY</b>	<b>19</b>	<b>Oui</b>
NEUILLY LE REAL	0	
<b>PIERREFITTE-SUR-LOIRE</b>	<b>5</b>	<b>Oui</b>
SALIGNY SUR ROUDON	0	
SAZERET	0	
THIEL SUR ACOLIN	3	
<b>TOULON SUR ALLIER</b>	<b>4</b>	<b>Oui</b>
TRONGET	0	
<b>20 communes</b>	<b>78</b>	<b>8</b>

Les autres contributeurs, outre ceux pour lesquels on n'avait pas d'adresse (19 dans ce cas), étaient principalement domiciliés dans des communes de l'Allier situées en dehors du tracé (18 dépôts) mais aussi dans d'autres départements (26 contributeurs dont 10 en Saône-et-Loire, département limitrophe à l'Est de l'Allier).

Parmi les contributeurs sans adresse indiquée, peut-être y en avait-il aussi qui étaient situés dans des communes du tracé.

Si l'on considère le statut du contributeur, la très grande majorité se compose de personnes privées individuelles. Seulement 2 associations pour la protection de l'environnement, 2 mairies, 1 SIVOM (Sologne bourbonnaise) et le Conseil départemental viennent compléter ces contributeurs individuels.



En deuxième position (près d'une personne sur trois) viennent tous les aspects liés à la communication sur le projet mais surtout, à l'intérieur de cette thématique, aux demandes de report de l'enquête du fait d'une période inappropriée à cause du Covid19 et des restrictions prises par le gouvernement pour se déplacer et venir consulter les dossiers « papier ».

Pour beaucoup, la consultation papier semblait plus simple que la voie dématérialisée qui était rendue d'autant plus compliquée du fait des difficultés d'accès à Internet dans l'Allier.

Par contre, nous constatons que les thématiques situées au cœur de la demande d'autorisation environnementale n'ont été abordées que de façon minoritaire :

- Le thème 08 (Impact sur les eaux superficielles et souterraines) est encore abordé par 1 contributeur sur 5 mais ne représente que 8% de l'ensemble des observations,
- Le thème 09 (Impacts sur la biodiversité) n'est abordé que par 17 contributeurs et ne présente 12% de l'ensemble des observations. L'analyse des observations du public (cf PV de synthèse) nous montrera que ce thème n'est abordé que de façon très vague et concerne le plus souvent la mise en place ou le maintien de haies en tant que barrières pouvant faire écran aux nuisances acoustiques et visuelles,
- Le thème 11 relatif aux Compensations environnementales n'est abordé que par 11 contributeurs et ne représente que 4% du nombre total d'observations. Ce vocabulaire semble être réservé à des spécialistes naturalistes ou aux agriculteurs dans les parcelles desquels les mesures compensatoires sont prévues. Le public non avisé, quant à lui, semble confondre mesure compensatoire et mesure de réduction.

## **5.2 NATURE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS**

### **5.2.1 Thématique 01 : Problèmes de communication sur le projet**

#### **5.2.1.1 Synthèse des observations**

La pandémie due au Corona virus (Covid19) qui a frappé la France et le monde entier a généré des perturbations de tous ordres dans la mise en place, l'organisation et le déroulement de cette enquête publique.

On signale donc l'inopportunité de l'enquête pendant cette période de confinement puisque les gens ne pouvaient pas se déplacer pour prendre connaissance des documents déposés en mairie - même si ce déplacement avait été possible, l'accès aux documents papier avait été interdit - allant jusqu'à demander le report de l'enquête en invoquant parfois son « illégalité ». Cette demande est exprimée par 17 personnes.

Concernant les caractéristiques physiques du dossier lui-même, beaucoup se plaignent de son ampleur (environ 60 kg, l'équivalent de près de 15 000 pages de format classique A4 – les documents étaient présentés en double format horizontal représentant donc 7 500 pages A3). Il est vrai que consulter les informations de ce projet réparties en 12 thèmes dans 28 documents papier volumineux et lourds avait de quoi décourager les plus déterminés. Ces critiques avaient été partagées par les services consultés préalablement qui y ajoutaient également les difficultés à s'y retrouver dans les sujets traités du fait de répétitions dans les différentes pièces du dossier mis à la disposition du public. La difficulté pour en prendre connaissance par mode dématérialisé a souvent été citée car ce mode de consultation n'a pas aidé les personnes du département de l'Allier du fait de problèmes de connexion au réseau Internet ou de son débit, ou, tout bonnement, de non équipement.

En somme, il s'agit d'un mode assez mal adapté au monde rural, encore majoritairement mal équipé. Cependant, certains, en réponse aux observations qu'ils avaient pu lire, avaient approuvé ce mode de consultation. Par contre, aucune remarque n'a porté sur la facilité de dépôt des observations sur le registre dématérialisé de Publilégal, pourtant cet outil s'est avéré souple et très efficace, peut-être encore plus pour la Commission d'enquête (possibilité de classement des observations par thèmes, nul besoin de décrypter les écritures et de les recopier, ...).

Dans ce thème, figurent également les remarques sur le manque de communication au sujet du déroulement de l'enquête La réunion publique prévue initialement avait été supprimée puis remplacée par une

réunion en mode distanciel programmée au dernier moment, très tardivement, trop sans doute, et avec une publicité déficiente (malgré la vigilance de la Commission d'enquête) qui n'a pas permis au plus grand nombre d'en être informé. En a-t-il été de même pour les permanences, prévues dans le 1<sup>er</sup> arrêté mais non tenues, puis remises en place dans l'arrêté modificatif affiché tardivement, voire l'avant dernier jour de la fin de l'enquête ? Sans doute. Des permanences ont pu être proposées mais la date tardive de prise de l'arrêté, le manque d'une bonne publicité, les dispositions prises (sur rendez-vous, un rendez-vous toutes les 30 mn) en ont sans doute découragé plus d'un. Découragement généré également par le fait que les personnes ont l'impression d'être en mode enquête depuis trop longtemps, ne faisant pas la différence entre la Déclaration d'Utilité Publique et la Demande d'Autorisation Environnementale. Le bilan des contributions parle de lui-même : la participation a été faible tant dans les permanences que sur le registre dématérialisé et par courrier. Sur un itinéraire qui traverse 20 communes et pour une durée d'enquête de plus de 2 mois, on pouvait s'attendre à des chiffres plus élevés.

Dans ce domaine de manque d'information on peut également citer des reproches à l'encontre d'ALIAE (ou des différents organismes qui se sont succédés sur ce projet depuis la DUP). C'est le cas pour mesures de réduction d'impact et les mesures compensatoires (notons que ce terme de « mesures compensatoires » est parfois utilisé alors qu'il s'agit de mesures de réduction, seuls les spécialistes en environnement connaissent bien ce que recouvre ce terme). Beaucoup se plaignent d'avoir tenté plusieurs fois de les joindre sans succès, de n'avoir pas reçu de réponse à leurs demandes, ou de ne pas savoir à qui s'adresser pour les mesures de réduction proposées ou demandées, ou pour signaler que la mesure mise en œuvre n'était pas réalisée comme cela était convenu (ou semblait convenu).

### **5.2.1.2 Réponse du Maître d'Ouvrage et analyse de la commission d'enquête**

La commission fait état de difficultés relevées dans le cadre du déroulement de l'enquête. Il convient donc de rappeler en préambule le contexte très particulier dans lequel s'est inscrit le déroulement de l'enquête publique de la demande d'autorisation environnementale du projet A79.

L'arrêté préfectoral n°619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoïn (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20.

Dans le cadre de la préparation de l'enquête, afin d'aider le public à prendre connaissance du dossier, 3 affiches ont été préparées ainsi qu'un tableau précisant le contenu des boîtes et différentes pièces composant le dossier de demande d'autorisation environnementale (tableau de composition détaillé du dossier joint en annexes). Les affiches portaient sur :

- La présentation du dossier,
- Les enjeux liés à l'eau,
- Les enjeux liés à la biodiversité. Ces 4 documents de synthèse ont été imprimés et joints aux dossiers déposés en mairies. Ils ont également été déposés sur le site du registre dématérialisé PubliLégal.

Ces 4 documents de synthèse ont été imprimés et joints aux dossiers déposés en mairies. Ils ont également été déposés sur le site du registre dématérialisé PubliLégal.

Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12.

Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait:

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique,
- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier. Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues :

- 28/05 : 14h 17h Molinet,
- 29/05 : 9h 12h Dompierre sur Besbre,
- 2/06 : 8h30 11h30 Pierrefitte sur Loire,
- 2/06 : 14h 17h00 Cressanges,
- 3/06 : 9h 12h00 Toulon sur Allier,
- 4/06 : 9h 12h00 Montbeugny,
- 5/06 : 9h 12h Deux chaises,
- 5/06 : 9h 12h Chemilly.

Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE. Ainsi, tout au long de l'enquête, la préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public dans ce contexte inédit :

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions sanitaires l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,

et en adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée:

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé PubliLégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,
- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,
- par affichage réglementaire notamment en mairies,

- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantées le long de la RCEA actuellement empruntée

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes:

- Consultations de la page Accueil: 5 505 consultations
- Consultations du dossier: 5 030 consultations
- Consultations des observations: 5 477 consultations

Au total, le procès-verbal de synthèse des observations fait état de 155 observations déposées pendant la période d'enquête par 144 personnes, collectivités et autres structures distinctes. Ce constat est à comparer aux 197 observations consignées dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du même projet, alors que cette enquête s'était tenue hors état d'urgence sanitaire, pour une durée de 54 jours consécutifs, du lundi 25/04/16 au vendredi 17/06/16. Cette mise en relief permet de constater que, en dépit du contexte très perturbé et des capacités d'accès parfois réduites du public au registre dématérialisé, la dépose des observations s'est maintenue à un bon niveau.

L'enquête publique d'autorisation environnementale a été maintenue du fait du caractère « urgent » reconnu du projet et elle a dû être adaptée aux circonstances, dans un cadre légal et réglementaire. Ce caractère urgent prend naissance dans la déclaration d'utilité publique de la mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoin, prise par décret n°2017-579 du 20/04/2017, assortie en annexe 2, de 7 recommandations.

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."

Le caractère urgent de cet aménagement a été confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, précisant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret vise le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin.

La commission d'enquête relève également l'ampleur du dossier. Elle est cependant la conséquence des exigences réglementaires actuelles qui expliquent l'augmentation de la taille des dossiers dans le cadre de l'autorisation environnementale unique (regroupement de plusieurs procédures dans un même dossier).

La présentation retenue par procédure traite les différentes demandes d'autorisation au titre du code de l'Environnement. Elle induit certes la redondance de certaines parties mais cela ne remet pas en cause la conformité aux exigences réglementaires en matière de contenu. Par contre la présentation par procédure permet d'avoir une lisibilité pour chaque objet spécifique de l'enquête (loi sur l'eau, espèces protégées, ICPE, Réserve Naturelle).

Néanmoins, afin de permettre la bonne information du public, le pétitionnaire a veillé à fournir une clé d'entrée dans le dossier, par le biais de la pièce A, « Note de présentation du dossier – Aide à la lecture ». L'objectif de la pièce A est de permettre au lecteur de trouver plus facilement les informations en l'aidant à naviguer dans l'ensemble du dossier, à travers :

- La constitution du dossier,
- Un guide de lecture, faisant les renvois aux différentes thématiques,
- Une notice du dossier, qui se présente sous forme d'une synthèse de l'étude d'impact reprenant les principaux items.



### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

Les arguments présentés par le concessionnaire rejoignent ce que la commission connaissait sur la procédure, puisqu'elle en était elle-même partie prenante. La remarque de la commission ne portait pas sur les éléments d'information utilisés, en grand nombre certes, et sur tous les supports possibles existant à ce jour - bien que les restrictions de déplacements du fait du Covid19 ait quelque peu réduit l'intérêt de ces informations – qui n'est pas le fait d'ALIAE, bien sûr. La remarque de la commission portait surtout sur les difficultés d'accès au dossier tant par sa lourdeur du fait de son volume, que par sa difficulté d'accès en mode dématérialisé, ce mode étant assez peu compatible semble-t-il avec la couverture et la vitesse du réseau Internet dans les zones rurales dont le territoire de l'Allier est un exemple type.

La mise en parallèle de la participation du public du public entre la DUP (en 2016) et cette enquête-ci avait bien été faite par la commission mais n'avait pas suggéré de commentaires. Il est vrai que le volume des contributeurs et des observations est du même ordre pour les deux enquêtes, pour une durée équivalente, mais dans des contextes bien différents, ce qui conduit à conclure que l'information n'était pas insuffisante.

Pour ce qui est de la lourdeur du dossier, ALIAE fait remarquer qu'elle est la conséquence des « exigences réglementaires actuelles » et la commission en est tout à fait consciente. « Cela ne remet pas en cause la conformité aux exigences règlementaires en matière de contenu », certes mais cela complique énormément la tâche du public et amoindrit l'intérêt d'une enquête publique, dont on peut penser, de ce fait, qu'elle est réservée à quelques spécialistes habitués à manipuler des dossiers. Les chiffres de participation tendent à confirmer cette hypothèse, les deux enquêtes ayant un volume du même ordre.

Difficultés d'accès au dossier et lourdeur du dossier : ces deux obstacles auraient-ils été plus facile à franchir avec des exemplaires papiers consultables en mairie, on peut en douter fortement.

**Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexes.** Dans ce cadre, ALIAE a fourni des réponses aux questions émanant de près d'une trentaine de personnes.

Toutes les réponses du Maître d'ouvrage reposent sur un tronc commun, largement utilisé, qui reprend celle faite à la commission. Les observations suivantes ont reçu en outre, un complément de réponse :

#### **Réponse du maître d'ouvrage à l'observation de Mr Lacroix Dominique (n°73) :**

De plus afin de permettre la bonne information du public, le pétitionnaire a veillé à fournir une clé d'entrée dans le dossier, par le biais de la pièce A, « Note de présentation du dossier – Aide à la lecture ». L'objectif de la pièce A est de permettre au lecteur de trouver plus facilement les informations en l'aidant à naviguer dans l'ensemble du dossier, à travers :

- La constitution du dossier,
- Un guide de lecture, faisant les renvois aux différentes thématiques
- Une notice du dossier, qui se présente sous forme d'une synthèse de l'étude d'impact reprenant les principaux items.

#### **Réponse du maître d'ouvrage à l'observation de Mr Presles Jean-Yves (n°74) :**

« En complément, il est précisé que les travaux soumis à autorisation environnementale n'ont pas démarré ».

#### **Réponse du maître d'ouvrage à l'observation de Mme Fricheteau Isabelle (n°98) :**

« L'enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale du projet, non sur son utilité publique et son statut. » et redirige sa réponse vers celle faite à l'observation n°91 sur la « gratuité de l'autoroute ».

**Quant à la demande n°27 de Charvy Pierre – Toulon-sur-Allier** portant sur la demande d'information concernant la localisation et les impacts de la bande transporteuse, elle a reçu cette réponse précise et détaillée. Cette observation est aussi à rapprocher du thème 06 « Consommation des espaces agricoles et naturels ».

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Le GIE CLEA a mandaté la société SEGAT, pour rencontrer l'ensemble des propriétaires et exploitants des terrains impactés par les emprises à acquérir pour la mise au gabarit autoroutier de la RN79 comme pour les emprises temporaires nécessaires à la mise en œuvre du chantier, afin de leur présenter les ouvrages projetés et négocier avec eux les conditions de libération, et de restitution le cas échéant, des terrains. Ceci en application

des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des protocoles agricoles en vigueur dans le département de l'Allier et de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

Le propriétaire des Domaines Bonnay a été rencontré dans ce cadre. La bande transporteuse permettant le transfert des matériaux entre la carrière des Proux et le chantier de la RCEA, au droit de la zone déficitaire en matériaux (Val d'Allier), étant dédiée à ce seul projet, cette dernière est par conséquent complètement intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale ; à ce titre :

- sa description est présentée dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 2.3.1.3.2 - Besoins en matériaux extérieurs » ;
- son impact sur les zones humides est intégré à l'impact global de ce projet sur les zones humides, traité dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 5 - Incidences et mesures de réduction sur les zones humides et leurs fonctionnalités » ;
- son impact sur la faune, la flore et la biodiversité est intégré à l'impact global de ce projet sur la biodiversité et traité dans la pièce « E - Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement » du DDAE, au paragraphe « 6.5.2 - Incidences liées à la réalisation de la bande transporteuse de la carrière des Proux ».

Afin de réduire au maximum les incidences de cette réalisation sur le milieu naturel, plusieurs mesures spécifiques sont mises en œuvre :

- Localisation du tracé dans les zones de moindre enjeu écologique. Le tracé a été adapté afin de s'éloigner au maximum des zones à enjeu (fossés à Agrion de Mercure, zones humides, ripisylve de la Sonnante). Ainsi le tracé limite les franchissements de haies et de zones humides et se cantonne dans des secteurs de prairies pâturées ;
- Mise en place d'un assainissement provisoire de la piste. Cet assainissement provisoire comprendra le fossé de collecte des eaux. Le rejet se fera dans chacun des petits talwegs interceptés par le projet, afin de minimiser la concentration des eaux. Un busage et un filtre à fines seront mis en œuvre, complété si nécessaire de cailloux pour favoriser la diffusion ;
- Les fossés et talwegs interceptés seront tous équipés de buses de rétablissement des écoulements amont/aval ;
- Le franchissement des zones humides se fera sur des plaques de répartition des charges, sans décapage de la terre végétale ;

Les pistes réalisées au droit des zones humides seront réalisées en Grave Non Traitée lavées, afin d'éviter toute exportation de fines ou de colloïdes argileux dans les zones humides ;

- Les pistes seront arrosées afin d'éviter les poussières ;
- Enfin, les terrains seront remis en état à l'issue des travaux, avec régilage de la terre végétale décapée, et replantation des haies coupées si nécessaire.

L'impact sonore prévisionnel n'est pas de nature à déroger aux exigences des réglementations relatives à la lutte contre les bruits de voisinage et aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Aucune protection acoustique n'est donc prévue dans ce cadre. Le constructeur prévoit néanmoins la mise en œuvre d'un capotage sur l'ensemble du linéaire du convoyeur, qui permettra de réduire l'impact sonore et les émissions de poussière de ce dernier.

#### **Analyse des réponses par la commission d'enquête**

La commission d'enquête estime que les réponses apportées aux observations émises dans cette thématique (réponses à la commission d'enquête et réponses individuelles) sont tout à fait satisfaisantes et remplissent les conditions pour informer pleinement le public. La commission note que, à la lecture de ces réponses, le public à l'origine de ces observations possédait déjà la nature des réponses - après consultation des différentes pièces du dossier. Ceci confirme la difficulté de trouver les informations dans le dossier mis à la consultation.

## **5.2.2 Thématique 02 : Urgence des travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA – impacts positifs du projet**

### **5.2.2.1 Synthèse des observations**

Les observations émanent de personnes utilisant cet itinéraire régulièrement, pour se rendre à leur travail et en revenir ou pour se rendre dans leur famille située à proximité de cet axe.

Ce sont aussi les structures telles que les collectivités locales (mairies et Conseil départemental) qui évoquent leur impatience à voir enfin réalisés ces travaux de mise en sécurité, de désenclavement et de diminution des temps de déplacements.

Le motif de sécurité routière est le plus souvent citée, faisant référence au nombre de morts cumulés sur cet axe – d'où le nom de « *route de la mort* » qui lui est souvent donné.

Certains, s'ils emploient le terme « urgence », l'utilisent sur le mode interrogatoire : ce projet est-il si urgent alors qu'il dure depuis plusieurs années, 25 ans, 40 ans ... ? Est-il si urgent au point de ne pas permettre au plus grand nombre de participer à l'enquête du fait du Covid19 ? Certains estiment qu'il serait bon de repenser notre système de production et d'échanges (pourquoi toujours privilégier la route au détriment du rail ?).

### **5.2.2.2 Réponse du Maître d'Ouvrage**

Les observations rangées dans ce thème portent à la fois sur la confirmation du caractère impératif de l'urgence à réaliser ce projet, mais aussi sur une formulation en mode questionnement « est-ce bien si urgent que cela ? ».

Dans le cas de la confirmation du caractère urgent, ALIAE n'a pas donné de réponse, étant donné que ces observations vont dans le sens du décret d'utilité publique.

Dans les cas du mode questionnement, ALIAE reprend les termes du décret de déclaration d'utilité publique (n°2017-579 du 20/04/2017) et confirmé par décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire.

**Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexes.**

ALIAE a repris son commentaire général donné en réponse à la synthèse de la commission sur ce thème. Cette réponse a été apportée aux questions émanant d'une dizaine de personnes.

La déclaration d'utilité publique de la mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoin, prise par décret n°2017-579 du 20/04/2017, est assortie en annexe 2, de 7 recommandations. 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."

Le caractère urgent de cet aménagement a été confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, précisant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret vise le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin. Modalités de tenue de l'enquête publique dans le contexte de crise du COVID-19:

L'arrêté préfectoral n° 619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoin (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande

d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20. Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12. Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoïn figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait :

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique;
- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier. Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues. Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE. La préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public tout au long de l'enquête :

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,
- et adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée :

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé PubliLégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,
- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,

- par affichage réglementaire notamment en mairies,
- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantées le long de la RCEA actuellement empruntée.

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes :

- Consultations de la page Accueil : 5 505 consultations,
- Consultations du dossier : 5 030 consultations,
- Consultations des observations : 5 477 consultations.

### 5.2.2.3 Analyse de la commission d'enquête

La commission d'enquête n'a rien à ajouter, ni à enlever à la réponse faite par le maître d'ouvrage qui s'appuie sur le décret 2020-453 du 21 avril 2020 reconnaissant le caractère d'urgence de ce projet et qui, dans la suite logique, rappelle les dispositions prises par l'arrêté préfectoral modificatif n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 et des dispositions qui en découlaient, tant dans le domaine des permanences que de la publicité qui en a été faite.

## 5.2.3 Thématique 03 : Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

### 5.2.3.1 Synthèse des observations

Ce thème regroupe des questionnements différents sans pour autant être totalement indépendants les uns des autres.

D'une part, les observations révèlent des questionnements au sujet de la concession d'un itinéraire déjà en grande partie financé par des fonds publics. Souvent elles souhaitent la gratuité de l'autoroute, et parmi elles certaines citent en exemple la Bretagne mais aussi certains tronçons de cette RCEA. On parle d' « *Argent public détourné pour servir des intérêts privés, compte tenu des sommes déjà investies par l'Etat* ».

Assez logiquement dans la continuité de ce qui a été dit précédemment, les observations s'interrogent sur les capacités du réseau secondaire jugé insuffisamment dimensionné à absorber les nouveaux trafics - générés par ceux qui ne voudraient pas acquitter le péage (VL et PL) - en toute sécurité sans que des travaux d'élargissement n'aient été réalisés. Ces itinéraires, que nous avons définis comme alternatifs, permettraient à la population locale, pour des déplacements pendulaires notamment, d'avoir une solution de trajet gratuit en marge de l'autoroute payante.

Une observation résume assez bien ce que peuvent penser les riverains : « *en tant qu'automobiliste je trouve injuste d'avoir le choix entre payer pour utiliser une autoroute à péage à laquelle je suis opposé ou prendre des routes alternatives parfois dangereuses qui entraînent des détours importants avec les risques inhérents* ».

Et, d'ailleurs, quels sont les itinéraires alternatifs proposés et quelle en est leur sécurisation ? Ces doutes sur la capacité du réseau secondaire s'appliquent également, bien sûr, aux trafics générés lors de la fermeture de la RCEA. Tous les utilisateurs (VL mais aussi PL) seront « basculés » sur ces réseaux (ce qui est déjà le cas en ce moment lors des travaux préparatoires) entraînant inévitablement, non seulement des risques sécuritaires mais aussi des dégradations de ce réseau et des dégâts et nuisances dans les villages traversés. Le Conseil Départemental demande que « *tout soit fait pour limiter la fuite du trafic Poids Lourds en transit sur les routes départementales aux caractéristiques techniques non adaptées à ce type d'usagers. Y compris pendant les travaux où ce type de délestage devrait se limiter au strict nécessaire* ».

### Demande de la commission d'enquête :

Pour ce qui est des passages supérieurs, la commission d'enquête ne met pas en doute leur conformité à des normes autoroutières validées mais, ayant eu l'occasion d'utiliser certains d'entre eux récemment « mis aux normes », notamment entre Cressanges et Sazeret, elle constate que le croisement de deux véhicules doit être problématique, surtout lorsqu'un camion ou engin agricole est concerné ... Qu'en pense le maître d'ouvrage ?

### 5.2.3.2 Réponse du Maître d’Ouvrage

Les dispositifs de retenue de niveau H2 (niveau de performance normé) exigés dans le cadre du contrat de concession, en rives des ouvrages d’art en passage supérieur par rapport à l’A79, permettent d’améliorer significativement la sécurité des usagers des routes concernées et de l’infrastructure autoroutière, au regard des garde-corps existants actuellement pour une majorité d’ouvrages. Cependant, il s’avère que ces équipements agréés sont effectivement plus encombrants que les dispositifs existants.

ALIAE a échangé avec les gestionnaires de voiries concernés et travaillé avec eux sur les nouveaux profils en travers, en ajustant au mieux le nombre et la largeur des trottoirs. Dans le cadre de cette concertation, il ressort que les largeurs de chaussée actuelles des rétablissements sont conservées.

### 5.2.3.3 Analyse de la commission d’enquête

Concernant la réponse à la demande de la commission d’enquête, les nouveaux garde-corps sont effectivement encombrants, ou du moins le paraissent-ils à l’œil. Les contacts pris par ALIAE avec les gestionnaires des voiries concernées et les dispositions qui en découlent ne sont pas remis en question par la commission qui tenait néanmoins à vérifier que ces dispositifs étaient conformes aux normes de circulation, ce qui semble être le cas.

Ensuite, ALIAE a fourni des réponses aux questions émanant d’une vingtaine de personnes dans ce thème. **Les réponses du maître d’ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d’ouvrage, en annexes.** L’analyse globale des réponses par la commission d’enquête est présentée ci-après.

Pour les questions relatives à la gratuité de l’A79, le maître d’ouvrage fait valoir le décret de reconnaissance de l’utilité publique mais rappelle que tous les tronçons ne seront pas payants.

Concernant les difficultés rencontrées par les riverains sur les axes secondaires, ALIAE précise qu’il, n’est pas habilité pour intervenir sur les voiries secondaires. Quant aux dégradations de voiries empruntées par le trafic lié aux travaux d’A79, la commission prend acte que des états des lieux des routes existantes ont été réalisés et seront comparés à des états des lieux établis à la fin des travaux afin d’évaluer les dégradations éventuelles et procéder aux requalifications nécessaires.

Au sujet de l’inquiétude du Conseil départemental sur la possibilité de « l’effet tunnel », ALIAE considère qu’il sera limité du fait du maintien de la totalité des échangeurs existants, afin d’assurer l’irrigation du territoire traversé. La commission en l’état actuel des connaissances sur ce dossier ne peut pas, ou peut mal, infirmer ou confirmer ces propos.

Enfin, ALIAE rappelle que les conditions de circulation en dehors de l’autoroute sont de la responsabilité des gestionnaires de voiries concernés.

En conséquence, la commission d’enquête considère ces réponses tout à fait satisfaisantes dans l’information qui est faite aux contributeurs.

## 5.2.4 Thématique 04 : Aménagements - propositions et remarques

### 5.2.4.1 Synthèse des observations

Les observations ont porté sur les aménagements liés à la mise à 2x2 voies de la RCEA pour faire des propositions d’aménagements complémentaires ou alternatifs ou bien pour émettre des remarques et des questions.

Une observation approuve le projet de création de l’autoroute A79 et propose même d’envisager une 2x3 voies plutôt qu’une 2x2 voies pour permettre plus de fluidité de la circulation autour des camions si la troisième voie était réservée pour les dépassements effectués par les voitures.

La solution de péage free flow est une bonne amélioration du projet pour certains car cela permet un gain de temps pour l'utilisateur ainsi qu'une grande économie de terrain.

D'autres seraient par contre partisans de supprimer la barrière de péage pleine voie à Deux-Chaises. Il est même proposé de la remplacer par une barrière pleine-voie au Montet associée à des barrières de péages allégées sur le demi-échangeur de Deux-Chaises et l'échangeur du Montet pour éviter de passer d'un système fermé à un système free-flow en très peu de kilomètres.

A ce sujet, un contributeur fait remarquer que la barrière de péage pleine voie de Deux-Chaises était initialement prévue au Montet et qu'aucun argument, dans le dossier, ne vient appuyer son déplacement à Deux-Chaises soi-disant pour diminuer son emprise sur les milieux naturels (Pièce A - Mesures d'évitement" 9.4.2.1).

En effet, le demi-échangeur de Deux-Chaises ainsi que la barrière de péage pleine-voie et les aires de services associées empiètent sur des milieux naturels intéressants constitués par un ruisseau, deux massifs forestiers, une mare et des parcelles agricoles, ce qui va fortement perturber la faune et la flore.

Un repositionnement plus au Nord est d'ailleurs suggéré par l'AE et il est demandé des justifications du concessionnaire sur ce choix.

Madame Le Maire de Cressanges fait un grand nombre de propositions d'aménagement, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation :

- reconsidérer l'éclairage de l'aire de repos et limiter sa puissance,
- éviter les situations d'éblouissement des usagers, notamment à hauteur du lieu-dit « les Petits Breuzons » (PR18) par la création d'une protection adaptée,
- intégrer le maintien de l'actuel chemin piétonnier reliant le centre-bourg aux équipements sportifs dans l'aménagement de l'échangeur de Cressanges,
- demande que l'accès et la sortie à la plateforme TOARC A se fasse exclusivement par la RN79 et non par le centre bourg en période de travaux,
- prendre en compte les spécificités du trafic local liées au croisement des véhicules avec les engins agricoles ...

Une personne sur Cressanges se plaint de subir la perte de haies et de boisement mais aussi la bétonisation du secteur liée à l'implantation de l'aire de repos qui est par ailleurs à l'origine d'un trafic important et d'une situation d'insalubrité.

Au niveau de l'échangeur entre l'A79 et la D2009 à Chemilly, un contributeur propose de conserver cet aménagement dans sa forme actuelle (caractéristiques suffisamment sécurisantes) au lieu de le modifier en raccordant les bretelles de ce dernier à la D2009 par des carrefours giratoires.

Enfin, de nombreuses propositions d'aménagements complémentaires ou alternatifs sont formulées par le public sous la forme de questions ou de demandes :

- création d'une passerelle piétonne sous l'ouvrage enjambant l'Allier pour pouvoir faire une boucle de randonnée sur les deux rives depuis Moulins,
- demande du SIVOM de la SOLOGNE BOURBONNAISE, exploitant le puits de captage de l'Hirondelle, pour le maintien, après travaux, de la piste d'accès au chantier du viaduc afin de conserver un accès à ce puits de captage stratégique pour la desserte en eau,
- demande de conserver l'actuel échangeur de Montbeugny associé à la création d'une courte déviation de Montbeugny par le Sud-Ouest au lieu de déplacer cet échangeur au droit de la D53,
- demande d'avoir une voie d'accès directe à l'arrière de Dompierre pour desservir la ZI et pour prendre la route vers Montmelard,
- pourquoi aucune bretelle directe n'est prévue en réserve pour l'accès direct au Pal sur la D181 ?
- dans le secteur du Château du Ternat, pourquoi n'avoir pas fait le centre d'entretien sur la parcelle que vous nous avez prise et qui est plus en contrebas ? Y a-t-il un échangeur avec péage qui sera éclairé la nuit (crainte de pollution visuelle) ?
- pourquoi ne pas rétablir un passage sur notre chemin communal (passerelle piéton/vélo) pour rejoindre la voie verte (Diou, secteur les Montets, pont du Roudon),
- demande d'un accès piéton de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal à proximité immédiate pour rendre possible la vente directe de produits locaux,
- demande si la remise en état des routes et des chemins communaux empruntés par les poids lourds pendant les travaux sera prise en charge par ALIAE (Pierrefitte-sur-Loire). Souhaite l'interdiction de passage des poids lourds qui voudraient éviter les péages et/ou qui seraient détournés par leur GPS.

## 5.2.4.2 Réponse du Maître d'Ouvrage

Les réponses du maître d'ouvrage présentées ci-dessous constituent une synthèse anonyme. Pour plus de détails, il convient de se reporter aux réponses effectuées à chaque observation individuelle dans le mémoire en réponse d'ALIAE fourni en annexes.

### 1. Barrière des Deux-Chaises - suppression de la barrière pleine voie

Dans un système de péage complètement flux libre ("free flow"), la barrière de péage physique des Deux-Chaises aurait pu être supprimée. Toutefois, cette dernière reste indispensable pour assurer la fermeture du système de péage physique du réseau APRR. Il faut en effet une barrière physique pour prendre un ticket en direction de l'A71 et s'acquitter du péage en sortie de l'A71.

La barrière de péage pleine voie de Deux-Chaises permet de fermer le système côté A71 et de remplacer le principe d'une gare de péage à Montmarault qui n'est donc plus d'actualité.

### 2. Barrière des Deux-Chaises - impact de la barrière pleine voie sur les milieux naturels

Lors de l'enquête d'utilité publique, le projet présenté s'inscrivait dans une concession financée par un système de péage ouvert. Le système de péage ouvert est basé sur la perception d'un péage à chaque point de péage et nécessitait un total de 10 plateformes de péage.

Dans le cadre de l'appel d'offres à concession qu'il a lancé en 2017, l'État a souhaité ouvrir à la possibilité de remplacer la perception du péage ouvert, nécessitant une barrière physique, par du péage dit flux libre.

Ce système est basé sur la détection des véhicules passant librement sous des portiques équipés de capteurs et de caméras.

Ce système, qui a finalement été retenu par l'État, permet de s'affranchir des plateformes physiques de péage, souvent très grandes et au final avec un impact important. Néanmoins, il convenait de conserver toujours les barrières et gares nécessaires à la fermeture du péage d'A71, soit un total de 3 plateformes de péage :

- une barrière de péage en pleine voie, située au Montet,
- 2 gares unidirectionnelles sur les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises.

La société concessionnaire a cherché à réduire encore plus l'impact des plateformes de péage, en recherchant un site pour une unique barrière de péage en pleine voie. Les critères sont les suivants :

- Être situé entre la bifurcation entre l'A71 et l'A79 à Montmarault, et le demi-échangeur de Deux-Chaises,
- Être dans une zone ayant une géométrie compatible avec les normes, et permettant de dégager les visibilité compatibles avec la sécurité,
- Éviter d'impacter les ouvrages d'art, et la RD945 parallèle à la RN79.

La zone située avant le demi-échangeur de Deux-Chaises est la seule zone permettant de dégager deux entonnements de 300 m (voir plan ci-après) de part et d'autre de la dalle qui accueillera les installations de péage. Deux autres zones ont toutefois été analysées, la zone de la barrière pleine-voie provisoire construite par APRR dans le cadre du raccordement à l'A71 (nœud de Montmarault) et une zone, à l'origine de la concession A79, sur la commune de Sazeret. Ces zones ne pouvaient cependant permettre de respecter les longueurs d'entonnement nécessaires, conformément aux normes autoroutières.

La comparaison en analyse multicritère entre ces différentes solutions est fournie en pièce B du DDAE (chapitre 5.4.1 - tableau de synthèse présenté ci-contre).

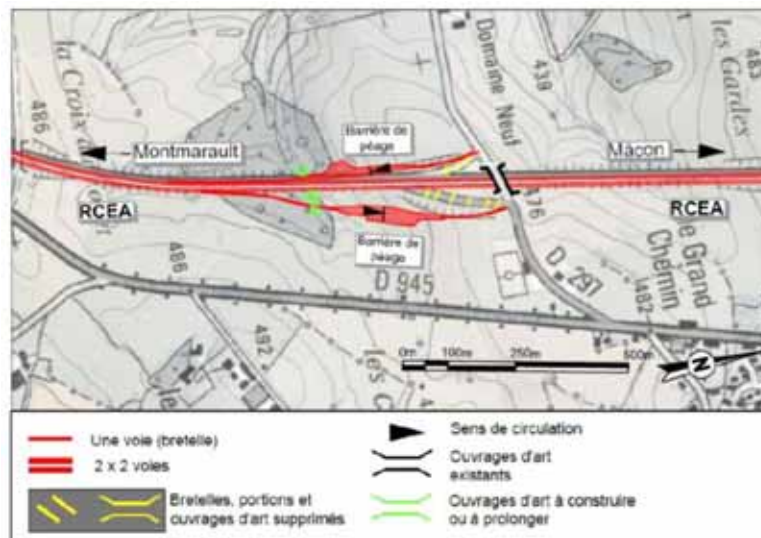
Analyse multicritères entre la solution BPV au Montet et la solution BPV à Deux-Chaises

Variante/critères	Solution free flow avec BPV et gares de péage au Montet et gares de péage à Deux-Chaises	Solution free flow présentée avec une seule barrière de péage à Deux-Chaises
Fonctionnalités		
Réalisation des travaux		
Agriculture		
Cadre de vie		
Milieu naturel		

Moins favorable Plus favorable



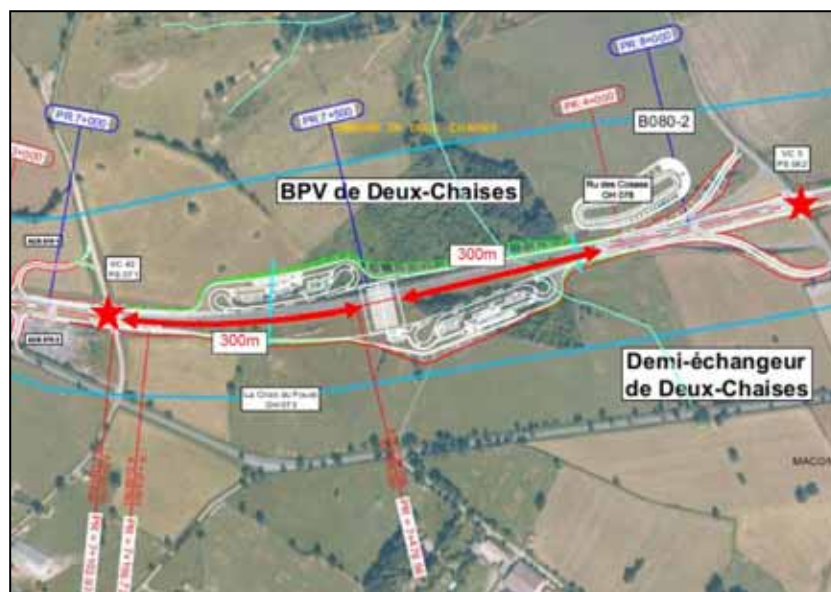
Il est rappelé que la solution présentée dans la DUP, et son évolution en variante flux libre, présentaient des gares sur les bretelles de l'échangeur de Deux-Chaises :



Source : études préalables CEREMA, 2014

Le dispositif prévu par l'État présentait donc déjà un impact sur le vallon des Cosses, outre les 9 autres plateformes de péage qui ont depuis été supprimées.

D'autre part, la position de la BPV est guidée par les linéaires d'entonnement nécessaires, de 300m de part et d'autre de la dalle de péage. Or la zone d'implantation est contrainte par la présence de deux ouvrages d'art distants d'environ un kilomètre :



L'entonnement côté Montmarault débute dès le PS de la VC42. Côté Mâcon, le projet est contraint par les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises. Ces bretelles ont d'ailleurs dû être reprises pour dégager le linéaire suffisant pour la BPV, mais aussi pour répondre aux exigences de sécurité (normes d'implantation des dispositifs de retenue routiers). Ces deux contraintes font qu'il n'est pas possible de décaler la BPV plus au nord, à moins de supprimer le demi-échangeur, ce qui n'est pas conforme à la DUP.

### 3. Échangeur entre l'A79 et la D2009 à Chemilly

L'aménagement de carrefours giratoires répond à un enjeu de sécurité. Les carrefours giratoires sont effectivement les carrefours les plus sûrs en matière de sécurité routière, dans la mesure où la vitesse pratiquée est plus faible que sur d'autres carrefours, et les éventuels chocs se font avec un angle plus favorable

L'échangeur avec la RD2009 doit de plus être remanié complètement car il n'est pas conforme aux standards autoroutiers.

Enfin, l'implantation de carrefours giratoires permet de limiter fortement les risques de prise de l'autoroute à contresens, par rapport à la disposition existante.

#### 4. Echangeur Est de Dompierre-sur-Besbre - proximité du Château du Ternat

Implantation et accès au centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) : L'implantation du CEI a été modifiée ; la parcelle en contrebas s'est avérée trop exiguë avec une forte dénivelée pour permettre l'implantation du centre d'entretien. Le centre d'entretien est désormais localisé au droit des voies SNCF au nord de l'autoroute (c'est à dire au nord de l'échangeur de Dompierre Est). Il fait l'objet d'une demande de permis de construire en cours d'instruction. Les règles d'urbanisme seront respectées ; un traitement paysager de ce site est prévu dans le cadre de l'intégration paysagère globale de l'infrastructure ; des plantations arborées sont prévues autour de ce nouveau bâtiment (végétation mixte composée de masses boisées et de massifs arbustifs). L'accès au centre d'entretien se fera directement sur la RD779, par l'intermédiaire d'un carrefour plan.

#### 5. Voie d'accès directe à l'arrière de Dompierre (Dompierre-les-Ormes ?) pour desservir la ZI et pour prendre la route vers Montmelard

L'observation ne porte manifestement pas sur la section de projet objet de l'enquête publique.

#### 6. Demandes de la mairie de Cressanges

L'aménagement d'un cheminement piétonnier est bien prévu par le concessionnaire ALIAE et a déjà fait l'objet d'échange entre son concepteur-constructeur et l'équipe municipale. Le projet a été présenté au conseil municipal le 11/06/2020 et a recueilli l'approbation de ce dernier.

Sécurisation du Giratoire sud - sortie de la RN79 en provenance de Sazeret, en direction de la RD18 et l'aire de repos, pour les usagers venant de la route des Riats : il n'a pas été identifié de problème de sécurité à ce stade. Toutefois, le projet fait actuellement l'objet d'un audit sécurité de conception détaillée, mené par les services de l'Etat. Cet audit permettra d'identifier d'éventuels problèmes et de définir le cas échéant les actions correctives adaptées.

Concernant le croisement des véhicules et matériels agricoles, ALIAE a échangé avec les gestionnaires de voiries concernés et travaillé avec eux sur les nouveaux profils en travers, en ajustant au mieux le nombre et la largeur des trottoirs. Dans le cadre de cette concertation, il ressort que les largeurs de chaussée nominales actuelles des rétablissements sont conservées.

#### 7. Bretelle d'accès direct au Pal sur la D181

Les points d'échange ont été présentés dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, et validé par le décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017. La société concessionnaire n'a pas la liberté de rajouter un point d'échange hors déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique a confirmé le maintien de la bretelle de sortie en provenance de Montmarault à Thiel-sur-Acolin. Cette bretelle est précisément justifiée pour permettre l'accès au PAL via la RD12. Elle sera aménagée pour favoriser l'écoulement du trafic se rendant au PAL. Par ailleurs il existe déjà 3 échangeurs rapprochés autour de Dompierre-sur-Besbre, dont celui à l'ouest sur la RD779. Il n'est pas techniquement souhaitable de rajouter un autre point d'échange aussi rapproché des autres. Il est rappelé qu'en France, la distance moyenne entre deux échangeurs sur autoroute est plutôt de l'ordre de 20 km.

#### 8. Créer une passerelle piétonne sous l'ouvrage enjambant la rivière Allier

Le projet déclaré d'utilité publique ne prévoit pas l'aménagement d'une telle passerelle. Par ailleurs, le concessionnaire autoroutier n'a pas le mandat d'aménager ce type d'itinéraire, dès lors qu'il n'existe pas.

#### 9. Accès au puits de captage de l'Hirondelle - SIVOM de la SOLOGNE BOURBONNAISE

Un accès au captage sera aménagé à l'issue des travaux, en concertation avec l'exploitant du SIVOM.

#### 10. Conserver l'actuel échangeur de Montbeugny

Le déplacement de l'échangeur de Montbeugny de la RD161 vers la RD53 a été présenté dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, et validé par le décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017. Il n'appartient pas à ALIAE de modifier ce parti d'aménagement qui n'est pas motivé par une raison de coût.

#### 11. Aire de repos de Cressanges

L'aire de repos de Cressanges telle qu'existant aujourd'hui a été aménagée par les services de l'Etat. Elle va faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre des travaux de mise au standard autoroutier de l'infrastructure. Ce réaménagement s'appuiera sur l'existant en vue d'améliorer significativement le niveau de service de ce site, son exploitation et son entretien courant par l'exploitant APRR et faire en sorte qu'elle ne constitue plus une « verrue en sortie du bourg ». A noter que l'exploitant prend en charge, au niveau des aires, les opérations de maintenance et d'entretien courantes suivantes :

- Maintien des aires annexes de l'Autoroute en ordre et en état normal de propreté, libre de tous détritiques et débris,
- Collecte et nettoyage des poubelles,
- Entretien des espaces verts et des divers équipements,
- Maintien des sanitaires dans un bon état de propreté,
- Décoration intérieure des bâtiments,
- Peinture intérieure des bâtiments,
- Entretien courant de la plomberie et de l'électricité des bâtiments.

#### 12. Prise en charge par ALIAE de la remise en état des voies empruntées par les poids lourds pendant les travaux

L'utilisation des voiries publiques fera l'objet de constats avant et après travaux ; les dommages constatés causés par le chantier seront pris en charge par ALIAE.

#### 13. Demande d'un accès piéton de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal à proximité immédiate pour rendre possible la vente directe de produits locaux

ALIAE n'a pas apporté de réponse à cette demande.

#### 14. Rétablir un passage (passerelle piéton/vélo) pour rejoindre la voie verte

Cette demande de création d'un rétablissement n'a pas été retenue dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et seul le maintien des rétablissements existants est prévu dans le cadre des aménagements à la charge d'ALIAE. Pour ce qui concerne le gibier, le Roudon assure la fonction de corridor écologique dans le secteur.

### **5.2.4.3 Analyse de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que le porteur de projet a répondu de façon convaincante à la presque totalité des préoccupations du public sur ce thème lié aux aménagements proposés dans le projet.

Si les questions posées sont de bon sens, les réponses apportées montrent que l'exercice auquel se livre le porteur de projet est extrêmement contraint par les normes du standard autoroutier (longueurs d'entonnement, distance par rapport aux ouvrages d'art, normes de sécurité, distance de visibilité ...).

La commission d'enquête note ensuite la volonté d'ALIAE, dans la limite du cadre fixé par la DUP, de travailler avec les acteurs locaux pour adapter au mieux les aménagements connexes à la mise à 2x2 voies de la RCEA (mairie de Cressanges, SIVOM Sologne Bourbonnaise, gestionnaires des voiries).

A ce sujet, la commission d'enquête regrette cependant qu'aucune réponse n'ait été apportée à la demande d'un accès piéton de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal situé à proximité immédiate pour rendre possible la vente directe de produits locaux (observation n° RPSL01). En effet, ALIAE met en avant, dès les premiers paragraphes de la pièce A, les objectifs du projet dont celui de favoriser le développement économique par l'amélioration de l'accessibilité et donc l'attractivité des territoires que l'infrastructure dessert.

Conforter le tissu économique local étant l'un des objectifs du projet, la commission d'enquête demande à ALIAE d'examiner cette requête pour étudier, au regard des normes du standard autoroutier, la faisabilité de cet accès piéton pour la vente de produits locaux aux abords de l'aire de Pierrefitte-sur-Loire.

La commission juge enfin que le système de péage en flux libre est très intéressant car il limite fortement le nombre de plateforme de péage et les emprises foncières, donc les incidences globales du projet sur les milieux naturels et agricoles. En contrepartie, pour ce gain maximal à l'échelle du projet, la construction de la seule barrière de péage à Deux-Chaises, dont la localisation est contrainte par les normes autoroutières, présente localement des incidences sur le vallon des Cosses et la petite zone naturelle associée.

Cette dernière n'étant pas située dans des zones naturelles sensibles (ZNIEFF type 1, zones Natura 2000), la commission d'enquête considère que cet impact reste acceptable au regard des gains importants apportés par ailleurs par le système de péage en flux libre.

## **5.2.5 Thématique 05 : Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse**

### **5.2.5.1 Synthèse des observations**

Cette thématique concerne l'extraction et le stockage des granulats et matériaux destinés à la constitution des remblais, enrochements et couche de forme de l'autoroute mais concerne aussi la solution originale de la bande transporteuse des granulats entre la carrière des Proux et la zone de chantier. Elle a été abordée par très peu de personnes.

Concernant la bande transporteuse, le gérant de la SCA DES DOMAINES DE BONNAY demande à être informé sur l'implantation de ce « tapis roulant » sur sa propriété et celle de son voisin et déclare sa surprise d'avoir constaté le passage, sur ses terres, de plusieurs personnes en relation avec les futurs travaux.

Il indique ne pas comprendre pourquoi il devrait supporter à 100% l'impact environnemental, écologique et économique, ainsi que les nuisances sonores et la poussière en précisant ces terrains regorgeant de sources sont humides et impossibles à remettre en état.

La Mairie de Cressanges et l'association Patrimoine & Environnement attirent l'attention sur la situation particulière du hameau des Gerbottes, fortement impacté par les travaux avec l'aire de stockage des matériaux et la centrale d'enrobage. Mme Le Maire regrette le manque d'information à ce sujet, sachant que les habitants subissent déjà des vibrations dans les maisons en lien avec le fonctionnement actuel de la plateforme. L'association Patrimoine & Environnement demande à ALIAE d'associer les habitants de ce hameau et de les informer régulièrement.

Enfin, un propriétaire de terrains agricoles à Deux-Chaises propose à ALIAE la création d'une carrière sur ses terres, à proximité du projet de barrière de péage pleine voie et des aires de services associées, en précisant que cette proximité limiterait au maximum le transport des matériaux extraits. Une étude géologique avait été faite à cet endroit par un précédent candidat à la concession de l'A79.

### **5.2.5.2 Réponse du Maître d'Ouvrage**

Concernant la bande transporteuse, ALIAE a mandaté la société SEGAT, pour rencontrer l'ensemble des propriétaires et exploitants des terrains impactés par les emprises temporaires nécessaires à la mise en œuvre du chantier, afin de leur présenter les ouvrages projetés et négocier avec eux les conditions de restitution des terrains. Le propriétaire des Domaines Bonnay a été rencontré dans ce cadre.

La bande transporteuse permettant le transfert des matériaux entre la carrière des Proux et le chantier de la RCEA, au droit de la zone déficitaire en matériaux (Val d'Allier), est décrite dans le dossier de demande d'autorisation environnementale :

- sa description est présentée dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 2.3.1.3.2 - Besoins en matériaux extérieurs » ;
- son impact sur les zones humides est intégré à l'impact global de ce projet sur les zones humides, traité dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 5 - Incidences et mesures de réduction sur les zones humides et leurs fonctionnalités » ;
- son impact sur la faune, la flore et la biodiversité est intégré à l'impact global de ce projet sur la biodiversité et traité dans la pièce « E - Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement » du DDAE, au paragraphe « 6.5.2 - Incidences liées à la réalisation de la bande transporteuse de la carrière des Proux ».

Par ailleurs, les pistes seront arrosées afin d'éviter les poussières. Enfin, les terrains seront remis en état à l'issue des travaux, avec régalinge de la terre végétale décapée, et replantation des haies coupées si nécessaire. L'impact sonore prévisionnel n'est pas de nature à déroger aux exigences des réglementations

relatives à la lutte contre les bruits de voisinage et aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Aucune protection acoustique n'est donc prévue dans ce cadre.

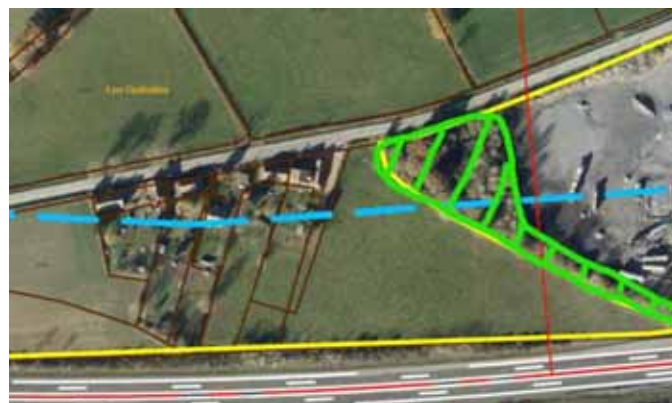
Le constructeur prévoit néanmoins la mise en œuvre d'un capotage sur l'ensemble du linéaire du convoyeur, qui permettra de réduire l'impact sonore et les émissions de poussière de ce dernier.

Concernant le hameau des Gerbottes, à Cressanges, les informations relatives à la centrale d'enrobage (installation classée pour la protection de l'environnement soumise à enregistrement) sont disponibles dans la pièce G Volume 1 du dossier de demande d'autorisation environnementale. L'ensemble des impacts et mesures de réduction y est décrit.



Cette installation étant temporaire (durée des travaux), il n'est pas prévu de renforcer le bosquet boisé situé sur la pointe du terrain de la plateforme des Gerbottes afin de réduire les nuisances visuelles car les plantations ajoutées n'auraient pas le temps de pousser pour jouer un rôle de protection complémentaire effectif.

Il est prévu de conserver les boisements qui constituent un masque visuel. Un engagement a été pris sur ce point avec le riverain dans le cadre de l'enquête parcellaire : maintien du cordon boisé représenté ci-après.



Pour ce qui concerne les circulations de chantier depuis et à destination de ce site, les principes suivants sont appliqués.

Concernant l'accès à la centrale, l'ensemble des livraisons se fait en évitant le centre du bourg.

L'itinéraire préférentiel de livraison est :

1. Diffuseur de Cressanges
2. RCEA entre PR21 et PR20 sens Digoin Montmarault
3. Accès par l'entrée de Cressanges depuis la RCEA vers la plateforme
4. Déchargement des matériaux
5. Sortie par le même Accès pour reprise de la RCEA

Occasionnellement, il y aura quelques passages sur la RD 65 mais en direction du TRONGET pour des raisons de phasages particuliers.

Dans tous les cas, il est formellement interdit de passer par le bourg (un panneau complémentaire va être posé afin de renforcer la consigne aux chauffeurs de PL).

Concernant le propriétaire de terrains agricoles à Deux-Chaises qui a proposé à ALIAE la création d'une carrière sur ses terres, l'information a été communiquée à l'équipe travaux.

### **5.2.5.3 Analyse de la commission d'enquête**

Concernant la bande transporteuse, la commission d'enquête note que le porteur de projet comble le manque d'information initial dénoncé par l'un des propriétaires des terrains traversés (rencontre effectuée, fourniture des références dans le dossier).

Elle note par ailleurs que, pour réduire les nuisances sonores de la bande transporteuse, ALIAE prévoit la mise en œuvre d'un capotage sur l'ensemble de son linéaire alors que le dossier d'enquête ne mentionne un capotage qu'au niveau de la zone de franchissement des voies RN7, RD985, SNCF.

Cette mesure ainsi que l'arrosage des pistes d'accès devrait par ailleurs permettre de limiter fortement les envois de poussières vers le voisinage habité.

La commission d'enquête note enfin l'engagement d'ALIAE pour la remise en état du site après le chantier. Elle considère donc que, si les nuisances pour les riverains ne seront pas totalement gommées, elles resteront minimales et réduites dans le temps pendant les 2 ans que dureront les travaux.

Concernant le hameau des Gerbottes, à Cressanges, la commission d'enquête pense que si les riverains subissent déjà des nuisances dans le fonctionnement actuel de l'installation, la situation ne devrait pas s'améliorer par la suite. Elle note cependant que, pour éviter l'augmentation de ces nuisances, ALIAE prévoit de conserver l'écran boisé entre le hameau et l'installation puis d'éviter, dans la plupart des cas, la circulation des camions liés à son activité sur la RD65 longeant les maisons.

La commission d'enquête se joint cependant à la mairie de Cressanges et à l'association Patrimoine & Environnement pour demander à ALIAE d'associer les habitants de ce hameau et de les informer régulièrement afin de limiter au mieux les nuisances de cette installation pendant la durée du chantier.

## **5.2.6 Thématique 06 : Consommation des espaces agricoles et naturels**

### **5.2.6.1 Synthèse des observations**

Certaines observations, très générales, indiquent que la consommation de terres ou espaces boisés pour un tel projet n'est plus d'actualité pour l'intérêt général et d'autres sont plus ciblées sur des sites particuliers (réclamations, questions ou demandes de précisions sur la consommation d'espaces agricoles ou naturels pour la réalisation d'une barrière de péage, d'un échangeur, ou sur les conséquences du désenrochement).

Une personne souhaite que le projet soit soumis à la CDPENAF. Enfin une observation porte sur les compensations environnementales, jugées trop excessives, et la recherche de solutions efficaces pour la protection du foncier et de l'activité économique agricole.

### **5.2.6.2 Réponse du Maître d'Ouvrage**

***Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexes.***

Aux observations d'ordre général relatives à cette thématique, le maître d'ouvrage reprend les éléments présentés ci-après :

- Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoin, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Il consiste en la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant ce qui limite de fait son impact sur la biodiversité, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « *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.* »

Les emprises foncières nécessaires au projet étaient déjà maîtrisées en grande partie par l'Etat, en prévision de cet aménagement futur. L'enquête parcellaire porte sur les compléments d'emprises nécessaires, concernant notamment les nouveaux bassins créés dans le cadre de la mise aux standards de l'infrastructure. La problématique d'acquisition foncière ne concerne pas la demande

d'autorisation environnementale et fait l'objet d'un traitement spécifique selon les procédures administratives consacrées.

- Le parti pris de réutiliser cette infrastructure existante ainsi que la totalité de ses échangeurs correspond à une solution de moindre impact environnemental par rapport à un parti d'aménagement routier neuf. Les choix techniques retenus et leur localisation permettront ainsi de réduire les besoins d'emprises stricts du projet d'aménagement en dehors de l'infrastructure autoroutière actuelle et ainsi de réduire d'autant plus les emprises sur l'environnement extérieur. L'artificialisation des terres et l'effet de coupure générés seront limités du fait de l'élargissement d'une infrastructure existante, pour laquelle la plateforme prévue a déjà été créée antérieurement.

Il précise pour des observations plus ciblées :

- **Réponse à l'observation 40 relative à l'emplacement de la barrière de péage**

L'État a souhaité ouvrir à une variante dans le cadre de l'appel d'offres à concession qu'il a lancé en 2017 : la possibilité de remplacer la perception du péage ouvert, nécessitant une barrière physique, par du péage dit flux libre. Ce système est basé sur la détection des véhicules passant librement sous des portiques équipés de capteurs et de caméras. Ce système ne change aucunement les zones libres de péage, et n'a aucune influence sur le montant des péages perçus. En revanche, il permet de s'affranchir des plateformes physiques de péage, souvent très grandes et au final avec un impact important.

- **Réponse à l'observation 82 relative à l'aménagement de l'échangeur de Montbeugny et au prélèvement de 1,5 ha sur une exploitation**

Dans la perspective de la mise à 2X2 voies de la RN79, l'Etat avait déjà acquis par le passé la grande majorité des terrains nécessaires aux aménagements projetés. Or, le déplacement de l'échangeur de Montbeugny a été décidé dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Les besoins fonciers correspondants n'avaient donc de ce fait pas été anticipés par l'Etat. ALIAE a procédé à une enquête parcellaire et a engagé les démarches foncières nécessaires à l'acquisition des compléments. Les surfaces de l'échangeur en font notamment l'objet. Il s'agit d'un cas particulier car s'agissant de la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant, l'impact de l'infrastructure sur la biodiversité et la consommation d'espaces agricoles et naturels est de fait limité, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « *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.* »

- **Réponse à l'observation 114 relative au projet de pont dans la réserve naturelle du val d'Allier et à son emprise sur une exploitation agricole**

Comme indiqué en pièce B du DDAE (§ 5.2.2.2), les évolutions de projet retenues dans le Val d'Allier (décalage du tracé et conception du système d'échange A79/RN7) induisent une consommation supplémentaire d'espace agricole dans ce secteur, évalué à 10% (entre projet DUP et projet DDAE). L'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers, avec les services de l'état (DREAL, DDT), et avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

La concertation pourra être étendue à la CCAF de Toulon-sur-Allier pour le cas particulier de ce secteur, en cohérence avec les engagements de l'Etat qui prévoient la réalisation de l'insertion paysagère en concertation avec les acteurs du territoire.

### 5.2.6.3 Analyse de la commission d'enquête

La commission valide le fait que les aménagements prévus ont fait l'objet d'études de variantes possibles qui ont conduit à retenir ceux présentés dans le projet.

Les prélèvements fonciers supplémentaires nécessaires par rapport aux emprises qu'avait réservées l'Etat lors de la mise en œuvre de la RCEA ont fait l'objet d'une enquête foncière spécifique du 25 novembre au 20 décembre 2019 ; ils ne concernent pas la présente enquête publique.

### 5.2.7 Thématique 07 : Nuisances sonores et visuelles - arasement des haies - demandes de dispositifs anti-bruit

#### 5.2.7.1 Synthèse des observations

##### 1. Observation de la commission d'enquête relative à la présentation du dossier sur la thématique « Acoustique »

Le dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE), dans sa pièce I intitulée Actualisation de l'étude d'impact -I4- Volume 5 Annexes EI Tome 3, nous présente l'étude CEREMA, qui figurait au dossier de déclaration d'utilité publique, dans son intégralité (mêmes documents, mêmes cartes, mêmes positionnements de protections acoustiques).

Le lecteur qui recherche dans le sommaire les éléments de l'étude acoustique arrive donc sur ce volume 5 intitulé « Actualisation de l'étude d'impact » et retrouve sur les cartes isophoniques les éléments non actualisés et les prévisions de protection prévue pour la DUP. Le titre contradictoire du document peut prêter à confusion.

Puis, la pièce L du dossier de DAE intitulée « Avis de l'Autorité Environnementale n°2019-110 émis le 05/02/2020 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage avec annexes associées » présente cette fois dans son chapitre 17, l'actualisation de l'étude, après actualisation des données de trafic et le recalage du modèle. Suivent alors des propositions de modification des protections acoustiques : partie 17.5.

La présentation des modifications annoncées ou phrase d'introduction de ce sous-chapitre 17.5 est la suivante : « *un traitement de façade est proposé pour 51 habitations en lieu et place des 30 identifiées lors de l'étude d'impact initiale. De nombreux écrans et merlons sont prolongés et/ou réhaussés afin d'assurer le respect des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit* », phrase reprise en gras dans l'annexe 10 de cette pièce L.

Il semble à la lecture de cette phrase d'introduction, que les protections entre l'étude DUP et l'actualisation de l'étude acoustique ont été accentuées.

Ce qui paraît assez logique au final puisque le bilan de l'étude est le suivant : « L'A79 aura un impact plus important en termes de nuisances acoustiques que la RN79 existante en raison d'un captage plus important du trafic et de sa mise aux standards autoroutiers.

Sur certains secteurs bien localisés, le seuil de niveau sonore réglementaire va être dépassé, ce qui nécessite la mise en œuvre de protections phoniques».

**Mais**, il apparaît que des évolutions dans le projet ne soient pas annoncées dans ce bilan introductif. Ainsi, il ressort de la lecture du document commune après commune qu'il est aussi prévu :

- la suppression d'isolations de façades sur les sites suivants :
  - « Le Bouchon » à Tronget sans autre mesure de protection,
  - « Les Sannes » à Toulon-sur-Allier (plusieurs habitations ne seront pas finalement protégées),
  - « Les Prats » à Diou alors que le seuil est dépassé de 0,3 dB.
- la suppression de protection par merlon :
  - au lieu-dit « Les Perches » à Cressanges et remplacée par une isolation de façade alors que l'Autorité Environnementale dans son avis recommande de privilégier les protections à la source (écrans et merlons), conformément à l'article R.751-48 du code de l'environnement,



- au lieu-dit « Petteloup » à Dompierre-sur-Besbre et remplacée par une isolation de façade (même remarque que précédemment),
- au lieu-dit « Le Ternat » à Diou (merlon 22 supprimé) alors que le seuil est dépassé de 0,4 de dB(A).
- la suppression d'écrans :
  - au lieu-dit « Le Bois-Bonneau » à Coulanges et remplacé par une isolation de façade uniquement au premier étage de l'habitation alors que l'Autorité Environnementale dans son avis recommande de privilégier les protections à la source (écrans et merlons), conformément à l'article R.751-48 du code de l'environnement,
  - au lieu-dit « Les Morets » à Chassenard et remplacé par une protection de type GBA,
  - au lieu-dit « Vivant » à Chassenard et remplacé par une protection de façade seulement pour le premier étage de l'habitation.
- l'absence de solution proposée dans le dossier pour l'étage de l'habitation située au lieu-dit « Les Brais » à Besson.

**La suppression des mesures de protection listées ci-dessus n'est pas non plus évoquée dans le chapitre 9.4.2.6.2 de la pièce A du DAE** « Note de présentation du dossier », où l'on retrouve en page 117 le paragraphe suivant : « Bien que les protections à la source aient été rehaussées ou allongées, on compte seize isolations de façade de plus que celles comptabilisées dans le cadre des études préalables à la DUP, en raison de la prise en compte d'un trafic plus élevé ; de l'intégration dans le modèle d'une topographie plus précise ; des dépassements faibles de l'ordre de 0,5 à 1 dB concernant fréquemment les étages supérieurs ; de l'impossibilité de réduire efficacement le bruit à la source en raison de l'éloignement de certaines habitations par rapport à l'A79 ; de la position en hauteur de l'A79 ».

Aussi, entre :

- la difficulté de trouver dans le DAE les informations actualisées relatives à la réduction de l'impact des nuisances sonores,
- le manque de transparence dans une certaine forme de rédaction du dossier,
- la réduction de l'échelle des cartes isophoniques dans le mémoire en réponse à l'AE, et qui ne permet pas de comparer, ou alors très difficilement, les données isophoniques avant et après actualisation,

... le public risque fort d'être en grande difficulté sur la compréhension des actions conduites par le maître d'ouvrage sur cette thématique.

#### Questions de la commission :

Les personnes concernées par la suppression des mesures de protection ont-elles été informées directement de ces évolutions ? Si oui par quels moyens ? Si non, envisagez-vous de rencontrer les personnes concernées et comment allez-vous organiser la vérification de ces données sur site ?

Les justifications de la suppression des protections interrogent la commission. Par exemple, comment une habitation qui était au-delà du seuil réglementaire au moment de l'étude CEREMA pourra-t-elle, avec « un impact plus important en termes de nuisances acoustiques », être protégée par « des bâtiments agricoles » qui existaient déjà au moment de l'étude ? Pouvez-vous donc préciser la justification des suppressions de protections de façon plus précises (chiffres sur l'évolution des données acoustiques par exemple) ?

Comment expliquer, alors que l'engagement de l'Etat au moment de la DUP, engagement s'imposant au concessionnaire, était de ne pas dépasser en façade des habitations 60dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, que le DAE fasse état de la suppression de protections sur des sites où les seuils réglementaires sont dépassés de 0,3 et 0,4 dB(A) la nuit ? Rappelons que les normes OMS préconisent des mesures n'excédant pas 55 dB(A) pour ne pas être soumis à une gêne grave en journée.

## 2. Observations déposées

Le thème des nuisances sonores et visuelles est celui qui a recueilli le plus d'observations.

- Les riverains de la future A79 sont très inquiets de ces nuisances du fait de l'accroissement du trafic annoncé et aussi de l'augmentation de la vitesse des véhicules. 85% des personnes concernées demandent la mise en place de protections acoustiques et souvent aussi visuelles. Ils signalent plusieurs fois des mesures de réduction figurant au dossier, faibles et peu nombreuses, insuffisantes,
- Parmi ces observations, dix d'entre elles signalent que l'abattage des arbres ou le broyage de haies déjà réalisé a particulièrement accru les nuisances acoustiques et visuelles. Quelqu'un indique même qu'elle n'aurait pas cru qu'un rideau d'arbres puisse avoir un effet d'écran acoustique aussi important. Tous font part de leur très forte inquiétude sur ce changement, d'autant que ces nuisances ont progressé alors que la période de confinement se prêtait plutôt à une accalmie,
- Une protection à la source plutôt qu'un isolement de façade est généralement vivement souhaitée,
- Un reboisement ou des replantations ou la mise en place de haies bocagères le long de l'axe ou la conservation des haies ou des arbres existants quand cela est encore possible, est vivement réclamé. Un riverain rappelle que la charte d'itinéraire prévoyait la reconstitution du maillage de haies. Une communication sur ce sujet est souhaitée, afin que les riverains soient au courant de l'état d'avancement de ces abattages ou broyages et qu'ils puissent savoir ce qui est prévu devant chez eux (maintien de la végétation, ou suppression). Il est réclamé également la mise en place d'un comité de suivi qui permettrait aussi d'associer les riverains.

### Question de la commission :

ALIAE est-il prêt à mettre en œuvre une opération d'ensemble de ce type en bordure de l'A79, et en lien avec les élus, pour pallier l'augmentation globale de l'impact acoustique et visuel de ce projet ? Si oui, comment ? Si non, a-t-il envisagé une opération d'ensemble d'une autre forme pour pallier ces augmentations de nuisances qui, même si elles ne dépassent pas systématiquement les seuils réglementaires, sont réelles et vont perturber la vie des riverains de l'A79, sans autre compensation ?

De l'analyse des observations, il ressort les éléments suivants :

- Beaucoup de riverains se plaignent du manque d'échanges avec le maître d'ouvrage sur cette thématique. Ils ont parfois cherché à joindre quelqu'un, sans succès, ou demandé à être rappelés, en vain,
- L'augmentation des nuisances pendant la période d'enquête s'est aussi manifesté d'une autre façon : par le passage de camions dans les villages, suite à la fermeture de la RCEA. Outre les nuisances sonores et visuelles, ce point sera traité dans la thématique « Itinéraires alternatifs ». Néanmoins on peut s'interroger sur ce qui a été prévu pour limiter le bruit dans les villages sur lesquels sont déviés les véhicules, en particulier les camions, d'autant qu'il semble que, là encore, on note un problème de communication puisque les communes n'avaient pas été informées,
- Il a également été signalé des nuisances sonores pour les riverains (habitants et vacanciers en chambre d'hôtes) au niveau de l'ouvrage sur la Loddes (VIA 772), probablement créé par un dysfonctionnement du joint de dilatation. Il est souhaité que ce problème puisse être résolu au moment de la remise à niveau de l'ouvrage et de la mise en place de l'ouvrage VIA771,
- Enfin, la question de la protection contre la pollution lumineuse notamment au niveau d'un centre d'entretien (Diou) ou d'une aire de repos (Cressanges) est posée.

## 3. Observation de la commission d'enquête relative à un problème d'information du public

Lors de la permanence que la commission d'enquête a conduite à MOLINET et suite à quelques échanges avec Mme le Maire, il s'est avéré que les élus et les administrés de cette commune ne faisaient pas part de leurs observations sur la thématique acoustique parce qu'ils avaient été informés par une personne du groupe ALIAE qu'une enquête publique spécifique sur le bruit serait conduite en 2021.

La commission leur a donc expliqué que l'enquête publique actuelle était bien le seul et unique moment pour déposer des observations relatives aux nuisances sonores, même si après la mise en service de l'A79, des mesures pourraient être effectuées pour valider ou ajuster leur connaissance des niveaux sonores. Mme le Maire a aussitôt organisé une réunion pour ses administrés avec le maître d'ouvrage et avant la fin de l'enquête.

Sans permanence sur cette commune et sans échanges entre le Maire et la commission, le public n'aurait pas déposé ses observations.

La commission d'enquête souhaite avoir des éléments sur cette information qui a circulé, en précisant bien que les habitants de MOLINET attendaient bien une enquête PUBLIQUE, pas une enquête acoustique ...

#### 4. Autres questions ou demandes de précisions de la commission d'enquête

- La commission souhaiterait aussi avoir des précisions sur la façon dont est organisée la protection des riverains pendant la phase « chantier » conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement ? Est-il possible d'avoir connaissance du dossier « bruit de chantier » annoncé dans le mémoire en réponse de l'enquête DUP et imposé par l'article R.571-50 du code de l'environnement ?
- Si toutefois des mesures in situ démontrent la nécessité de mettre en place des protections pour des habitations, sur quels délais les habitants peuvent-ils compter environ entre le constat de dépassement et la réception des protections.
- Enfin, est-il prévu un comité de suivi des nuisances sonores et visuelles ? Est-il mis en place à ce jour ? De quels représentants est-il ou sera-t-il constitué ? S'il n'est pas prévu à ce jour, est-ce une possibilité ?
- Les riverains de la RCEA ont-ils un interlocuteur précis à ALIAE sur ce sujet ? Qui est-il ? Comment peuvent-ils le joindre ?

#### 5.2.7.2 Réponse du Maître d'Ouvrage et analyse de la commission

***Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexes.***

#### 1 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 7/14 du PV

*Les personnes concernées par la suppression des mesures de protection ont-elles été informées directement de ces évolutions ? Si oui par quels moyens ? Si non, envisagez-vous de rencontrer les personnes concernées et comment allez-vous organiser la vérification de ces données sur site ?*

#### Réponse du Maître d'ouvrage :

L'actualisation des études acoustiques s'est achevée début 2020 et a été intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) soumis à l'enquête publique au niveau de la pièce L, mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale.

Le guide lecture par recherche thématique (pièce A du DDAE) indique l'emplacement de cette étude, également rappelé dans l'affiche « Présentation du dossier » remise avec le dossier, permettant une prise de connaissance simplifiée, rapide et facilitée du contenu principal des différentes pièces.

# PRÉSENTATION DU DOSSIER

Le dossier de demande d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique, porte sur les procédures suivantes :

- Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) soumis à la procédure « Loi sur l'Eau »,
- Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées,
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),
- Autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier,
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- Autorisation de travaux en Domaine Public Fluvial.



Viaduc de l'Allier © Néel Architecture

Le dossier est constitué de 28 documents (pièces A à L, dont certaines avec annexes). Le tableau ci-dessous fournit la composition sommaire du dossier. Il est complété par la liste détaillée du contenu des pièces, également mise à disposition.

PIÈCES	OBJET DE LA PIÈCE
A	Présentation du dossier - Guide de lecture – Recherche thématique Synthèse du dossier – Cartographie des enjeux et mesures
B	Justification, emplacement et description du projet Principales caractéristiques et vues en plan du projet au 1/5000ème
C	État initial commun eau et biodiversité
D	Volet eau et milieux aquatiques
E	Demande de dérogation espèces protégées
F	Demande d'autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle du Val d'Allier
G	Dossiers d'Installations Classées pour la protection de l'Environnement
H	Mesures de compensation, suivis et mesures d'accompagnement
I	Actualisation de l'étude d'impact (d'avril 2016)
J	Évaluation d'incidence Natura 2000
K	Avis émis sur le dossier par les services instructeurs
L	Avis de l'autorité environnementale (février 2020) et mémoire en réponse du maître d'ouvrage, comprenant notamment l'actualisation des études de trafic, des études acoustiques, du Bilan de Gaz à Effet de serre et des études Air-Santé.

Le paragraphe 17.5 de la pièce L « *Modifications des protections acoustiques dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact* » précise les évolutions apportées dans le cadre de l'actualisation des études acoustiques aux par rapport aux conclusions des études préalables, également détaillées en annexe 10 de cette même pièce.

Il est prévu que les résultats de l'actualisation des études acoustiques seront présentés aux Maires dans le courant de l'été et puis dans le cadre de réunions publiques.

La présentation consistera en l'explication du principe de détermination des niveaux acoustiques, le rappel des seuils à respecter et la présentation des isophones issues du modèle.

**Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure sont rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE. Ce dernier leur présentera les résultats des études menées au droit du bâti concerné et les éventuels dispositifs de protection envisagés.**

A ce jour, aucune réunion de présentation dédiée au grand public n'a pu être tenue dans le cadre du projet A79, le confinement de la population française en raison de la pandémie COVID19 ayant été prononcé le surlendemain de la publication du décret entérinant l'attribution du contrat de concession de l'A79 à ALIAE. Ce dernier n'était en effet pas autorisé à communiquer avec le public préalablement.

L'état d'urgence sanitaire étant encore en vigueur au début de la période estivale 2020, les réunions publiques seront tenues à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Plusieurs thématiques y seront abordées, et notamment la présentation :

- des intervenants,
- du projet et travaux associés,
- des protections acoustiques prévues,
- des aménagements paysagers prévus,
- des contraintes générées par les travaux.

Une réunion publique sera tenue par commune, excepté pour les communes faiblement impactées par l'infrastructure (linéaire limité) qui seront regroupées avec une commune voisine.

#### **Analyse de la commission d'enquête**

La commission d'enquête avait bien noté que l'actualisation de l'étude acoustique était signalée dans le guide de lecture par thématique, soit au chapitre 6 du document A du DDAE. Néanmoins elle voulait souligner qu'elle ne figurait ni dans les pièces composant le dossier - sous-chapitre 5.1 --, ni dans le contenu des documents au chapitre 5.2, dans la ligne contenu de la pièce L, ni dans l'intitulé de la pièce L, et donc voulait rappeler qu'il n'était pas aisé de retrouver ce document, autant pour la commission que pour le public.

**La commission trouve que la présentation de l'étude acoustique aux maires en début d'été et au public en fin d'été par le biais de réunions est une étape indispensable compte tenu des difficultés d'approche de cette thématique par le public dans le dossier. Elle souhaite qu'au cours de ces réunions, il soit fait état des changements intervenus entre la DUP et ce projet, notamment chez les particuliers dont l'habitation a fait l'objet de réduction de protection (suppression des protections prévues ou remplacement des protections à la source par des isolations de façades).** Elle rappelle que les isolations de façade doivent être le dernier recours, seulement si la protection à la source n'est pas possible, d'autant que ces isolations ne permettent pas de protéger les extérieurs. Et si la protection des extérieurs n'est réglementairement pas une obligation, le projet se doit être exemplaire sur ce point puisque l'un de ses objectifs est « Améliorer les performances environnementales de la RCEA et le cadre de vie des riverains », titre du paragraphe 4 du chapitre 3.3 « un projet d'intérêt public majeur » de la pièce B du dossier.

#### **2 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 7/14 du PV**

*Les justifications de la suppression des protections interrogent la commission. Par exemple, comment une habitation qui était au-delà du seuil réglementaire au moment de l'étude CEREMA pourra-t-elle, avec « un impact plus important en termes de nuisances acoustiques », être protégée par « des bâtiments agricoles » qui existaient déjà au moment de l'étude ? Pouvez-vous donc préciser la justification des suppressions de protections de façon plus précises (chiffres sur l'évolution des données acoustiques par exemple) ?*

#### **Réponse du Maître d'ouvrage**

L'enquête publique menée dans le cadre de la DUP s'appuyait sur les études préalables menées par le CEREMA datées de Janvier 2016, sur la base d'un avant-projet sommaire défini à l'échelle 1/5000ème. Les mesures acoustiques utilisées pour caler l'état initial du modèle acoustique des études préalables ont été réalisées entre 2009 et 2011.

Les études acoustiques ont fait l'objet, comme l'ensemble des autres thématiques techniques, d'une actualisation dans le cadre des études de conception menées par ALIAE. Les données d'entrée prises en compte pour cette actualisation s'appuient désormais :

- sur des levés topographiques de précision, d'où une plus grande précision dans l'évaluation de l'impact sonore,
- une géométrie des études de niveau conception détaillée,
- la prise en compte de l'évolution récente du bâti,
- des mesures acoustiques in situ complémentaires réalisées en 2019,
- des comptages de trafic complémentaires réalisés en 2019,
- et une étude de trafic globalement actualisée également en 2019.

La conception est désormais disponible à l'échelle 1/1000ème, versus au 1/5000ème au stade de la DUP. Le calage du modèle numérique acoustique utilisé par ALIAE a été validé par la bonne corrélation entre résultats de mesure et résultats de calcul obtenue sur la majorité de points de contrôle.

La justification détaillée des évolutions apportées aux protections acoustiques est disponible dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, pièce L du DDAE, § 17 – Bruit. L'étude d'impact actualisée est fournie dans son intégralité en annexe 10 de la pièce L. Les extraits correspondants de la pièce L sont fournis en **annexe 2**.

Ce processus de progressivité des études conduit ainsi à des évolutions qui s'expliquent par un niveau de données d'entrée et d'étude plus précis et détaillé. L'actualisation des études acoustiques est d'ailleurs prévue par les Engagements de l'Etat. Les objectifs réglementaires et les principes de traitement énoncés lors de la DUP et repris par les engagements de l'Etat ne sont pas modifiés et sont respectés.

#### **Analyse de la commission**

La commission souhaitait des précisions justement sur les explications fournies au §17 de la pièce L du DDAE, qui ne lui paraissent pas suffisantes. Elle compte donc sur les réunions avec les maires, les réunions publiques et les rendez-vous avec les personnes ayant déposé des observations pour apporter des précisions sur les justifications données dans le DDAE.

Un exemple : le paragraphe 17.5.9 indique que l'isolation de façade de la maison d'habitation n'est plus nécessaire parce qu'un bâtiment agricole le protège. Le bâtiment agricole existant déjà dans l'étude acoustique préalable, la justification semble donc incomplète.

Autre exemple : le paragraphe 17.5.11 indique que le recours à des « dispositifs de retenue type GBA en TPC » qui permettent le respect des seuils, plutôt qu'un écran prévu initialement. La commission pense que les riverains souhaiteront d'avantage d'explication sur l'aménagement prévu, et la raison de ce changement si toutefois ces dispositifs en terre-plein central était déjà prévus dans le projet initial.

**La commission souhaiterait que les protections à la source qui étaient prévues dans le dossier de DUP ne soient pas remplacées par des isolations de façade, celles-ci ne devant être mises en œuvre qu'en dernier recours, quand la protection à la source n'est pas possible.**

### 3 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 7/14 du PV

*Comment expliquer, alors que l'engagement de l'Etat au moment de la DUP, engagement s'imposant au concessionnaire, était de ne pas dépasser en façade des habitations 60dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, que le DAE fasse état de la suppression de protections sur des sites où les seuils réglementaires sont dépassés de 0,3 et 0,4 dB(A) la nuit ? Rappelons que les normes OMS préconisent des mesures n'excédant pas 55 dB(A) pour ne pas être soumis à une gêne grave en journée.*

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les sites dont il est fait mention dans la question concernent :

- Commune de Diou – Lieu-dit Le Ternat – PR 67+600, pour lequel les niveaux sonores calculés dans le cadre des études préalables du CEREMA faisaient état de 55.4 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A) ;
- Commune de Diou – Lieu-dit Les Prats – PR 68+600, pour lequel les niveaux sonores calculés dans le cadre des études préalables du CEREMA faisaient état de 55.3 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A).

L'actualisation de l'étude acoustique selon les modalités précisées à la réponse précédente conduit à considérer aujourd'hui un niveau sonore inférieur au seuil de 55 dB(A) pour ces deux habitations, qui ne font, de ce fait, plus l'objet de protections.

Il convient cependant de préciser que le bilan global de l'actualisation de l'étude acoustique menée par ALIAE, par rapport à l'étude CEREMA, conduit à considérer une augmentation du linéaire de merlons (3815 ml contre 3125 ml initialement) et une augmentation significative du linéaire d'écrans (2725 ml contre 1345 ml initialement, soit 7850 m2 contre 3500 m2 initialement).

#### **Réponse de la commission d'enquête**

La commission prend note que l'actualisation de l'étude acoustique sur ces sites conduit à considérer aujourd'hui un niveau inférieur au seuil de 55dB(A) pour ces deux habitations.

Elle souligne que le DDAE (Pièce L, Chap 17, page 49, paragraphes 17.5.8 et 17.5.9) indique uniquement les niveaux sonores calculés lors de l'étude d'impact initiale. Elle souligne aussi que l'augmentation du linéaire de merlons ou d'écrans aurait été supérieure si certains d'entre n'avaient pas été supprimés. Elle rappelle que la qualité de vie des riverains est un objectif du projet.

#### 4 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV

*ALIAE est-il prêt à mettre en œuvre une opération d'ensemble de ce type (\*) en bordure de l'A79, et en lien avec les élus, pour pallier l'augmentation globale de l'impact acoustique et visuel de ce projet ? Si oui, comment ? Si non, a-t-il envisagé une opération d'ensemble d'une autre forme pour pallier ces augmentations de nuisances qui, même si elles ne dépassent systématiquement les seuils réglementaires, sont réelles et vont perturber la vie des riverains de l'A79, sans autre compensation ?*

*(\*)opération d'ensemble visant à mettre en œuvre des reboisements, des replantations de haies conséquentes, et des densifications des espaces naturels existants (obs120)*

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Conformément aux Engagements de l'Etat, l'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;
- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

Les mesures paysagères de cet avant-projet sont déclinées à partir de trois grandes orientations paysagères retenues à l'issue du diagnostic paysager de l'aire d'étude :

- Orientation 1 : conforter l'identité paysagère
  1. Souligner la diversité des ambiances paysagères
  2. Protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural et paysager
- Orientation 2 : préserver et valoriser les perceptions visuelles :
  3. Protéger les riverains des covisibilités rapprochées par mise en place d'écrans visuels (modèles, plantations, traitements architecturaux ...)
  4. Valoriser les vues sur le paysage
- Orientation 3 : insérer les interfaces et assurer les transversalités du territoire par rapport à l'A 79 :
  5. Suture l'infrastructure avec son contexte
  6. Assurer des continuités physiques et insérer les rétablissements
  7. Assurer des continuités écologiques

Les sections existantes à une seule chaussée offrent de larges dépendances vertes qui, pour certaines, participaient largement à l'insertion de l'infrastructure routière. La construction de la deuxième chaussée crée un effet d'emprise sur ces dépendances vertes, et donc sur l'insertion de la future autoroute. Afin de réduire ces impacts et d'assurer l'insertion des travaux neufs, quatre types de mesures seront mises en place en conformité avec les Engagements de l'Etat.

**Maintien de la végétation existante dans les dépendances vertes** : Une partie des bordures buissonnantes ou boisées existantes pourra être conservée en fonction:

- des emprises foncières existantes ou acquises,
- des prescriptions de sécurité par rapport aux chaussées,
- des contraintes de gestion.

**Aménagements paysagers simples** : il s'agit de plantations destinées à effacer les impacts faibles ou moyens produits par les travaux de mise à 2 x 2 voies. Ces mesures sont :

- plantation de haies bocagères ou de massifs arbustifs aux abords des rétablissements de voirie ;
- plantation de haies bocagères en bordure de la section courante ;
- reconstitution de ripisylves aux abords des franchissements de ruisseaux.

Cet aménagement est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant.

Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée.

**Aménagements paysagers recherchés** : Ces aménagements intéressent les secteurs à impact paysager moyen avec une typologie plus complète des plantations :

- plantation de haies bocagères ou de bandes boisées,
- plantation de massifs arbustifs sur les talus,
- création d'alignements d'arbres haute tige aux abords des voies rétablies,
- boisement d'espaces résiduels,
- reconstitution de ripisylves aux abords des franchissements de ruisseaux.

Ce type d'aménagement comporte également des plantations de haies, mais qui seront plus larges. Celles-ci permettront de mieux atténuer l'impact visuel d'un remblai de la 2x2 voies et seront dans la continuité de bosquets existants de part et d'autre de la RCEA.

**Aménagements paysagers complexes** : Ces aménagements comprennent la totalité des plantations évoquées ci-avant, mais en les combinant étroitement et en les amplifiant. Ces aménagements concernent les secteurs à fort impact paysager.

A l'issue de cette concertation du projet paysager menée aux différents échelons, les études de détail seront conduites en vue de la réalisation des travaux.

A noter qu'un premier échange a déjà eu lieu fin 2019 avec l'UDAP de Moulins dans le cadre de l'insertion paysagère de l'infrastructure vis-à-vis des monuments historiques classés ou inscrits et d'un site patrimonial remarquable. Les planches afférentes de l'AP Paysager ont été produites en avance de phase pour permettre la saisine de cette unité de la DRAC.

A noter que les éléments paysagers n'ont pas vocation à constituer une protection acoustique vis-à-vis du bruit de la circulation routière. En effet, pour avoir un impact significatif sur les niveaux sonores (diminution de 2 ou 3 dB(A)), la largeur de la bande boisée devrait être importante, tout comme la densité des plantations. Par contre, les éléments paysagers permettent d'améliorer la perception de l'infrastructure, en masquant le passage des véhicules.

Enfin, l'évaluation de l'impact acoustique a été faite pour un niveau de trafic à l'horizon 2042, soit 20 ans après la mise en service de l'infrastructure dans sa configuration autoroutière. De plus, les engagements de l'Etat prévoient le « rattrapage » du niveau de protection acoustique pour les habitations d'ores et déjà soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB de jour et 55 dB de nuit du fait de l'existence de la RN79, situées dans le périmètre du projet mais non impactées par sa réalisation. La déclaration d'utilité publique du projet mentionne en annexe 2 que les seuils retenus constituent dans la réglementation les critères les plus stricts au bénéfice des riverains. Ainsi, le niveau de protection à la mise en service de l'infrastructure sera supérieur à celui pré-existant, ce qui permet d'affirmer que le projet apportera une amélioration de la situation existante.



### **Analyse de la commission d'enquête**

La commission retient l'engagement du maître d'ouvrage de maintenir les dépendances vertes réservées pour l'aménagement de la deuxième voie, lorsque les contraintes d'emprise ou de gestion le permettent. Elle retient aussi la réalisation d'aménagements paysagers pour réduire ou effacer les impacts faibles produits par les travaux de mise à 2 x 2 voies. Ces aménagements projetés sont la plantation de haies bocagères, de massifs arbustifs et de bandes boisées, la création d'alignements d'arbres ou jets de haute tige aux abords des voies rétablies, le boisement d'espaces résiduels, la reconstitution de ripisylves aux abords des franchissements de ruisseaux.

La commission regrette que des données chiffrées n'aient pas été apportées dans ce mémoire en réponse. Elle souhaite que ces aménagements puissent être présentés dans le détail lors des réunions avec les maires afin que les communes soient informées des sites concernés et que le public puisse prendre connaissance des aménagements qui pourraient réduire l'impact de la mise à 2x2 voies aux abords de son habitation ou de sa propriété. Elle est certaine que ces éléments paysagers permettront effectivement d'améliorer la perception de l'infrastructure, en masquant le passage des véhicules.

### **5 – Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV**

*Lors de la permanence que la commission d'enquête a conduite à MOLINET et suite à quelques échanges avec Mme le Maire, il s'est avéré que les élus et les administrés de cette commune ne faisaient pas part de leurs observations sur la thématique acoustique parce qu'ils avaient été informés par une personne du groupe ALIAE qu'une enquête publique spécifique sur le bruit serait conduite en 2021. La commission leur a donc expliqué que l'enquête publique actuelle était bien le seul et unique moment pour déposer des observations relatives aux nuisances sonores, même si après la mise en service de l'A79, des mesures pourraient être effectuées pour valider ou ajuster leur connaissance des niveaux sonores. Mme le Maire a aussitôt organisé une réunion pour ses administrés avec le maître d'ouvrage et avant la fin de l'enquête.*

*Sans permanence sur cette commune et sans échanges entre le Maire et la commission, le public n'aurait pas déposé ses observations.*

*La commission d'enquête souhaite avoir des éléments sur cette information qui a circulé, en précisant bien que les habitants de MOLINET attendaient bien une enquête PUBLIQUE, pas une enquête acoustique ...*

### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Nous supposons qu'il s'agit d'un malentendu : ALIAE a évoqué avec la mairie la tenue d'une réunion publique après signature du contrat de concession, réunion pendant laquelle seraient présentés entre autres les niveaux acoustiques et les protections associées. Un amalgame a manifestement été fait avec la notion d'enquête publique de la présente demande d'autorisation environnementale. Comme expliqué précédemment, les réunions publiques prévues pour présenter les études acoustiques et paysagères n'ont pu à ce jour être programmées du fait de la déclaration de l'état d'urgence sanitaire deux jours après la signature du contrat de concession.

En plus de la permanence de la commission d'enquête qui s'est tenue en mairie de Molinet le 28/05/20 à 14h00 à 17h00, une présentation publique a été tenue avec le concepteur-construteur d'ALIAE avant la clôture de l'enquête, le 4/06 matin, pour expliquer le contenu du dossier et comment déposer des observations sur le registre.

### **Analyse de la commission d'enquête**

Dont acte.

### **6 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV**

*La commission souhaiterait aussi avoir des précisions sur la façon dont est organisée la protection des riverains pendant la phase « chantier » conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement ? Est-il possible d'avoir connaissance du dossier « bruit de chantier » annoncé dans le mémoire en réponse de l'enquête DUP et imposé par l'article R.571-50 du code de l'environnement ?*

Réponse du Maître d'Ouvrage :

La protection des riverains en phase chantier est assurée de manière générale par la mise en œuvre de mesures de réduction :

- Utilisation de matériels homologués et équipés de dispositifs de limitation du bruit : avertisseur de recul « cri du lynx », vibro-fonceurs haute fréquence pour le battage de palplanches ... ;
- Réalisation anticipée lorsque c'est possible des dispositifs de protection acoustique définitifs (merlons, modelés) ;
- Respect d'horaires adaptés à proximité immédiate des habitations.

Le dossier bruit de chantier, prévu par l'article R571-50 du code de l'environnement, est en cours d'établissement et sera communiqué aux mairies préalablement au démarrage des travaux conformément aux dispositions applicables.

**Analyse de la commission d'enquête**

La commission prend acte des éléments de réponse et espère que le dossier « bruit de chantier » pourra être présenté lors des réunions de l'été.

7 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV

*Si toutefois des mesures in situ démontrent la nécessité de mettre en place des protections pour des habitations, sur quels délais les habitants peuvent-ils compter environ entre le constat de dépassement et la réception des protections.*

Réponse du Maître d'Ouvrage :

En matière de protection acoustique, ALIAE, maître d'ouvrage de l'opération, a une obligation de résultats, et le respect des niveaux acoustiques sera vérifié dans le cadre du volet environnemental du bilan LOTI de l'A79 (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) obligatoire à un an (bilan intermédiaire) et cinq ans après la mise en service de l'A79 (bilan final).

Ces mesures seront effectuées selon les modalités définies dans les normes en vigueur, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre dans un délai raisonnable fonction de la nature, des dimensions de la protection à mettre en œuvre et des contraintes éventuelles particulières du site d'implantation. Il est difficile de préciser un délai sans connaître la nature des éventuels aménagements à réaliser. Toutefois, la bonne mise en œuvre de ces éventuelles actions correctives, en termes d'efficacité et de délais de réalisation, sera supervisée par le comité de suivi environnemental présidé par la préfecture (voir détail ci-après).

**Analyse de la commission d'enquête**

Voir paragraphe suivant.

8 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV

*Enfin, est-il prévu un comité de suivi des nuisances sonores et visuelles ? Est-il mis en place à ce jour ? De quels représentants est-il ou sera-t-il constitué ? S'il n'est pas prévu à ce jour, est-ce une possibilité ?*

Réponse du Maître d'Ouvrage

Ce suivi est prévu dans le cadre du comité de suivi environnemental tel que prévu aux Engagements de l'Etat, constitué avant le début des travaux de manière à s'assurer du respect, sur la durée du chantier et de l'exploitation, de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Ce comité de suivi est présidé par la préfecture de l'Allier et est composé d'élus, de responsables socio-économiques et d'associations, dans l'esprit de la composition du comité de suivi institué après le débat public.

Le comité de suivi environnemental se réunit :

1. Au stade avant-projet,
2. Au démarrage des travaux,
3. Au cours de la phase chantier, le comité de suivi peut être réuni annuellement sur demande de ses membres,
4. dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental,
5. entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

Les deux dernières étapes citées ci-avant s'inscrivent dans le cadre du bilan socio-économique et environnemental de l'opération, à la charge du concessionnaire, conformément à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieures de 1982, dite « loi LOTI » et à la circulaire « Bianco » de 1992 à propos du bilan intermédiaire. Ce bilan a pour objet de :

- Démontrer le respect des obligations et engagements du maître d'ouvrage dans les différentes phases de la construction de l'infrastructure,
- Évaluer les effets réels de l'ouvrage après sa mise en service,
- Prévoir et planifier les mesures d'améliorations éventuellement nécessaires à l'issue du bilan,
- Rendre public les engagements du maître d'ouvrage en matière de prise en compte de l'environnement et les effets réels constatés.

Les éléments du bilan LOTI sont rapportés systématiquement au Comité de suivi des engagements de l'État. Ce bilan établi à un stade « stabilisé » de l'infrastructure en exploitation constituera un « état 0 » du patrimoine, des services rendus et des fonctionnalités environnementales de l'objet construit. Cet état servira de référence dans l'objectif de toujours maintenir un service au moins équivalent à cet état 0 pendant toute la durée de concession.

Ainsi, le suivi de l'insertion paysagère de l'infrastructure et la vérification de l'efficacité des protections acoustiques mises en œuvre par rapport aux objectifs fixés par les Engagements de l'Etat sont bien prévus dans le cadre de ce comité de suivi.

#### **Analyse de la commission d'enquête**

La commission note que le comité de suivi des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation a été constitué depuis le stade de l'avant projet. Elle espère que le thème des nuisances acoustiques et visuelles fera l'objet d'un soin particulier afin que les riverains de l'A79 ne soient pas pénalisés. Elle rappelle deux des objectifs du projet qui sont : « favoriser l'attractivité des territoires » et « améliorer le cadre de vie des riverains » et souhaite que tout soit mis en œuvre au niveau de ce comité de suivi, pour limiter les nuisances sonores, en accord avec ces deux objectifs.

#### **9 - Rappel de la question de la commission d'enquête – Page 8/14 du PV**

*Les riverains de la RCEA ont-il un interlocuteur précis à ALIAE sur ce sujet ? Qui est-il ? Comment peuvent-ils le joindre ?*

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Les maires des communes traversées par l'infrastructure ont été rencontrés à plusieurs reprises depuis la désignation du groupement attributaire, mi-septembre 2019. Ces rencontres, menées par les équipes du concessionnaire ALIAE et de son concepteur / constructeur CLEA, ont porté sur :

- La présentation générale du projet et des différents travaux à mener ;
- La présentation des intervenants et interlocuteurs du concessionnaire et du concepteur/constructeur,
- La présentation des premiers travaux et des éventuelles contraintes.

Comme précisé précédemment, des réunions publiques dans les différentes communes se tiendront à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Parmi les thématiques abordées, il est prévu à nouveau la présentation des différents intervenants et interlocuteurs côté ALIAE et CLEA.

Dans l'attente de la tenue de ces réunions, l'équipe de la direction opérationnelle du concepteur/constructeur CLEA est déjà entrée en contact avec une grande partie des riverains concernés, notamment dans le cadre des procédures d'acquisitions foncières et de l'enquête parcellaire menée dans ce cadre.

Au-delà de ces considérations, les riverains qui souhaiteraient contacter ALIAE peuvent le faire au numéro de téléphone suivant : 01 49 44 91 00.

Un formulaire pour permettre aux riverains de poser des questions sera également disponible et opérationnel sur le site internet ALIAE à compter de la mi-juillet. L'adresse du site internet d'ALIAE est la suivante : <https://www.autoroute-a79.fr/>

Les coordonnées postales du maître d'ouvrage ont également été portées à la connaissance du public à la publication des avis d'enquête.

Ces modalités de prise de contact seront bien précisées lors des réunions publiques. Les demandes émises auprès de ce numéro ou sur le site internet seront consignées par écrit en continu et l'avancement de leur traitement par les personnes dédiées sera régulièrement suivi.

Les numéros de téléphone portable des principaux interlocuteurs ALIAE et CLEA sont aussi communiqués aux maires des communes concernées par le projet, afin de maintenir un lien privilégié entre le concessionnaire, le concepteur / constructeur et les représentants que sont les élus.

Ce processus de concertation se poursuit tout au long de la vie du projet, y compris après la mise en service.

#### **Analyse de la commission d'enquête**

La commission a bien noté que les riverains de la RCEA auront un interlocuteur pour être informés plus précisément des aménagements prévus au droit de leur habitation. La possibilité de disposer d'un formulaire pour faire part d'inquiétudes est également une option satisfaisante.

### **5.2.8 Thématique 08 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines**

#### **5.2.8.1 Synthèse des observations**

Cette thématique peut être divisée en quatre sous-thèmes correspondant aux eaux souterraines, aux zones humides et plans d'eau, aux ruisseaux et rivières puis à la gestion des eaux pluviales de la plateforme autoroutière par les bassins de rétention.

##### **1. Eaux souterraines**

Le SIVOM de la Sologne Bourbonnaise, gérant l'alimentation en eau potable de son secteur, s'inquiète du rapprochement de l'A79 par rapport au puits de captage d'eau de l'Hirondelle qu'il exploite à Toulon-sur-Allier.

En effet, le bas du talus de la future autoroute viendra frôler la limite Sud du périmètre de protection immédiat de ce captage et il n'est pas exclu que la qualité de l'eau souterraine se dégrade un jour en lien avec des flux polluants en provenance des chaussées.

Ce puits étant stratégique pour la desserte en eau, le SIVOM demande au concessionnaire autoroutier des mesures compensatoires pour l'aider à implanter un nouveau puits de captage, possiblement en rive gauche de l'Allier, au cas où la dégradation de l'eau brute rendrait impossible l'exploitation de l'ouvrage actuel.

Par ailleurs, une habitante de Molinet conteste un ouvrage existant de l'actuelle RN79 qui aurait fragilisé la protection naturelle de la nappe phréatique sur un de ses terrains comportant un puits de captage d'eau potable.

##### **2. Zones humides et plans d'eau**

L'une des observations reste très générale en précisant que l'une des priorités actuelles, dans l'intérêt général, est la restauration des zones humides pour réduire les stress hydriques et limiter les sécheresses. Il est proposé la création d'un Parc National Zones Humides en Bourbonnais.

Le gérant de la SCA de Bonnay, à Toulon sur Allier, conteste par ailleurs l'implantation, sur sa propriété, dans des terrains humides regorgeant de sources, de la bande transporteuse entre la carrière des Proux et la voie ferrée dans la plaine, ce qui rendrait impossible une "remise en état" des lieux.

Un propriétaire de plan d'eau au lieu-dit Condan demande enfin la conservation de l'alimentation actuelle de son étang par un fossé pour qu'il reste en l'état.

### 3. Ruisseaux et rivières

Sur le secteur de Chassenard, certaines personnes demandent à ce que les éventuels travaux prévus sur le talus-remblai précédant le pont sur la Loire et sur les ouvrages de décharge ne viennent diminuer la capacité d'écoulement des eaux du fleuve, notamment l'évacuation de ses eaux de crues. La requalification prévues pour VIA 904-1, VIA 904-2, VIA 910-1, VIA 910-2 (pièce B page 42) va-t-elle modifier le format du remblai et/ou la transparence hydraulique ?

A Diou, il est reproché le fait que les relevés hydrauliques ont été faits à une période où il n'y avait pas d'eau dans la rivière "Le Roudon".

A Deux-Chaises et à Dompierre-sur-Besbre, 2 contributeurs s'inquiètent du fait que les aménagements de l'A79 empiètent, ici sur un ruisseau et là-bas sur une source et toute la longueur du ruisseau qu'elle alimente. Le premier questionne sur un repositionnement de la barrière de péage pleine voie plus au nord, comme le suggère l'AE, et le second demande si la politique de l'eau ne prévoit pas de conserver toutes les ressources hydrauliques.

Enfin, une observation évoque le désenrochement prévu sur la rivière Allier en indiquant qu'il aura inévitablement des conséquences en termes d'érosion des berges et des zones cultivées. Il est demandé à ALIAE d'apporter des garanties.

### 4. Gestion des eaux pluviales - bassins de rétention

Un riverain du parking de l'aire de Thiel-sur-Acolin demande une protection anti-pollution sur le bassin de rétention prévu sur sa propriété car il craint des infiltrations.

De même des questions sont posées sur l'entretien des bassins de décantation sur la commune de Diou. Seront-ils entretenus de manière efficace ? Certains demandent même un entretien régulier car des déchets issus des véhicules sont régulièrement retrouvés dans le fossé. D'autres précisent que ces bassins sont des refuges de sauvagines et favorisent la prolifération des rats, ragondins, etc ... Comment empêcher ces nuisances ?

Une observation signale par ailleurs que le bassin de rétention situé au « Bois des Forges » présente un dysfonctionnement. L'eau n'est pas retenue en cas d'orage et se déverse en-dessous en créant une forte érosion.

A Montbeugny, plusieurs personnes demandent vers quels exutoires les eaux sortant des ouvrages hydrauliques ou bassins de rétention seront rejetées. C'est notamment le cas d'un agriculteur du lieu dit « Les Bruyères » dont l'exploitation est située en contrebas avec un étang utilisé pour l'irrigation des terres agricoles.

A Dompierre-sur-Besbre, une observation marque son profond désaccord sur la localisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales sur la parcelle ZL6 après l'enquête parcellaire alors qu'il était prévu initialement sur la parcelle ZK8. Ce changement dégradera un peu plus le domaine agricole et ne permettra pas la protection de l'étang situé en ZK8 et dans lequel apparaissent aujourd'hui des traces d'hydrocarbures.

Enfin, à Pierrefitte-sur-Loire, une pétition regroupant 5 personnes, mais concernant aussi plusieurs autres propriétaires de résidences secondaires, indique que l'aménagement du pont sous la RCEA (RD295) a modifié le sens d'écoulement des eaux sur une distance importante. Les eaux sont maintenant orientées vers Pierrefitte alors qu'auparavant elles s'écoulaient vers Saligny-sur-Roudon. Lors de grosses pluies, l'eau sort des fossés, envahit la route et remonte dans les sous-sols des maisons situées plus bas. Les signataires demandent la création d'un bassin de rétention à régulateur de débit avant les premières maisons situées du côté de Pierrefitte.

#### **5.2.8.2 Réponse du Maître d'Ouvrage**

##### 1. Eaux souterraines

Concernant le captage de l'Hirondelle, le détail des mesures prises dans le cadre du projet pour protéger ce puits en phase travaux et en phase exploitation est fourni en annexe D8 du dossier mis à l'enquête et synthétisé dans le paragraphe 4.5.3.5.3 de la pièce D.

Aujourd'hui le secteur du Val d'Allier au droit du captage de l'Hirondelle ne fait l'objet d'aucun dispositif de traitement de la pollution chronique ou accidentelle.

Les aménagements et protocoles projetés dans le cadre des travaux de l'autoroute A79 vont permettre d'améliorer significativement la protection du puits de captage. Les dispositions suivantes sont notamment retenues :

- Un système de collecte des eaux de la plateforme autoroutière étanche (caniveaux imperméables en crête de remblai) et isolé des eaux extérieures,
- Un bassin multifonction imperméable, implanté hors zone inondable (en remblai) et hors périmètre de protection rapproché. Il est équipé d'ouvrage de régulation siphonoïde et d'un filtre à sable,
- Des dispositifs de retenue de type H4b sur le viaduc de l'allier et en crête de remblai jusqu'au PR35+925 dans les deux sens, donc au-delà du périmètre de protection immédiat du captage. Ce dispositif permet de retenir des poids lourds jusqu'à 38 tonnes et d'éviter leur chute dans la zone du périmètre de protection renforcé défini sur la base d'une étude hydrogéologique. Au-delà du périmètre de protection renforcée, des dispositifs de retenue de type H2, adaptés à la retenue de véhicule lourd, seront mis en œuvre,
- L'interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien de l'infrastructure,
- Une surveillance du réseau autoroutier 24h/24h et 365j/an avec une procédure d'intervention avec le SDIS en cas d'accident et protocole d'alerte avec le gestionnaire en cas d'accident (PIS Plan d'Intervention des Secours),

La création d'un nouveau forage en rive gauche présente des contraintes importantes notamment :

- Le décret modificatif permettant les travaux de la mise aux normes autoroutières de la RCEA dans le périmètre de la RNNVA n'autorise pas la création d'un forage,
- La remise en mobilité de l'Allier dans ce périmètre ne permet pas de garantir la pérennité d'un puits de captage en rive gauche.

D'autre part, une compensation par la création d'un nouveau puits de captage, ne peut se justifier qu'en cas de responsabilité démontrée. Hors, l'ensemble des éléments détaillés ci-avant concourent à améliorer l'existant et à se prémunir des risques liés à la pollution aussi bien chronique qu'accidentelle.

Concernant le puits de l'habitant de Molinet ainsi que 3 autres puits du secteur, ils seront suivis à une fréquence trimestrielle en phase travaux. En cas d'incident, le suivi sera prolongé pendant un après la mise en service et si besoin au-delà. En cas de préjudice, un remplacement à l'équivalent, si cela est techniquement faisable, ou, à défaut, une indemnité compensatoire sera proposée.

## 2. Zones humides et plans d'eau

Concernant les observations générales sur la préservation des zones humides, ALIAE rappelle que le projet consiste en la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant ce qui limite de fait son impact sur la biodiversité et lui permet de se présenter comme la solution de moindre impact environnemental.

Pour ce qui concerne la préservation des zones humides, conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 :

- le maître d'ouvrage a mis en œuvre des mesures d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts potentiels sur les zones humides ;
- les mesures compensatoires sont proposées par le maître d'ouvrage avec un objectif de recréation ou de restauration de zones humides, cumulativement équivalentes sur le plan fonctionnel, équivalentes sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau (ratio de 1/1) ;
- en dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation proposée par le maître d'ouvrage porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité (ratio de 2/1).

Concernant les zones humides traversée par la bande transporteuse, afin de réduire au maximum les incidences de cette réalisation sur le milieu naturel, plusieurs mesures spécifiques sont mises en œuvre :

- Localisation du tracé dans les zones de moindre enjeu écologique. Le tracé a été adapté afin de s'éloigner au maximum des zones à enjeu (fossés à Agrion de Mercure, zones humides, ripisylve de la Sonnante). Ainsi le tracé limite les franchissements de haies et de zones humides et se cantonne dans des secteurs de prairies pâturées,
- Les fossés et talwegs interceptés seront tous équipés de buses de rétablissement des écoulements amont-aval,
- Le franchissement des zones humides se fera sur des plaques de répartition des charges, sans décapage de la terre végétale,
- Les pistes réalisées au droit des zones humides seront réalisées en Grave Non Traitée lavées, afin d'éviter toute exportation de fines ou de colloïdes argileux dans les zones humides,
- Enfin, les terrains seront remis en état à l'issue des travaux, avec régalinge de la terre végétale décapée, et replantation des haies coupées si nécessaire.

Concernant le plan d'eau au lieu-dit Condan, la parcelle cadastrale ZP0003 de la commune de Dompierre-sur-Besbre longe la RCEA. Nous comprenons que l'étang situé en partie sur cette parcelle est alimenté par un fossé venant de la RCEA. Un ouvrage hydraulique de diamètre 400mm passe actuellement sous la RCEA au niveau de ce bois en amont de l'étang. Nous comprenons que l'étang est alimenté par cet OH via un fossé qui relie cet OH à l'étang. Cet ouvrage sera remplacé par l'OH615 de 1400 mm de diamètre afin d'augmenter la transparence hydraulique et écologique et d'assurer la continuité du fossé. La continuité hydraulique sera maintenue en phase travaux. Il n'y a donc pas de raison que l'alimentation en eau de l'étang soit perturbée, aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation.

### 3. Ruisseaux et rivières

Concernant le talus-remblai précédant le pont sur la Loire à Chassenard, il n'est pas prévu de modifier les ouvertures hydrauliques des ouvrages de ce secteur. Les conditions d'écoulement existantes ne seront pas modifiées. Les requalifications prévues sur ces viaducs concernent des remises à niveau des superstructures (dispositifs de retenue, joints de chaussée) et la réfection de la couche de roulement n'ont pas pour objet de modifier les ouvertures hydrauliques existantes. Il s'agit seulement d'opérations de maintenance portant sur les revêtements de chaussée y compris joints le cas échéant, et sur les dispositifs de retenue.

Concernant les études hydrologiques sur le Roudon, plusieurs investigations ont été menées pour déterminer les paramètres physico-chimiques, hydrobiologiques, piscicoles, ... Certaines investigations doivent avoir lieu en période d'étiage du cours d'eau. Cela explique le passage signalé en période de basses eaux.

Concernant la présence de la source et du fossé qu'elle alimente à Dompierre-sur-Besbre, ces éléments seront vérifiés sur le terrain. Une étude complémentaire sera effectuée.

Les travaux seront menés de façon à préserver cette source ainsi que le fossé qu'elle alimente. Si nécessaire, un déplacement du bassin sera proposé.

Concernant le ruisseau sur lequel empiète le projet de barrière pleine voie à Deux-Chaise, une réponse a déjà été apportée précédemment dans la thématique 04 « Aménagements - propositions et remarques ».

Concernant le désenrochement des berges de l'Allier, il ne concerne que la rive gauche et les engagements d'ALIAE en termes de protection de la berge au titre des engagements de l'Etat et du contrat de concession portent sur un secteur précis en rive gauche et pas sur la totalité du secteur aval.

### 4. Gestion des eaux pluviales - bassins de rétention

Concernant le bassin de rétention B576-2 à Thiel-sur-Acolin, il est dimensionné pour confiner une pollution accidentelle concomitante avec une pluie de durée 2 heures et d'occurrence 1 an et traiter une pollution chronique pour une occurrence biennale. Le bassin est imperméabilisé avec une perméabilité de  $10^{-8}$  m/s afin d'éviter l'infiltration des eaux provenant de la plateforme autoroutière.

Concernant les opérations de maintenance et d'entretien courantes des réseaux d'assainissement, bassins, talus, fossés et merlons, l'exploitant de l'infrastructure prend en charge :

- Nettoyage courant du système d'assainissement et de drainage y compris sur chaussées,
- Enlèvement des obstructions du réseau d'assainissement et de drainage,
- Curage de l'assainissement et du drainage lorsque ce dernier est saturé,
- Nettoyage du système d'assainissement lors de pollutions accidentelles,
- Traitements spéciaux des boues et résidus en provenance du système d'assainissement et de drainage (y compris bassin de décantation),
- Remplacement et réparation des filtres.

L'état des emprises de l'infrastructure sera donc amélioré par rapport à la situation existante.

Concernant le bassin de rétention situé au « Bois des Forges », le dysfonctionnement évoqué a été identifié dans le cadre des études ; il s'agit du bassin 801-2. Le problème est bien identifié et pris en compte dans les phases projet et exécution. En phase définitive, le volume du bassin va être agrandi pour écrêter les eaux de plateforme à une fréquence centennale. En phase provisoire, un diagnostic sur le fonctionnement du bassin sera fait pour identifier et corriger le dysfonctionnement dans cette période transitoire. Pour le contexte, et pour mémoire, le riverain en aval a construit son bâtiment sur le thalweg, dans une situation défavorable et est de fait inondé. Une fiche de concertation est en cours de traitement sur ce point technique.

Concernant les personnes demandant à être informées sur les exutoires des bassins de rétention et les difficultés à déchiffrer certains plans, il sera possible soit de s'adresser aux intervenants ALIAE/CLEA qui seront présents lors des réunions publiques de présentation du projet prévues dans les communes à la fin de l'été 2020, soit de contacter ALIAE par téléphone au 01 49 44 91 00. Un formulaire pour permettre aux riverains de poser des questions sera également disponible et opérationnel sur le site internet ALIAE à compter de la mi-juillet (adresse site internet d'ALIAE : <https://www.autoroute-a79.fr/>.)

Concernant le bassin de rétention prévu en amont de l'étang du lieu-dit Les Bruyères, il permet le confinement d'une pollution accidentelle et l'abattement de la pollution chronique pour une pluie biennale.

Il est équipé d'un complexe d'étanchéité en géomembrane. Un suivi trimestriel de la qualité des eaux rejetées sera mené au point de rejet dans le fossé de la RD 53 en phase travaux ainsi qu'un suivi semestriel un an après la mise en service et un avant 5 ans après la mise en service.

Ces suivis permettent de vérifier le respect des seuils de rejet réglementaire. Ce bassin permet aussi l'écrêtement des eaux grâce à un orifice calibré. Le débit de rejet, de 20 l/s au maximum pour une pluie décennale, a été déterminé pour ne pas modifier le débit spécifique initial de rejet de la zone.

Il n'y aura donc pas aggravation de la situation initiale de l'étang. Le déversoir du bassin ne fonctionnera que pour une pluie centennale.

Concernant le bassin déplacé de la parcelle ZK8 à la parcelle ZL6, son implantation initiale à proximité de l'étang présentait un risque technique vis à vis de ce dernier et de sa nappe d'accompagnement, ce qui a motivé son déplacement. Par ailleurs ce déplacement a permis de le positionner dans un habitat moins favorable à la Cistude et donc moins susceptible d'impacter le cycle de vie de l'espèce. Les inventaires écologiques réalisés pour le projet indiquent un habitat favorable à la cistude en ZK8 (quadrillage vert) mais pas en ZL6.

Extrait cartographie enjeux DDAE





Par ailleurs, toutes les eaux de la plateforme autoroutière seront collectées et traitées dans un bassin multifonctions avant d'être rejetées en respectant les seuils de rejet réglementaires. Le déplacement du bassin, motivé par une raison technique liée à la préservation de l'étang ne modifie pas ce principe. Il n'y aura pas aggravation de la situation actuelle de l'étang vis-à-vis de la pollution.

Les relevés topographiques que nous avons réalisés permettent le calage de ce bassin en ZL6 à un niveau compatible avec celui de la plateforme (au point bas) pour recueillir les eaux de façon gravitaire. Ce bassin permet l'écrêtement à l'occurrence décennale des eaux, le confinement d'une pollution accidentelle, et l'abattement d'une pollution chronique, avant le rejet vers le ru de Louage Gouby.

Concernant les travaux d'aménagement du pont de la RD 295 sous la RCEA qui ont modifié le sens d'écoulement, ils sont antérieurs aux travaux d'élargissement de la RCEA objet de l'enquête publique. Toutes les eaux de la future plateforme élargie (y compris du pont élargi) seront recueillies en crête de remblai et acheminées dans un bassin multifonction de l'A79 permettant l'écrêtement des eaux.

Toutes les eaux qui tombaient sous l'emplacement de la future plateforme élargie et qui ruisselaient vers la RD seront recueillies dans les bassins de l'A79. L'élargissement n'aggrave pas la situation actuelle. Les riverains devraient se tourner vers le gestionnaire de la RD 295 pour trouver une solution à ce dysfonctionnement.

### **5.2.8.3 Analyse de la commission d'enquête**

#### **1. Eaux souterraines**

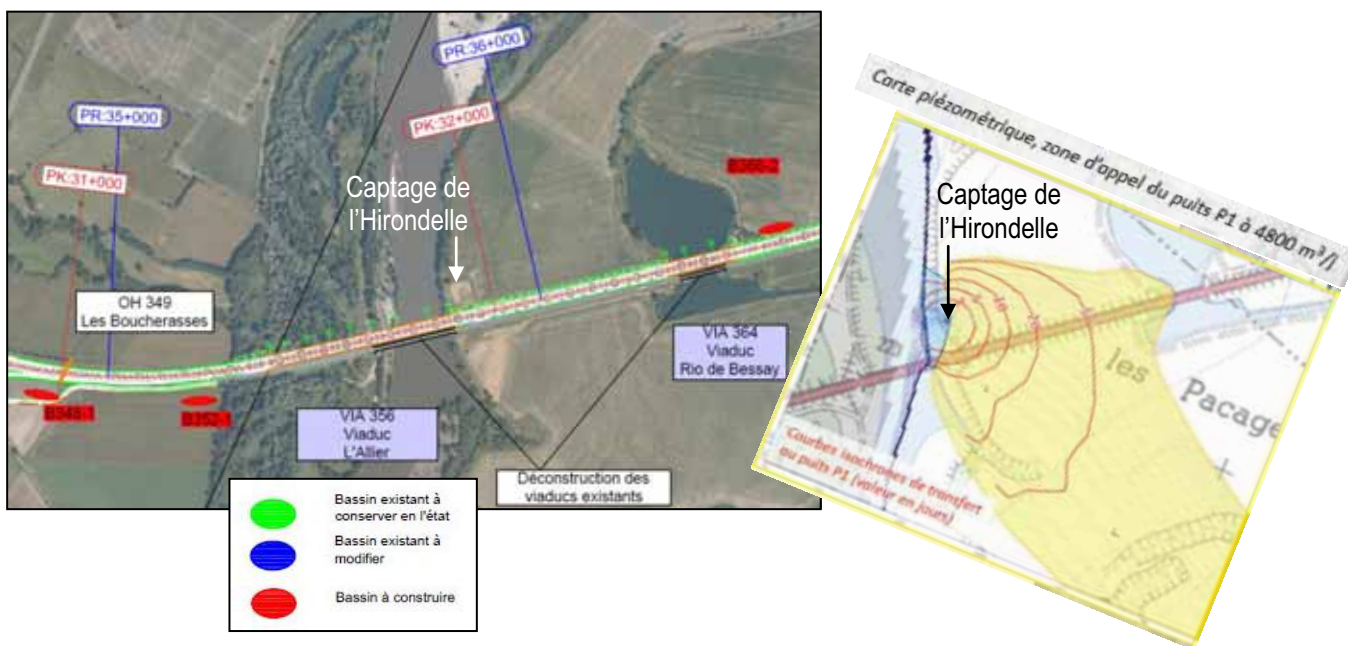
Concernant le captage de l'Hirondelle, la commission d'enquête note que le secteur du val d'Allier ne bénéficie aujourd'hui d'aucune gestion des eaux de ruissellement de la RCEA qui sont donc rejetées sans traitement vers le milieu naturel. Il en est de même pour tout déversement accidentel de produits polluants sur la chaussée. Compte tenu de la forte vulnérabilité de l'aquifère alluvial capté par le puits de l'Hirondelle (nappe libre superficielle) et de la présence de la RCEA à seulement 80 m du captage, cette ressource est déjà aujourd'hui en situation de forte vulnérabilité.

Bien que le projet de l'A79 rapproche les futures voiries du captage de l'Hirondelle, compte tenu des mesures prises par le porteur de projet, visant à se prémunir des risques liés à la pollution aussi bien chronique qu'accidentelle, la commission d'enquête estime que la situation de vulnérabilité de cette ressource sera fortement améliorée après les travaux.

En effet, les dispositifs de retenue de poids-lourds proposés évitent à des véhicules transportant des produits polluants de tomber directement dans l'Allier, dont l'eau participe à la ressource en situation de pompage, ou dans le périmètre immédiat du captage.

Par ailleurs, le système de collecte étanche des eaux de chaussées les achemine vers un bassin multifonction étanche et doté d'un filtre à sable.

Ce bassin est situé en dehors du périmètre de protection rapproché et de la zone d'appel du captage, même pour le débit maximal autorisé de 4800 m<sup>3</sup>/j (voir plan présenté ci-après). Ces dispositions permettent donc bien de réduire à un niveau très bas le risque de pollution en lien avec le projet d'autoroute.



Cependant, afin d'éliminer tout risque de pollution lié au projet A79, la commission recommande un réexamen de la demande du SIVOM de la Sologne Bourbonnaise afin d'essayer de trouver un accord pour la création d'un nouveau puits de captage sur un site plus adapté en matière de protection de la ressource.

Concernant le puits de l'habitant de Molinet, ALIAE hérite d'une situation antérieure. La commission d'enquête prend cependant bonne note de la proposition du porteur de projet pour résoudre ce litige et juge que la réponse apportée est équitable.

Enfin, le dossier d'enquête mentionne le captage de la Bergerie et celui des Carrages qui sont également situés aux abords de la RCEA mais qui n'ont pas fait l'objet d'observation. La commission d'enquête, au travers de sa lecture du dossier, note :

- que la ressource en eau potable issue du captage de la Bergerie sera préservée grâce à un déplacement du captage à proximité, dans une situation plus favorable, ainsi que par un réseau d'assainissement pluvial étanche de l'autoroute puis un rejet des eaux traitées en zone humide,
- que le projet n'aura pas d'incidence sur le captage AEP des Carrages en l'absence de travaux dans sa zone d'influence.

## 2. Zones humides - plans d'eau

La commission d'enquête note que le porteur de projet a répondu à toutes les observations du public et juge que les réponses apportées sont convaincantes. La commission d'enquête n'a donc pas d'analyse complémentaire à effectuer à ce sujet.

Ce sujet n'ayant que très peu été abordé par le public, la commission d'enquête, au travers de sa lecture du dossier, voudrait souligner les éléments suivants :

- en dehors des emprises du projet d'autoroute, une surface de 5,65 ha de zones humides sera dégradée pendant les travaux au titre des emprises provisoires de chantier mais elle sera intégralement remise en état à l'issue de la réalisation du projet,
- les emprises définitives du projet d'autoroute vont entraîner la destruction de 75 ha de zones humides mais cette surface sera intégralement compensée par la restauration de zones humides dégradées pour un gain environnemental équivalent à la perte occasionnée,
- les zones humides situées en bordure du projet seront préservées par une imperméabilisation du réseau d'assainissement pluvial évitant à la fois leur drainage et leur pollution puis par un maintien des continuités hydrauliques amont-aval pour leur alimentation en eau,
- Sur les sites de compensation en faveur des zones humides, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser un suivi du bon fonctionnement des zones humides jusqu'à la fin de concession durant les années

N+1, N+2, N+3, N+5, N+7, N+10, puis tous les 5 ans au cours des années suivantes jusqu'à la fin de concession. Un comité de suivi scientifique des mesures sera mis en place afin de suivre spécifiquement la bonne mise en œuvre et l'effectivité des mesures dans un objectif de non perte nette de biodiversité. La compensation des zones humides sera donc effective et pérenne.

### 3. Ruisseaux et rivières

La commission d'enquête note que le porteur de projet a répondu à toutes les observations du public et juge que les réponses apportées sont convaincantes. La commission d'enquête n'a donc pas d'analyse complémentaire à effectuer à ce sujet.

Afin de compléter l'analyse de cette thématique sur la base du contenu du dossier, la commission d'enquête note par ailleurs les éléments suivants :

- le projet permet l'amélioration globale des fonctionnalités hydrauliques de la RCEA, donc de sa transparence, par la création ou l'aménagement de nombreux ouvrages hydrauliques,
- la rehausse du profil en long de la RCEA dans le val d'Allier pour mettre les chaussées hors d'eau en cas de crue accentue son effet de barrage mais, par la création d'ouvrages de décharge adaptés et de l'allongement du viaduc sur l'Allier, le projet n'aura que peu d'incidence sur la crue centennale (surcote inférieure à 5 cm sur les enjeux bâtis),
- le projet présente une incidence faible à nulle sur les écoulements de crue des cours d'eau d'importance moyenne : le Bresnay, la Sonnante, l'Huzarde, le Chevrier, le ruisseau du Theil, l'Acolin, la Vouzance, la Besbre, le Roudon, la Loddés et le ruisseau du Pin,
- le projet prévoit l'élargissement de l'espace de mobilité de l'Allier en supprimant certains enrochements pour une diversification des habitats et un gain de biodiversité sur ses abords,

### 4. Gestion des eaux pluviales - bassins de rétention

La commission d'enquête note que le porteur de projet a répondu à toutes les observations du public et juge que les réponses apportées sont convaincantes. Elle note par ailleurs l'initiative de concertation d'ALIAE avec le public et les différents acteurs du territoire par la mise à disposition de plusieurs moyens d'échange (téléphone, formulaire internet). La commission d'enquête n'a donc pas d'analyse complémentaire à effectuer à ce sujet.

Afin de compléter l'analyse de cette thématique sur la base du contenu du dossier, la commission d'enquête note par ailleurs que le projet améliore globalement la gestion des eaux de ruissellement des chaussées sur l'ensemble du tronçon par la réalisation d'un réseau étanche et l'amélioration ou la création de bassins multifonctions. Ces derniers permettent en effet de réguler les débits de fuite et de traiter l'essentiel de la pollution avant le rejet des eaux pour limiter les effets de crues et les apports polluants au milieu naturel.

Ces aménagements auront un fort impact positif sur l'environnement, notamment sur 32 km entre Chemilly et Dompierre-sur-Besbre où les eaux de ruissellement des chaussées sont aujourd'hui déversées sans aucun traitement dans la réserve naturelle et la zone Natura 2000 du val d'Allier ainsi que dans toutes les ZNIEFF et la ZPS de la Sologne Bourbonnaise.

## **5.2.9 Thématique 09 : Impacts sur la biodiversité**

### **5.2.9.1 Synthèse des observations**

Ce thème est abordé de façon souvent très vague ou très floue et concerne le plus souvent la mise en place ou le maintien de haies. Cet aspect est prioritairement mis en avant non pas pour la biodiversité mais avant tout en tant que barrière pouvant faire écran aux nuisances acoustiques et visuelles. Certains abordent cet aspect en regrettant qu'il prenne autant de place en comparaison avec l'urgence de réaliser le projet : « *Ce n'est pas quelques kilomètres de nature transformés qui vont vous faire réfléchir.* ». Dans ce thème, nous avons fait entrer les aspects paysagers.

Jamais les particuliers n'ont évoqué la Cistude, ni même le Castor, ni la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier. Quant à Natura 2000, une seule personne en parle. Seuls les « spécialistes » que sont la DREAL (dans son avis), le Conseil départemental de l'Allier et bien sûr le Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier (CEN Allier) ont abordé ces espèces. L'Association Patrimoine et Environnement de Cressanges note cependant « *qu'il s'agit là d'un dossier important à forts enjeux environnementaux* » et « *regrette que malgré la chute spectaculaire de la biodiversité, le pétitionnaire ne réponde qu'en se fondant sur les textes sans chercher à innover et à être exemplaire* ».

Au sujet de la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier, le Conseil départemental de l'Allier note : « *l'impérieuse nécessité de préserver ce site exceptionnel de tout impact lié à la nouvelle infrastructure, voire même de proposer des mesures additionnelles volontaristes de protection et de mise en valeur (en phase chantier comme en phase exploitation)* ».

Dans son avis du 11 septembre 2019, la Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques de l'Allier (FDPMA) estime que les pêches de sauvegarde prévues dans l'Allier ne sont pas adaptées, il conviendrait d'en préciser la méthodologie et la faisabilité dans cette rivière. D'autre part, elle aurait souhaité connaître avec plus de précisions le nombre et les secteurs concernés par les restaurations de frayères et en prévoir des mesures de gestion et d'entretien.

Dans ce thème de la « biodiversité » nous avons mis également les aspects d'aménagements paysagers que le public demande de prendre en compte. C'est particulièrement vrai pour la commune de Cressanges qui se trouve fortement impacté par l'aire de repos et, dans une moindre mesure par la centrale d'enrobage et l'aire de dépôts de matériaux. La municipalité se plaint d'une aire de repos mal entretenu

#### Demande de la commission d'enquête :

- 1 - Page 107 de la pièce E vous dites « *L'Allier et la Besbre, sont franchis par de larges viaducs (...). Pendant les travaux, des pêches de sauvegarde seront réalisées avant le battage des batardeaux de protection pour la pile proche du lit mineur du viaduc de la Besbre* ». Qu'en est-il de ce projet de pêche de sauvegarde dans l'Allier, technique jugée, par la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, impropre sur une rivière d'une telle largeur et d'un tel débit ?
- 2 - La Commission d'enquête a pu constater que l'aire de repos de Cressanges est, pour le moins, peu avenante dans l'état actuel, avec : des arbres morts ou coupés à mi-hauteur non remplacés, des bouteilles en plastique, contenant des urines, sur le sol, des récipients de fortune pour la récupération des déchets... La municipalité de Cressanges souhaite « *l'intégration paysagère de l'aire de repos (verrue en sortie de bourg, dit-elle) et sollicite un accompagnement dans sa volonté de créer un espace arboré en proximité du Centre Socio-Culturel en entrée de bourg* ». La commune souhaite aussi que des aménagements piétonniers soient réalisés de façon à rejoindre cette zone depuis le centre-bourg aux équipements sportifs. Bien qu'indirectement concernées par la biodiversité ses observations peuvent y être reliées par leur aspect paysager. Le concessionnaire peut-il apporter des réponses complètes aux souhaits de Cressanges ?
- 3 - Pour ce qui est de Natura 2000, le CEN Allier relève que les réensemencements prévus n'indiquent ni les quantités de semences nécessaires ni les sites potentiels à réensemencer. Avez-vous avancé sur ce sujet ?

#### **5.2.9.2 Réponse du Maître d'Ouvrage et analyse de la commission d'enquête**

##### Réponse à la demande de la commission d'enquête n°1

La remarque de la FDPMA a été prise en compte pour l'Allier dans le dossier soumis à l'enquête (pièce E en indice D01, § 6.5.3.10 en date du 25/10/19). Aucune pêche de sauvegarde ne sera réalisée dans l'Allier. La nouvelle rédaction ci-avant maintient la pêche de sauvegarde dans la Besbre. En fonction des enjeux, il est proposé de réaliser les opérations de pêches de sauvegarde de la faune aquatique au droit des cours d'eau suivants : Ruisseau de l'Arpeyroux, Ruisseau de Bresnay, Ruisseau de la Crevée, L'Acolin, Ruisseau du Theil, La Sonnante, L'Huzarde, Le Chevrieroux, Ruisseau de la Rosière. La liste des cours d'eau faisant l'objet d'une pêche de sauvegarde sera précisée dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnement.

### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

La commission prend note que les observations de la FDPMA ont été prises en compte : il n'y aura donc pas de pêche de sauvegarde dans l'Allier. Elle note cependant qu'une pêche de sauvegarde sera réalisée dans la Besbre et, qu'en fonction des enjeux, des pêches de sauvegarde pourront être réalisées au droit des neufs cours d'eau cités, suite à la prise d'un arrêté préfectoral d'autorisation.

### **Réponse à la demande de la commission d'enquête n°2**

L'aménagement d'un cheminement piétonnier est bien prévu par le concessionnaire ALIAE et a déjà fait l'objet d'échange entre son concepteur-constructeur et l'équipe municipale. Le projet a été présenté au conseil municipal le 11/06/2020 et a recueilli l'approbation de ce dernier. L'avant-projet paysager de l'aire de Cressanges est en cours de finalisation et sera présenté à l'équipe municipale pour concertation dans le courant de l'été 2020, puis en réunion publique comme expliqué précédemment. A ce jour, les aménagements paysagers concernant Cressanges prévoient notamment :

- Pour l'aire de repos :
  - la plantation d'une ceinture arborée (haie bocagère) sur l'ensemble du périmètre de l'aire,
  - sur l'ensemble des emprises de stationnement, la plantation d'alignements d'arbres qui viennent rompre visuellement les emprises en enrobés,
  - la plantation de groupes d'arbres plus ponctuels sur les emprises laissées libres dans le périmètre de l'aire ;
- Pour l'échangeur :
  - les rives du Douzenan sur l'emprise de l'A79 sont plantées d'arbres de milieu humide,
  - les berges nord de l'autoroute sont plantées de haies arborées afin de protéger visuellement les riverains (sauf pour les abords de la coopérative, le talus étant trop escarpé),
  - le cœur de l'échangeur, marqué par des modelés, est planté de haies bocagères (arbustes et arbres) de manière aléatoire afin de limiter visuellement les dimensions de l'échangeur lorsque l'on traverse l'autoroute ; des arbres et des groupes d'arbres viennent compléter les propositions.

### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

La commission prend note de ces dispositions paysagères. Elle tient à signaler la demande forte émise par la municipalité de Cressanges pour obtenir des aménagements paysagers remplissant leurs fonctions d'intégration paysagère, de salubrité et d'attrait pour la commune en préservant les caractéristiques du paysage bourbonnais. Lorsque Madame le Maire a rencontré le commissaire enquêteur, pendant sa permanence le 2 juin 2020, elle n'a pas évoqué le projet présenté au conseil municipal le 11/06/2020 (donc après la permanence). La détermination de la commune pour obtenir satisfaction devrait l'inciter à travailler avec ALIAE sur l'avant-projet paysager en cours de finalisation qui sera présenté à l'équipe municipale pour concertation dans le courant de l'été 2020, puis en réunion publique. Ces étapes sont importantes aux yeux de la commission.

### **Réponse à la demande de la commission d'enquête n°3**

Ce point est soulevé par le CEN dans son avis du 09/09/19, page 12, et porte sur le réensemencement de la *Pulicaria vulgaris* et de l'Orme lisse de la zone référencée FR8310079 – Val d'Allier Bourbonnais. Depuis l'établissement du dossier de demande d'autorisation environnementale, les précisions suivantes sont à présent disponibles et apportées du fait de la poursuite de la démarche compensations.

Pour ce qui concerne le déplacement de l'herbe de Saint Roch (*Pulicaria vulgaris*), compte tenu des caractéristiques de l'espèce (plante annuelle) un protocole de déplacement par constitution d'une banque de graines est le plus adapté :

- Superficie concernée : une station potentielle en bord d'Allier, non revue depuis 2013-2014, mais totalisant à l'époque plus de 100 pieds,
- Sites d'accueils envisagés : deux sites de compensation sont envisagés pour cette espèce, le site LEVE001 (implantation en bordure de l'Allier) et le site MOLI006 (implantation dans des mares créées). Ces deux sites correspondent aux deux principaux écosystèmes dans lesquels pousse la

plante : zone soumise à étiage des grandes rivières, et bord exondés des mares, fossés et ornières temporaires,

- Modalités de mises en œuvre :
  - Préparation du site d'accueil : le site d'accueil MOLI006 fera l'objet d'un creusement de mare afin de permettre l'accueil de l'espèce. Il est important que la partie qui accueillera la terre végétale se situe en conditions ensoleillées, et soit temporairement inondée en hiver. Sur le site LEVE001, aucune préparation particulière ne sera réalisée, mais on prendra garde à ne pas opérer le déplacement sur d'éventuelles stations d'espèces patrimoniales (Souchet de Micheli) si ce site en présente.
  - Marquage du site à déplacer après délimitation des stations observées.
  - Prélèvement de graines de l'année et semis immédiat sur les zones d'accueil, (ou stockage au froid si le site de réception n'est pas encore prêt) ou bien prélèvement de terre végétale (sur 20 à 30 centimètres) contenant la banque de graines, à l'aide d'une pelle mécanique munie d'un godet adapté, puis transport immédiat sur les sites d'accueil.
  - Semis dans les sites d'accueil ou régalaage de la terre végétale ainsi prélevée, sur les sites d'accueil.

Pour ce qui concerne le déplacement de l'orme lisse (*Ulmus laevis*), compte tenu des caractéristiques de l'espèce, et en cohérence avec la politique de conservation des ressources génétiques de l'Orme lisse de la RNN du Val d'Allier, le mode de déplacement retenu est la plantation de jeunes plants obtenus par semis de graines prélevées sur les arbres impactés par le projet.

- Superficie concernée : 13 pieds sont concernés dans la réserve du Val d'Allier, un autre pied sur la Besbre, et un autre sur le Roudon, pour une superficie d'environ 2 000 m<sup>2</sup>.
- Sites d'accueil envisagés : un site de compensation accueillera l'espèce : le site LEVE001. En complément, des pieds seront replantés dans la réserve nationale du Val d'Allier, en divers endroits identifiés par la LPO et le Conservatoire d'Espace Naturel comme étant favorables à l'espèce.
- Modalité de mise en œuvre :
  - Prélèvement de graines d'Orme lisse sur les pieds impactés par le projet : ce prélèvement a été réalisé fin avril 2020 par ALIAE et le lycée agricole de Monravel. Ce prélèvement a fait l'objet d'une demande d'autorisation spécifique (AP n°916/2020 du 8 avril 2020). Les semenciers de chaque plant ont été identifiés afin de garantir une traçabilité et une bonne diversité génétique des populations reconstituées.
  - Les jeunes plants seront maintenus en pépinière par le lycée de Monravel avant replantation, à l'âge de 18 mois à 2 ans. Ces populations reconstituées proviendront des pieds impactés dans le Val d'Allier.
  - Les modalités de plantation seront précisées par le lycée agricole. Plus généralement, les modalités de déplacement d'espèces végétales protégées et patrimoniales non protégées ont été précisées de la même façon que pour l'herbe de Saint Roch et l'orme lisse cités ci-avant. Les éléments correspondants ont été transmis aux services instructeurs dans le cadre de la présente procédure. Ils portent sur le déplacement des stations d'espèces situées sous les emprises du projet vers des sites d'accueils favorables et adaptés, en dehors des emprises du projet, pour les espèces suivantes :
    - ✚ Espèces végétales protégées : Gratiolle officinale (*Gratiola officinalis*), Dicrane vert (*Dicranum viride*), en plus de l'Orme lisse (*Ulmus laevis*) et de l'Herbe de Saint-Roch (*Pulicaria vulgaris*),
    - ✚ Espèces végétales patrimoniales non protégées : Crassule mousse (*Crassula tillaea*), Fraisier des collines (*Fragaria viridis*), Limoselle aquatique (*Limosella aquatica*), Laiche des renards (*Carex vulpina*), Spiranthe d'Automne (*Spiranthes spiralis*), Trèfle scabre (*Trifolium scabrum*).

### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

La commission comprend bien que ces aspects sont très liés à la démarche de compensation, tout au moins pour ce qui concerne les sites envisagés. Néanmoins, une grande partie des informations fournies dans ce mémoire en réponse au PV de synthèse aurait pu figurer dans le dossier mis à la consultation du public. Les éléments avancés par ALIAE concernant la procédure, les sites envisagés et les superficies concernées, tant pour l'herbe de Saint Roch (*Pulicaria vulgaris*) que pour l'orme lisse (*Ulmus laevis*) sont complets et permettent de penser que tout a été mis en œuvre pour la réussite des réensemencements/déplacements.

Ensuite, ALIAE a fourni des réponses aux questions émanant d'une douzaine de personnes dans ce thème. **Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexes.**

L'analyse globale des réponses du maître d'ouvrage par la commission d'enquête est présentée ci-après.

ALIAE fait une réponse précise à chaque observation. Il cite notamment les nombreux ouvrages qui seront réalisés ou aménagés en faveur de la transparence écologique.

Dans le cadre de l'insertion paysagère, ALIAE cite les dispositifs qui seront mis en œuvre sur l'aire de repos de Cressanges et le projet paysager de la commune de Besson qui sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

ALIAE indique qu'une attention particulière est apportée dans le traitement de la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier (RNNVA), en coordination avec la DREAL et le gestionnaire de la réserve (la LPO) avec lequel avec une convention a été signée pour le suivi de la phase travaux tandis qu'une autre convention est en cours de signature pour la phase exploitation.

La commission note que ces points sont importants pour ce qui concerne la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier et fortement attendus par les communes, notamment celles de Besson et de Cressanges pour les intégrations paysagères.

A la lecture du dossier mis à la consultation du public (pièce H et pièce F), la commission a pris connaissance que des suivis scientifiques pour la faune seront entrepris sur l'emprise des mesures de compensation, d'une part et, afin de vérifier la fonctionnalité des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre sur le projet au droit de la Réserve naturelle, d'autre part, un suivi annuel des habitats, de la flore et de la faune sera réalisé.

La commission estime que ces suivis sont importants, la composition du comité chargé de s'assurer de leur réalisation devra être précisé et le protocole d'intervention défini ; ces éléments devront figurer dans l'arrêté d'autorisation.

## **5.2.10 Thématique 10 : Impacts sur l'air et le climat**

### **5.2.10.1 Synthèse des observations**

#### **1. Observations du public**

Les observations du public portant sur cette thématique évoquent en majorité des augmentations importantes de pollution de l'air, induites par le projet, du fait de l'augmentation du trafic et de l'augmentation de la vitesse des véhicules, et évoque parfois, comme conséquence, le réchauffement climatique.

Plus de deux tiers des personnes abordant ce sujet sont défavorables au projet qui va à l'encontre des priorités avancées dans la lutte contre le réchauffement climatique. La recherche de solutions alternatives pour la sécurisation de l'axe est suggérée.

Le public considère que les mesures annoncées pour réduire la pollution de l'air sont insuffisantes.

## 2. Remarques et questions de la commission

Puisque le projet a été acté lors de la publication du décret 2017-259 le déclarant d'utilité publique, il ira donc à son terme. La mise en œuvre de mesures efficaces de réduction de la pollution de l'air est donc fortement attendue.

Dans le dossier de DAE, Pièce L, page 52, la conclusion de l'étude sur la qualité de l'air est la suivante : «...la réalisation du projet de mise à 2X2 voies de la RCE provoque une légère augmentation des concentrations en polluants sur le domaine d'étude.

Elles seront toutefois modérées et ne dépasseront pas les normes de la qualité de l'air en vigueur, ni les normes OMS, à l'exception des teneurs maximales en dioxyde d'azote en 2022 à l'horizon sans projet et avec projet, du fait essentiellement de l'augmentation du trafic résultant de l'A79, sans bénéfice des améliorations et progrès du parc automobile pris en compte. Ainsi l'amélioration du parc automobile à terme permet d'envisager de meilleurs résultats.... ». Il est aussi signalé un peu plus loin des valeurs maximales pour les particules PM2,5 dépassant les normes OMS.

Pendant la phase travaux, ALIAE s'engage dans la construction « bas carbone », au travers de la gestion des matériaux utilisés par limitation des matériaux neufs entrants et réduction des consommations d'énergie pendant la phase travaux. Des objectifs ont été fixés sur ce point.

Pendant la phase exploitation, il n'y a pas de véritables mesures de compensation sur site avancées. Pourtant le trafic va augmenter. Les émissions polluantes vont augmenter quelque soit le polluant considéré entre les projections « Fil de l'eau 2022 » et les projections « Etat projeté 2022 ». L'étude AIR et Santé fait état d'une augmentation moyenne des polluants dans l'air de l'ordre de 35 %.

ALIAE s'appuie sur les évolutions technologiques (pot catalytique, reformulation des carburants...) qui permettront de maintenir le niveau des polluants actuel, voir, pour certains, de les réduire à l'horizon 2042. Si l'ARS conclut bien à un respect des normes de concentrations des polluants dans l'air, il n'empêche que le trafic va augmenter en raison du projet. Si le trafic augmente (+43% à l'horizon 2042), les émissions de polluants augmentent en raison du projet (de 19% à 130% selon la nature des polluants, d'après l'étude Air et Santé). L'objectif de réduction de 40% des GES sur le territoire français ne pourra être tenu si l'évolution du trafic s'accroît sans autre mesure de compensation que celles visant à répondre à la tenue de cet objectif. Rappelons qu'aujourd'hui, un quart des émissions de GES est issu du secteur du transport routier. La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement (9% de mortalité en France en 2016 – Données ANSP).

Au vu de ces différents éléments, la commission d'enquête demande au porteur de projet si la mise en œuvre de mesures, sur site ou à proximité, peut être envisagée pour compenser les émissions globales de polluants dans l'air liées directement à l'augmentation du trafic routier sur la future A79 ? Et de quelle nature ?

Elle a bien noté, d'ores et déjà, que l'aménagement du diffuseur A79-RN7 permettait la réduction de l'impact sanitaire des émissions, sur les populations, à proximité de la zone d'activité Le Larry.

### 5.2.10.2 Réponse du Maître d'Ouvrage

L'étude Air-Santé a été actualisée en janvier 2020 et est fournie en annexe 11 de la pièce L du dossier de demande d'autorisation environnementale ; le volet sur les gaz à effets de serre est inclus au rapport (§6.3.3 page 108 : Calcul des émissions de GES liées au projet). Cette actualisation tient compte de la mise à jour des données trafics.

Les émissions de dioxyde de carbone augmentent entre les situations au **Fil de l'eau** et les **États projetés** quel que soit l'horizon considéré (2022 ou 2042). Cette augmentation est directement corrélée avec la hausse du kilométrage parcouru (+24 % en 2022 et +32 % en 2042). L'amélioration du parc automobile à terme pourrait considérablement modérer cette hausse. Néanmoins, au regard des résultats obtenus, la réalisation du projet n'induirait aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur, à l'exception de la valeur limite en dioxyde d'azote en situation avec projet et sans projet à horizon 2022. Le dépassement étant identifié avec et sans projet, ce dernier n'est pas donc responsable du non-respect de la valeur limite en dioxyde d'azote en 2022. Enfin, les véhicules ne sont pas les seuls émetteurs en polluants, une teneur de fond représentant les émissions hors trafic a été prise en compte dans le calcul des concentrations en polluants. Ces teneurs de fond peuvent représenter une forte proportion des concentrations en polluants.

Dans le bilan GES en phase exploitation, on distingue les émissions directes et indirectes.



Les émissions directes sont liées à l'activité d'ALIAE et proviennent principalement :

- Des déplacements des agents d'entretien et de sécurisation de l'exploitant APRR,
- Des consommations énergétiques des bâtiments et matériels des installations d'exploitation de l'infrastructure.

Les émissions indirectes sont liées à l'activité des usagers de l'infrastructure.

Les mesures prévues pour réduire les émissions directes de gaz à effet de serre en phase exploitation sont les suivantes :

- Rationaliser le parc de véhicules: le moderniser, optimiser l'adéquation véhicules – mission et expérimenter les nouvelles motorisations moins émettrices de GES.
- Mettre en œuvre le programme pluriannuel de renouvellement des équipements d'exploitation autoroutière en visant l'efficacité énergétique des installations. Par exemple : usage du photovoltaïque pour alimenter les gares de péage et équipements fixes (bornes du réseau d'appel d'urgence, stations météo, panneaux de signalisation, caméras d'exploitation, panneau à message variable)
- Optimiser le parc d'équipements de signalisation lumineuse du point de vue des sources d'alimentation autonome.
- Changer de technologies dans l'éclairage public et tertiaire,
- Optimiser les méthodes de travail et agir sur les comportements liés aux déplacements professionnels : former à l'éco-conduite, promouvoir le covoiturage.
- Innover pour plus de sobriété énergétique (par exemple remplacer une partie du sel, en provenance de la Méditerranée, par un résidu de sel résultant d'un processus de production d'un industriel local de la métallurgie, sous réserve de la garantie du caractère non polluant de ce résidu). Modèle d'économie circulaire, ce procédé innovant permet à la fois de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au transport du sel de mer et de réutiliser un résidu industriel jusqu'alors non valorisé).

Les mesures prévues pour compenser les émissions directes de GES en phase exploitation reposent notamment sur les mesures de compensation des impacts du projet sur la biodiversité, plus particulièrement la compensation des zones humides détruites et la gestion de ces zones de compensation. Les zones humides sont des puits de carbone d'autant plus efficaces que leur gestion est assurée de manière à optimiser la séquestration des GES.

Les émissions indirectes liées à l'activité des usagers sont essentiellement dues à la consommation de carburant.

Aussi, les mesures prévues pour réduire les émissions indirectes en phase exploitation reposent sur les propositions de nouveaux services pour diminuer l'empreinte carbone :

- La mise en œuvre du flux libre (ne nécessitant plus d'arrêt, donc d'accélération aux barrières de péage) est source de réduction de consommation de carburants, donc d'émission de gaz à effets de serre
- Le déploiement de bornes de recharges rapide sur le réseau permet également de limiter les émissions de gaz à effet de serre en accompagnant le développement des véhicules électriques. Leur électricité est produite à partir d'installations utilisant des sources d'énergies renouvelables.
- Le soutien à l'usage de véhicules à faible émission sera envisagé sous forme d'avantages tarifaires.
- Le système de régulation dynamique de vitesse permet de moduler la vitesse en fonction de la fréquentation du réseau, grâce à un dispositif d'information sur les panneaux à message variable. Ce dispositif dont l'objectif est de fluidifier la circulation et de limiter la pollution en diminuant les congestions.
- Accompagner le développement du covoiturage : le covoiturage répond à des enjeux tant économiques qu'écologiques. L'aménagement de parkings de covoiturage permet aux covoitureurs de se retrouver en toute sécurité au niveau de différents points d'accès à l'infrastructure. Le covoiturage sera aussi valorisé par l'intermédiaire d'avantages tarifaires. Pour l'heure il n'existe pas de solutions techniques permettant de compter avec un niveau de fiabilité suffisant le nombre de passagers dans les véhicules afin de qualifier la situation de « covoiturage » des usagers. Néanmoins, dès lors qu'une solution technique aura été trouvée et éprouvée, le concessionnaire

proposera des réductions tarifaires aux automobilistes pratiquant le covoiturage. Dans l'intervalle, le concessionnaire offre le badge de télépéage aux usagers inscrits sur la plateforme de covoiturage de son partenaire iDvroom.

Les mesures compensatoires mises en oeuvre participeront également à la séquestration du carbone, notamment pour celles qui portent sur les pratiques de gestion à réaliser dans les forêts, dont :

- La création des îlots de sénescence,
- Le développement d'une litière forestière,
- La diversification des classes d'âges.

La conversion de plus de 100Ha de culture en prairie permettra également la recréation des différents horizons organiques du sol favorable au stockage du carbone.

### **5.2.10.3 Analyse de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend bonne note de toutes les mesures proposées pour la réduction des émissions directes.

Concernant les émissions indirectes de polluants, elle retient, comme mesures innovantes, les mesures suivantes :

- La mise en œuvre du flux libre.
- Des avantages tarifaires pour les usagers de l'axe utilisant des véhicules à faible émission.
- Le système de régulation dynamique de la vitesse des véhicules (si toutefois des congestions de l'axe étaient possibles sur certains points, dans le département de l'Allier)
- A l'avenir (?), des réductions tarifaires pour les automobilistes pratiquant le covoiturage.

Les mesures de réduction tarifaire sont particulièrement intéressantes puisqu'elles responsabilisent aussi l'utilisateur. Mais, reposant sur le volontariat, elles restent aléatoires et leur niveau d'efficacité incertain.

Elle estime que les autres mesures sont des évolutions normales liées aux impérieuses nécessités du moment de réduire les émissions de polluants pour lutter contre le réchauffement climatique, et que même si elles présentent une efficacité sur l'amélioration de la qualité de l'air, ce ne sont pas des mesures spécifiques de compensation de l'augmentation des émissions polluantes créée par le projet de mise à 2x2 voies de l'A79. Il s'agit de mesures déjà mises en place, notamment par le maître d'ouvrage dans le cadre de mesures compensatoires, en raison de l'impact direct du projet sur les espaces naturels et la biodiversité, ou incitées par le gouvernement pour favoriser la réduction du réchauffement climatique.

La commission aurait souhaité que des mesures spécifiques pour le piégeage des polluants de l'air, puissent être mises en œuvre. Des plantations supplémentaires d'arbres ou des reboisements de parcelles, en plus des mesures compensatoires déjà prévues, et précisément ciblées sur cet objectif, auraient sans doute été intéressantes.

Néanmoins, elle prend bonne note de ces avantages tarifaires qui seront proposés pour l'usage de véhicules à faible émission ou pour la pratique du covoiturage.

## **5.2.11 Thématique 11 : Compensations environnementales**

### **5.2.11.1 Synthèse des observations**

Tout comme le thème sur la biodiversité, ce thème a été très peu abordé. Ce vocabulaire semble être réservé à des spécialistes tels que le CEN Allier et la DREAL ou à une catégorie d'acteurs particulièrement concernés que sont les agriculteurs car bien souvent ces mesures compensatoires sont effectuées sur des parcelles agricoles. Dans certains cas le public non avisé semble confondre mesure compensatoire et mesure de réduction.

Dans le cadre de cette enquête et pour des travaux d'une telle ampleur sur un si vaste secteur, le sujet des mesures compensatoires est un sujet sensible à propos duquel les attentes environnementales sont fortes, tant sur les mesures proposées que sur leur implantation, leur succès dans la durée et leur suivi sur la durée de

vie de l'aménagement et non seulement sur la durée de la concession autoroutière. La DREAL signalait que les mesures compensatoires nécessitaient un nécessaire et important travail de consolidation à réaliser.

Ce thème a été abordé en profondeur par le CEN Allier dans son avis de septembre 2019 et dans son observation par courrier du 4 juin 2020 (n°CMAIL1).

Le CEN regrette une perte d'espace vital pour trois espèces du fait d'un ratio de compensation inférieur à 1 et que le ratio appliqué à la Cistude est « *trop peu important au regard de l'important territoire traversé par la RCEA* ».

D'autre part, il insiste sur le besoin de sécurité foncière des mesures compensatoires, sécurité qui ne peut être apportée que par des acquisitions qui pourront pérenniser ces mesures compensatoires. Il souhaite que « *les Plans d'aménagement, d'orientation et de gestion (PAOG) soient réalisés au cas par cas, de manière fine et adaptée au niveau local* (cette demande reprenant une critique précédemment émise sur des mesures piochées dans des catalogues et celles de la Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques de l'Allier (FDPMA) dans son avis du 11 septembre 2019) *et qu'ils soient remis en question à minima tous les 10 ans* ».

Enfin le CEN Allier « *demande la vigilance des services de l'Etat pour inscrire des engagements forts de préservation des milieux et des espèces* ».

La Commission d'enquête note que, dans sa réponse à l'avis du Conseil national de la protection de la nature du 27 janvier 2020, ALIAE « *s'engage à respecter son objectif d'un minimum de 30% de la surface compensatoire en acquisition et/ou en Obligation réelle environnementale (ORE)* ».

Le pétitionnaire affiche également « *une volonté de ne pas proposer de terrains à forte valeur agronomique mesures compensatoires et de mettre en place une activité agricole compatible avec les objectifs de compensation, via les baux environnementaux.* »

Monsieur Bernard LACROIX, résidant à Cronat - 71 (obs. n° 72) souhaite être associé ainsi que ses locataires exploitants à la mise en place de ces dispositifs de compensations écologiques sur la commune de Chassenard (03). Monsieur Lacroix fait remarquer que les relevés effectués sur leurs prairies n'ont pas été réalisés à la bonne période et qu'il conviendrait de revenir les décrire en avril-mai.

#### Demande de la commission d'enquête :

- 1 - Comme le demandait la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, avez pu définir avec plus de précision le nombre et les secteurs concernés par les restaurations de frayères. Et en avez-vous prévu des mesures de gestion et d'entretien ?
- 2 - Dans son avis du 29 novembre 2019, l'Agence française pour la biodiversité relevait des Incohérences dans les mesures compensatoires entre les différentes pièces du dossier, des mesures à l'objectif inadapté ou à l'efficacité incertaine, des enrochements prévus sur le ruisseau de la Goutte sans enjeu le justifiant ou, sur le Ru des Cosses, 135 mètres d'enrochement contre 15 initialement prévus. Et, enfin l'AFB vous demandait de revoir la fréquence des suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier.
- 3 - La commission d'enquête souhaite savoir où en est, à ce jour, la recherche des sites de compensation, leur localisation, en acquisition ou en conventionnement, en matière de surfaces de boisements, de milieux ouverts / semi-ouverts, de linéaire de haies et de fossés ainsi que de surfaces de zones humides, ces dernières n'étant compensées qu'à 70 %, sur le principe, au début du mois de juin. Est-il permis de penser aujourd'hui que les compensations seront bien effectivement atteintes ? La commission d'enquête demande à ALIAE de lui fournir des données chiffrées précises pour étayer sa réponse.

#### **5.2.11.2 Réponse du Maître d'Ouvrage et analyse de la commission d'enquête**

##### Réponse à la demande de la commission d'enquête n°1 :

La restauration de frayères est une piste qui a été étudiée puis abandonnée dans le cadre de la compensation «Zones humides». Il s'agissait de « boires » déconnectées de la rivière Allier.

Les études de terrain ont montré la présence de plantes protégées (Souchet de Michel) ou extrêmement invasives (Jussie). Les travaux compensatoires sur ces sites auraient été très impactants pour un faible gain fonctionnel selon la méthode ONEMA/OFB.

Pour ce qui concerne les frayères existantes, un recensement a été mené dans le cadre de l'établissement du dossier de demande d'autorisation environnementale. Leur suivi fera l'objet d'une disposition rédigée par la DDT dans l'arrêté préfectoral d'autorisation.

#### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

Les « boires » ou bras morts d'une rivière ne sont effectivement pas adaptées à des frayères puisqu'elles sont souvent déconnectées de la rivière active. Les modalités de suivi des frayères existantes recensées devront effectivement figurer dans l'arrêté préfectoral d'autorisation.

#### **Réponse à la demande de la commission d'enquête n°2 :**

Les incohérences ont été progressivement corrigées dans le cadre de l'avancement de la définition des mesures compensatoires et de la mise au point des Plans d'aménagement et d'orientation de gestion (PAOG) correspondants. Ces PAOG sont communiqués aux services instructeurs et les objectifs des différentes mesures détaillées leur sont soumis.

Ces engagements seront clairement repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et feront l'objet d'un suivi d'efficacité sur le long terme (durée de concession) par un comité scientifique et des mesures correctives seront prises si nécessaires pour garantir l'efficacité des mesures.

Dans le cas du Ru des Cosses, il est inexact d'indiquer l'absence d'enjeux de protections des biens et des personnes puisque la dérivation du cours d'eau se situe en pied des remblais de la RCEA et que l'intégrité de l'infrastructure constitue un enjeu fort.

Dans le cas du Ruisseau de la Goutte, les enrochements au niveau du coude amont visent à protéger l'infrastructure. Ceux du coude aval pourraient être supprimés.

Dans tous les cas et comme précisé au DDAE, des études de projet sont en cours sur site avec un hydrogéomorphologue afin d'adapter les aménagements de chaque cours d'eau dérivé à sa spécificité locale.

Les dispositifs en enrochement seront réduits au strict minimum garantissant à la fois la préservation du milieu naturel et la stabilité de l'infrastructure autoroutière qui est également un enjeu fort pour la sécurité des usagers. Quand les principes d'adaptation des aménagements seront définis, les services de l'Etat (dont l'OFB) seront contactés pour une présentation des projets affinés.

Pour ce qui concerne la fréquence des suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier, elle sera prescrite par les services instructeurs dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

Les modalités suivantes leur ont été proposées par ALIAE :

Suivi des eaux superficielles en phase chantier :

- D'une part, un suivi quantitatif des eaux superficielles dans lesquelles des prélèvements seront effectués en phase chantier sera mis en place. Des dispositifs de comptage (débitmètres) équiperont les ouvrages de prélèvement d'eau pour les besoins du chantier afin de respecter un débit compris entre le débit de réserve et 4.9% du QMNA5 du cours d'eau.
- D'autre part, afin de s'assurer de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux retenus en phase chantier, un protocole de suivi de la qualité des cours d'eau dans lesquels des rejets seront effectués sera mis en place. Ce suivi sera mis en place en amont et en aval de chaque point de rejet des ouvrages de traitement provisoire afin de réaliser des mesures et analyser les écarts amont/aval portant sur les paramètres susceptibles d'être influencés par les travaux.

Un état zéro avant démarrage des travaux ainsi qu'un état à l'achèvement des travaux seront réalisés en complément du suivi en cours de travaux. L'état zéro sera effectué 1 mois avant travaux pour les suivis en laboratoire. Les fréquences de suivi proposées en cours de travaux sont les suivantes :

- Suivi hebdomadaire in situ de la température, de la conductivité, de la turbidité et du pH ;
- Prélèvement d'échantillons sur eaux brutes pour analyse en laboratoire des paramètres Hydrocarbures Totaux (HCT) en plus des paramètres suivis de façon hebdomadaire, selon une fréquence fonction du niveau d'enjeu du cours d'eau :
  - Suivi trimestriel pour les cours d'eau à enjeux faible et moyen, 38 cours d'eau sont concernés,
  - Suivi mensuel pour les cours d'eau à enjeux fort et très fort (sauf la Loire au niveau de laquelle aucun travail n'est prévu) ainsi que dans le périmètre de RNN de l'Allier, 16 cours d'eau sont concernés.

Les fréquences de ce suivi qualitatif pourront être diminuées après la phase de terrassement. Des campagnes de mesures et de prélèvements supplémentaires seront effectuées en cas d'évènement particulier lors d'incidents susceptibles de générer une pollution. Les résultats de l'ensemble des analyses seront communiqués au service chargé de la Police de l'Eau selon les fréquences suivantes :

- Mensuelle pour les suivis hebdomadaires ;
- Trimestrielle pour les analyses en laboratoire ;
- Dès l'obtention des résultats et par mail en cas d'anomalie lié à un évènement particulier. Les eaux rejetées dans le milieu récepteur après traitement devront ne pas dégrader les seuils de qualité des eaux relatifs entre deux stations (amont / aval) ou absolus mentionnés dans le tableau suivant :

Paramètres	Valeur seuil (absolues et/ou en écart) objectif à ne pas dépasser
Température	Écart amont - aval < ± 2 °C
Conductivité	1500 µS/cm à 20 °C
pH	6,5 < pH < 8,5
MES Différentiel entre point amont et point aval	Pour les cours d'eau à enjeux forts et très forts : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 mg/L en moyenne sur 24 h</li> <li>• 200 mg/l en instantané</li> </ul> Pour les cours d'eau à enjeux faibles et moyens : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 mg/L en moyenne sur 24 h</li> <li>• 400 mg/l en instantané</li> </ul>
Turbidité	15 NTU
HAP	0,182 µg/l

#### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

La commission prend bonne note que les engagements des Plans d'Aménagement d'Orientation et de Gestion (PAOG) « seront clairement repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et feront l'objet d'un suivi d'efficacité sur le long terme (durée de concession) par un comité scientifique ».

La commission note également que les enrochements au ruisseau de la Goutte / Ru des Cosses sont nécessaires pour protéger l'infrastructure autoroutière qui, si elle ne correspond pas à un enjeu environnemental, est bien un enjeu de pérennité et de sécurisation pour le projet lui-même et les usagers qui l'emprunteront.

Les arguments détaillés sur les suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier convainquent la commission que tout sera mis en œuvre pour assurer la préservation de la qualité des eaux. La fréquence de ces suivis selon les modalités proposées par ALIAE, si elles sont retenues, devront figurer dans l'arrêté d'autorisation, ou devront être précisées si elles ne sont pas retenues. La commission regrette que certains sigles n'aient pas été explicités dans sa réponse tel que « QMNA5 du cours d'eau », les commissaires enquêteurs ne sont pas des spécialistes dans tous les domaines, le public non plus.

Réponse à la demande de la commission d'enquête n°3 :

L'état d'avancement à date de la compensation est le suivant :

Typologie de milieu	Besoin de compensation	En propriété ALIAE et/ou ORE*	En convention	Surface totale	% avancement
Milieux boisés	139.5 Ha	45.7 Ha	136.4 Ha	182.10 Ha	131%
Milieux ouverts	152.9 Ha	135.2 Ha	60.5 Ha	195.6 Ha	128%
Milieux semi-ouverts / Linéaire de haies	47.3 km	22.6 km	25.2 km	47.8 Km	101%
Zones humides	75 Ha	48.9 Ha	31 Ha	79.9 Ha	106%
Mares / Ornières	76 u	40	49 u	89 u	117%

\* ORE: Obligation Réelle Environnementale

Par mail du 3 juillet 2020 à 17h05, suite à la demande de la commission, Mr Thibault Meskel (ALIAE) nous a fait parvenir un tableau qui complète le tableau précédent en intégrant « les surfaces avec et sans coefficient de compensation » :

Typologie de milieu	Besoin de compensation	En propriété ALIAE et/ou ORE	En convention	Surface totale sans coef	Surface totale avec coef	% avancement (avec coef)
Milieux boisés	139,47 ha	45.71 ha	136.39 ha	182.10	154,16	110,5
Milieux ouverts	152,86 ha	135.15 ha	60.45 ha	195.60	193,04	126,3
Milieux semi-ouverts / Linéaire de haies	47,25 km	22.6 km	25.2 km	47.80	46,646	98,7
Mares/Ornières	76 u	40u	49 u	89 u	84u	110,5

et un tableau plus précis spécifique pour les zones humides :

BV masse d'eau	Superficie d'impact par BV masse d'eau	Superficie d'impact par secteur hydrographique	Par site compensatoire		Par BV masse d'eau			Superficie ZH restante après apuration / ME	dette x2 hors ME
			Superficie ZH compensatoire restaurée	Superficie ZH compensatoire améliorée	Superficie ZH compensatoire restaurée	Superficie ZH compensatoire restaurée	Superficie ZH compensatoire totale		
L'Aumance et ses affluents	0,25	0,25	-	0,67	-	0,67	0,67	0,42	
La Sioule de la Viouze à l'Allier	2,52		-	-	-	-	-	-2,52	-5,04
L'Allier de la Sioule à la Queune	28,49	31,01	1,68	0,76	22,02	4,66	26,68	-1,81	-3,62
			5,74	-					
			4,6	3,9					
			10						
L'Acolin et ses affluents	23,45	43,45	4,76	0,84	12,26	0,84	13,1	-10,35	-20,7
			7,5	-					
La Besbre et ses affluents	11,9	43,45	2	-	5,3	0,65	5,95	-5,95	-11,9
			3,3	-					
			-	0,65					
La Loire de la Besbre à la Cressonne	1,65		23,7	9,42	23,7	9,42	33,12	31,47	
La Loire de l'Arroux à la Besbre	4,66		-	-	-	-	-	-4,66	-9,32
La Loire de la Teissonne à l'Arroux	1,79		9,1	1,9	9,1	1,9	11	9,21	
								41,1	-50,58
								TOTAL besoin si hors ME	-9,48

Pour précision, la compensation « Zone humide » fait état d'une surface supérieur à la dette. Il convient cependant de noter que le SDAGE Loire Bretagne demande à ce que les mesures compensatoires cumulent les points suivants :

- Compensation de la fonctionnalité,
- Compensation de la biodiversité,
- Sur la même masse d'eau.

Et à défaut de respecter ces trois critères, le ratio de compensation sera de 200% (valeur surfacique calculée au regard des surfaces de zones humides détruites). Pour cette raison, les 79.9 Ha en compensation ne permettent pas de compenser la totalité des 75 Ha de dette.

La dette restante en zone humide est des 9,5 Ha avec pour postulat que la compensation à réaliser se fera hors masse d'eau impactée.

Les Plans d'Aménagement et d'Orientation de Gestion correspondant à chacune des zones de compensation ont été remis aux services instructeurs et sont tenus à la disposition de la commission d'enquête pour information.

Pour ce qui concerne la sécurisation de la compensation, ALIAE respecte les demandes du CNPN, à savoir la sécurisation de 50% de la compensation par l'acquisition ou la mise en place d'ORE. Aujourd'hui, 30 hectares de forêt en sénescence totale seront en ORE et plus de 150ha sont ou seront (acquisition en cours par l'intermédiaire de la SAFER de 108 hectares sur la commune de Beaulon) en propriété ALIAE avec mise en place d'ORE sur ces parcelles. Les surfaces restantes seront en convention.

Pour les sites propriétés du concessionnaire, un projet de convention avec le CEN leur confiera l'animation de la compensation sur ces sites. Cette animation comprend :

- la recherche d'exploitants agricoles en capacité de répondre aux exigences de la compensation,
- la rédaction du contrat gestion (Bail Rural Environnemental),
- le contrôle des clauses,
- et la rédaction de rapport de synthèse.

L'obligation de résultats du maître d'ouvrage en terme de compensation environnementale implique aussi un important risque financier en cas de dédite de convention. C'est un élément identifié par ALIAE et le choix de réaliser des conventions est pris en connaissance de causes. Pour minimiser ces risques, une indemnité compensatoire calquée sur le montant des MAEC (mesures agro-environnementales et climatiques) majoré à minima de 10% est versée aux exploitants agricoles.

Le montant de cette indemnité sera révisé annuellement et s'indexera sur le montant des fermages. En complément, un contrat avec la chambre d'agriculture désignera cette structure comme animatrice foncière pour la recherche de sites en cas de dénonciation de convention.

L'ensemble des sites compensatoires feront l'objet de suivis naturalistes, lesquels permettront d'évaluer l'effet des mesures. Un comité scientifique spécifique aux mesures compensatoires, composé des acteurs locaux (dont les associations naturalistes, des représentants de l'état, des chambres consulaires, de bureaux d'études,...) se réunira aux moins tous les ans pendant 5 ans, puis tous les 5 et 10 ans.

Ce comité actera de manière collégiale la révision ou non des plans et pratiques de gestions. Ce fonctionnement a été éprouvé par le groupe Eiffage/APRR dans le cadre notamment de l'autoroute A406 (compensation en 2009, mise en service en 2011).

#### **Analyse de la réponse par la commission d'enquête**

La commission prend note que la recherche de sites de compensation a bien avancé depuis le début du mois de mars. Néanmoins, elle constate que la recherche de sites pour la plantation de linéaires de haies n'est encore terminée. Elle signale aussi qu'il manque près de 9,5 ha de surfaces de compensation de zones humides, (si toutefois les sites n'étaient pas trouvés dans le même bassin versant que celui du secteur à compenser).

Quoiqu'il en soit, les mesures compensatoires étant le cœur de l'autorisation environnementale, l'arrêté d'autorisation ne pourra pas être pris tant que ce point ne sera pas bouclé, les services de l'état devront s'en assurer.

La commission a noté que le CEN Allier est pressenti pour l'animation des sites de compensation et qu'un « comité scientifique spécifique aux mesures compensatoires » évaluera l'efficacité des mesures. ALIAE indique la mise en place d'un comité de suivi scientifique des mesures afin de suivre spécifiquement la bonne mise en œuvre et l'effectivité des mesures dans un objectif de non perte nette de biodiversité.

Les réponses apportées aux observations sont détaillées et pédagogiques. Cependant, il n'en reste pas moins vrai qu'au jour de réception du mémoire en réponse au PV de synthèse, les mesures compensatoires ne sont pas encore totalement calées. Cette condition devra être remplie avant la prise de l'arrêté d'autorisation environnementale.

Ensuite, ALIAE a fourni des réponses aux questions émanant d'une dizaine de personnes dans ce thème. **Les réponses du maître d'ouvrage aux observations individuelles très ciblées, ou aux demandes très localisées, figurent dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, en annexe.**

### **5.2.12 Thématique 12 : Vers une autre mobilité**

#### **5.2.12.1 Synthèse des observations**

Pour être plus explicite, cette thématique pourrait être intitulée plus longuement par « Vers une autre mobilité pour limiter les besoins en déplacements motorisés et en capacités routières ».

Elle est abordée par une dizaine d'observations seulement et est minoritaire dans cette enquête. Cette thématique relève d'ailleurs plutôt de la notion d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA qui a déjà été validée en 2017 sur la base de l'enquête publique spécifique réalisée en 2016 et, de fait, elle se retrouve hors champ de la présente enquête.

Il s'agit d'un débat de fond qui dépasse largement le niveau local et qui interroge sur le mode de vie de nos sociétés modernes où tout va toujours plus vite et où nous ne prenons pas suffisamment le temps de la réflexion pour savoir si un autre modèle de société ne serait pas plus adapté aux enjeux actuels.

Les observations sur ce thème montrent une opposition au projet de mise à 2x2 voies de la RCEA et au « tout voitures et camions » pour limiter le réchauffement climatique en réduisant de façon drastique les émissions de gaz à effet de serre et ainsi atteindre les objectifs de réduction sur lesquels la France s'est engagée (loi climat-énergie).

D'autres insistent aussi sur la pollution de l'air et, notamment, sur les rejets de particules fines pour mettre en garde sur les risques de santé publique engendrés par la circulation routière.

#### **5.2.12.2 Réponse du Maître d'Ouvrage**

Le projet de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoin est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017.

Il répond à des enjeux de sécurité (gravité des accidents), d'amélioration de l'attractivité et de la desserte des territoires traversés.

Cette utilité publique n'est pas remise en cause et n'est pas l'objet de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale. De fait, le dossier de demande d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique, porte sur les procédures suivantes :

- Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) soumis à la procédure « Loi sur l'Eau »,
- Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées,
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),
- Autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier,
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- Autorisation de travaux en Domaine Public Fluvial.

Les solutions alternatives à l'aménagement routier ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'impact de 2016 soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Ces éléments sont disponibles dans la pièce I - I2 Volume 3, pages 10 et suivantes, Chapitre 6.1 "Des solutions alternatives peu performantes", et chapitre 6.2 "Partis d'aménagement étudiés pour la mise à 2X2 voies de la RCEA".

Les conclusions de cette analyse conduisent à proposer l'aménagement de la RCEA existante au standard autoroutier, solution validée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.



### 5.2.12.3 Analyse de la commission d'enquête

La déclaration d'utilité publique de la mise à 2x2 voies de la RCEA étant déjà actée depuis le 20/04/2017, la commission d'enquête juge en effet que la remise en cause de ce principe n'est plus à l'ordre du jour.

Fait à Moulins, le 10 juillet 2020

Président de la commission d'enquête

Patrick REYNÈS

A blue ink signature consisting of a large, stylized 'P' and 'R' intertwined, with a horizontal line crossing through them.

Commissaires enquêteurs

Marie-Odile RIVENEZ

A blue ink signature in a cursive style, starting with a large 'M' and 'O'.

Jérôme HENRIOT

A blue ink signature in a cursive style, starting with a large 'J' and 'H'.

## ANNEXES

- 1 – Décision du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête
- 2 – Arrêté d'ouverture de l'enquête publique et arrêté modificatif de prolongation
- 3 – Certificats d'affichage des mairies
- 4 – Constat d'huissier fourni par ALIAE pour les panneaux d'affichages de l'avis d'enquête sur le site du projet
- 5 – Publication locale de l'avis d'enquête dans « La Montagne » et « La Semaine de l'Allier »
- 6 – Publication locale de l'avis d'enquête dans « Le Journal de la Saône-et-Loire » et « La Renaissance »
- 7 – Publication Nationale de l'avis d'enquête dans « Le Monde » et « Le Figaro »
- 8 – Autres communications dans différents médias
- 9 – Compte rendu de la réunion publique du 2 juin 2020
- 10 – Procès verbal de synthèse des observations
- 11 – Réponse d'ALIAE au Procès Verbal de synthèse des observations

## **Annexe 1**

### **Décision du tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

05/02/2020

N° E20000003 /63

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE  
CLERMONT-FERRAND

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

**Décision désignation commission ou commissaire**

**CODE : 2**

Vu enregistrée le 16/01/2020, la lettre par laquelle la préfète de l'Allier demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le projet de demande d'autorisation environnementale pour la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône et Loire) ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants

Vu la décision par laquelle le président du Tribunal a délégué à Mme Catherine Courret les attributions énumérées aux articles susvisés ;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

**Président :**

Monsieur Patrick Reynès

**Membres titulaires :**

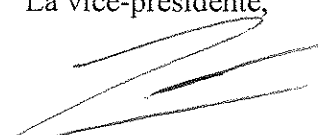
Madame Marie-Odile Rivenez  
Monsieur Jérôme Henriot

**ARTICLE 2** : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 3** : La présente décision sera notifiée à la préfecture de l'Allier et aux membres de la commission d'enquête.

Fait à Clermont-Ferrand, le 05/02/2020

La vice-présidente,

  
Catherine Courret

## **Annexe 2**

### **Arrêté d'ouverture de l'enquête publique et arrêté modificatif de prolongation**



PRÉFÈTE DE L'ALLIER

Préfecture  
Mission interministérielle de coordination  
Mission suivi et études des dossiers départementaux

N° 619 / 2020 du 27 février 2020

Arrêté préfectoral portant ouverture d'une enquête publique  
relative à une demande d'autorisation environnementale  
concernant le projet de mise à 2 × 2 voies de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique)  
entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire)  
présentée par la société ALIAE

**La Préfète de l'Allier,  
Officier de la Légion d'Honneur,  
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

**Vu** le code de l'environnement,

**Vu** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs du préfet, à l'organisation et à l'action des services et organismes publics de l'État dans les départements,

**Vu** le décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles,

**Vu** le décret n° 2017-579 du 20 avril 2017 déclarant d'utilité publique les travaux de mise à 2 × 2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Montmarault (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), conférant le statut autoroutier à cette section de la RN 79 et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Besson, Chemilly, Dompierre-sur-Besbre, Molinet et Sazeret dans le département de l'Allier et de la commune de Digoin dans le département de Saône-et-Loire,

**Vu** le décret n°2017-947 du 10 mai 2017 portant modification de la réglementation de la réserve naturelle du Val d'Allier,

**Vu** l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement,

**Vu** le projet de travaux de mise à 2 × 2 voies de circulation de la route Centre Europe Atlantique (RN 79) sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet, Chassenard,

**Vu** le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la société ALIAE en vue de la mise à l'enquête publique,

**Vu** les consultations prévues par le code de l'environnement pendant la phase d'examen et les avis recueillis,

**Vu** l'avis du 27 janvier 2020 du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP),  
**Vu** l'avis délibéré n°2019-110 de la formation d'Autorité environnementale (Ae) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) du 5 février 2020, actualisant l'avis de l'Ae n°2015-97 du 3 février 2016, sur le projet mise à 2 × 2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire),  
**Vu** le mémoire en réponse du pétitionnaire ALIAE,  
**Vu** la désignation d'une commission d'enquête par le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand par décision du 5 février 2020,  
**Considérant** les communes impactées par ces travaux,  
**Sur proposition** de la secrétaire générale de la préfecture de l'Allier,

## **ARRÊTE**

### **Article 1er : Objet de l'enquête publique**

Le projet de mise à 2 × 2 voies de circulation de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire) tel qu'il est décrit dans le dossier déposé par la société ALIAE (Autoroute de Liaison Atlantique Europe) est soumis à une enquête publique portant sur une demande d'autorisation environnementale qui concerne les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial,

À l'issue de l'enquête publique, la demande pourra faire l'objet d'un arrêté portant autorisation environnementale unique.

### **Article 2 : Organisation générale**

L'enquête publique se déroulera du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE – A79/RCEA, 35 rue de Bellecroix – 03400 YZEURE.

### **Article 3 : Commission d'enquête**

La commission d'enquête est composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil a été désigné en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, ont été nommés membres titulaires.

La commission d'enquête a la possibilité de prendre un certain nombre d'initiatives énoncées dans le code de l'environnement comme notamment : faire compléter le dossier par un document utile existant, visiter les lieux concernés, proposer l'organisation d'une réunion publique ou décider de prolonger l'enquête publique.

#### **Article 4 : Mesures de publicité**

Un avis d'enquête publique faisant connaître son ouverture sera :

- **publié**, par les soins de la préfète de l'Allier, **dans les journaux** La Montagne, La Semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire, La Renaissance, Le Monde et Le Figaro, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête dans les 4 premiers journaux locaux précités,
- **publié sur le site internet** de la préfecture de l'Allier, à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), onglet « publications », rubrique « enquêtes et consultations publiques », « consultations publiques en cours »,
- **affiché** 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée, **en mairies** de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet, Chassenard, ainsi que Digoin, aux endroits habituellement réservés à cet effet et dans toute la mesure du possible publié par tout autre procédé en usage dans ces collectivités,
- **affiché**, dans les mêmes conditions de délai et de durée, par les soins d'ALIAE, pétitionnaire, **sur les lieux prévus de réalisation des travaux** ; ces affiches seront conformes aux dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 24 avril 2012. Elles mesureront au moins 42 X 59,4 cm (format A2) et devront être visibles et lisibles de la ou des voies publiques. Elles comporteront le titre « Avis d'enquête publique » en caractère gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations visées en caractères noirs sur fond jaune.

Ces formalités seront justifiées par un exemplaire de chacun des journaux ainsi qu'un certificat des maires des communes concernées, qui seront annexés au dossier.

#### **Article 5 : Consultation du dossier**

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique sera consultable :

- **sur support papier en mairies** de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- **sous format numérique sur le site internet** de la préfecture de l'Allier, à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), onglet « publications », rubrique « enquêtes et consultations publiques », « consultations publiques en cours ».
- **en version dématérialisée sur un poste informatique** mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoin, aux jours et horaires habituels d'ouverture.



**Article 6 :** **Seules les observations et propositions du public** sur la demande d'autorisation environnementale formulées **à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00**, seront prises en compte.

Elles pourront être déposées :

- sur les **registres de support papier** préalablement ouverts, cotés et paraphés par les membres de la commission d'enquête, déposés en mairies de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard, et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le **registre dématérialisé** accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours)
- par **courrier** postal adressé au président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête), et consultable en ce même lieu.
- par **voie électronique** à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête, ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier, à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), onglet « publications », rubrique « enquêtes et consultations publiques », « consultations publiques en cours ».

Par ailleurs, **les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition** de toute personne désirant leur faire part directement oralement ou par courrier de ses observations et propositions, aux lieux, dates et horaires suivants :

- |   |   |
|---|---|
| – en <b>mairie de Deux-Chaises</b> ,          | le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,   |
| – en <b>mairie de Cressanges</b> ,            | le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,  |
| – en <b>mairie de Chemilly</b> ,              | le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,  |
| – en <b>mairie de Toulon-sur-Allier</b> ,     | le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00<br>et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00, |
| – en <b>mairie de Montbeugny</b> ,            | le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,   |
| – en <b>mairie de Dompierre-sur-Besbre</b> ,  | le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,   |
| – en <b>mairie de Pierrefitte-sur-Loire</b> , | le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,   |
| – en <b>mairie de Molinet</b> ,               | le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.  |

### **Article 7 :** Réunion publique

Pendant l'enquête publique, à la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, **une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier** (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

À l'issue de cette réunion, un compte-rendu sera établi par le président de la commission d'enquête et adressé dans les meilleurs délais à la société ALIAE, pétitionnaire, et à la préfète de l'Allier, autorité organisatrice de l'enquête publique. Ce compte-rendu et les observations éventuelles du maître d'ouvrage, seront annexés par le président de la commission d'enquête au rapport de fin d'enquête.

**Article 8 :** En application des dispositions de l'article R-181-38 du code de l'environnement, les conseils municipaux des communes intéressées par le projet, seront invités, dès l'ouverture de l'enquête, à formuler un avis sur ce dernier, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

**Article 9 :** A l'expiration de la durée de l'enquête, soit le vendredi 24 avril 2020 à 18h00, les registres d'enquête seront transmis sans délai avec les dossiers d'enquête à la commission d'enquête et clos par ses soins.

Dès réception des registres et documents annexés, la commission d'enquête rencontrera dans un délai de 8 jours, un représentant d'ALIAE, responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales recueillies durant la période d'enquête et consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans le délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête, la commission d'enquête transmettra à la préfète de l'Allier (*Mission interministérielle de coordination – Mission suivi et études de dossiers départementaux*) les dossiers d'enquête, les registres et pièces annexées, accompagnés de son rapport relatant le déroulement de l'enquête et de ses conclusions motivées qui devront figurer dans des documents séparés.

La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions au président du Tribunal administratif de Clermont-Ferrand.

**Article 10 :** Une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête sera tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, en mairies précitées lieux d'enquête et à la préfecture de l'Allier. Le rapport et les conclusions seront également publiés dans les mêmes délais, sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

**Article 11 :** La secrétaire générale de la préfecture de l'Allier, ALIAE, les maires de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet, Chassenard et Digoïn, les membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont un extrait sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Allier.

La préfète,



Marie-Françoise LECAILLON





PRÉFÈTE DE L'ALLIER

Préfecture  
Mission Interministérielle de Coordination

**Arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020  
portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020  
portant ouverture d'une enquête publique  
relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de mise à  
2X2 voies de la RN 79 (route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret et Digoin  
présentée par la société ALIAE**

**La Préfète de l'Allier  
Officier de la Légion d'honneur  
Officier de l'ordre national du Mérite**

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L.123.1 et suivants et R.123.1 et suivants ;

VU la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 ;

VU l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période - et notamment son article 12 relatif à l'organisation des enquêtes publiques ;

VU l'ordonnance n° 2020-427 du 15 avril 2020 portant diverses dispositions en matière de délais pour faire face à l'épidémie de covid-19 ;

VU le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, et notamment le paragraphe 12° de son article 2 ;

VU le décret n° 2020-252 du 12 mars 2020 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société ALIAE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A79, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention ;

VU l'arrêté préfectoral 619/2020 du 27 février 2020 portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin par la société ALIAE ;

**Considérant** que le respect des mesures édictées dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire impose une adaptation des modalités d'organisation de l'enquête publique afin de garantir la sécurité sanitaire du public, des membres de la commission d'enquête et des services d'accueil du public des communes ;

**Considérant** que l'opération d'aménagement par mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figure parmi les opérations inscrites au décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 compte tenu des enjeux de sécurité du projet ; que ce décret permet la poursuite de l'enquête publique, par un arrêté préfectoral, reposant sur les critères mentionnés à l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ;

**Considérant** qu'en application de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020, les modalités d'organisation de l'enquête en cours peuvent être adaptées par l'autorité organisatrice afin de tenir compte des circonstances liées à la situation sanitaire, et que l'autorité organisatrice communique par tous moyens pour informer le public de ces nouvelles modalités ;

**Considérant** que la mise à 2X2 voies de la RCEA représente un enjeu majeur de sécurité routière, compte tenu du grand nombre d'accidents corporels, dont plusieurs mortels, comptabilisés ces 10 dernières années, que cette accidentologie est très importante, notamment entre poids lourds et véhicules légers, et que dans sa décision du 7 avril 2010, la Commission Nationale de Débat Public a considéré que le projet RCEA revêt un caractère d'intérêt national, cette dernière constituant la liaison transversale entre les ports de l'Atlantique et la région Rhône-Alpes ainsi que la Suisse, elle constitue un axe structurant sur le plan de l'aménagement du territoire, ce qui fait de cet aménagement un projet d'intérêt national au sens de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ;

**Considérant** qu'il résulterait d'un retard important dans la réalisation de ce projet un constat de décès et blessés supplémentaires sur la section considérée ; et qu'un tel retard constituerait ainsi une conséquence difficilement réparable au sens de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ;

**Considérant** que le retard dans l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation des travaux résultant de l'interruption de l'enquête publique entraînerait un décalage important pour la mise à 2 x 2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoin (71) ;

**Considérant** que ce décalage excéderait le simple délai d'interruption des enquêtes, du fait de la saisonnalité nécessaire à la réalisation de certains travaux, afin d'en limiter les impacts sur l'environnement ;

**Considérant** que l'ensemble de ces constats confèrent ainsi un caractère urgent au projet, au sens de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ;

**Considérant** qu'au vu des circonstances exceptionnelles liées à la situation sanitaire d'une part, et du délai de 7 jours mentionné à l'article 2 du décret 2020-453 pour en rendre effectif son effet après sa publication, la durée de l'enquête doit être prolongée ;

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture,

## ARRÊTE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>:** L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN 79 (route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret et Digoin présentée par la société ALIAE est prolongée jusqu'au 5 juin 2020 à 18 heures.

Sur demande du président de la commission d'enquête, ce délai pourra être, le cas échéant, prolongé.

Les observations et propositions du public formulées à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 heures et jusqu'au vendredi 5 juin 2020 à 18 heures seront prises en compte.

La date limite de prise en considération des avis des conseils municipaux en application de l'article 8 de l'arrêté 619/2020 est reportée au 20 juin 2020.

**ARTICLE 2 :** Les autres dispositions de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020 portant organisation de l'enquête publique précitée sont complétées et modifiées ainsi qu'il suit :

2.1: Pendant la durée d'application des mesures limitant la circulation des personnes en raison de l'état d'urgence sanitaire, la consultation du dossier et le recueil des observations du public s'effectue par voie numérique .

Le dossier est mis à disposition du public :

- Sur le site de la préfecture de l'Allier :

<http://www.allier.gouv.fr/enquetes-et-consultations-publiques-r101.html>

- Sur le registre dématérialisé du site « PubliLégal » :

<https://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours/> - Onglet « Mise à 2X2 voies de circulation de la RN79 »

Les observations du public peuvent être déposées par voie numérique sur le registre dématérialisé accessible à l'adresse suivante :

<https://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours/>

Onglet « Mise à 2X2 voies de circulation de la RN79 » - rubrique « observations »

ou par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations peuvent aussi être adressées par courrier postal, au président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête).

2.2 : Les dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques sont annulées.

La préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organisera, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminera le cas échéant alors le calendrier. Le public sera sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions selon les modalités définies à l'article 3 du présent arrêté.

2.3 : Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête peuvent être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

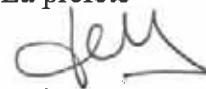
**ARTICLE 3** : Il sera donné communication au public et aux maires des communes concernés des présentes adaptations des modalités de l'enquête par tous moyens adaptés à l'information du public en situation d'état d'urgence sanitaire : communiqués dans la presse locale, publication sur les réseaux sociaux, publication sur le site internet de la préfecture.

**ARTICLE 4**: Les autres dispositions de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020 sont sans modification.

**ARTICLE 5** : La secrétaire générale de la préfecture de l'Allier, ALIAE, les maires de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet, Chassenard et Digoin, les membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont un extrait sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Allier.

Moulins, le 23 avril 2020

La préfète



Marie-Françoise LECAILLON

## **Annexe 3**

### **Certificats d'affichage des mairies**



DÉPARTEMENT de l'ALLIER

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE

DE

**BESSAY-SUR-ALLIER**

03340

Téléphone 04 70 43 00 49

Télécopie 04 70 43 07 58

## CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Didier PAQUERIAUD, Maire de Bessay sur Allier, dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.

Bessay/Allier, le 12 juin 2020.

Le Maire,

Didier PAQUERIAUD





**MAIRIE DE  
BESSON**

23 Place de la Mairie  
03210 BESSON

Tél. 04.70.42.81.74

Courriel : [besson.mairie@orange.fr](mailto:besson.mairie@orange.fr)

Site internet : [www.besson.fr](http://www.besson.fr)

**ATTESTATION**  
**AFFICHAGE ENQUETE PUBLIQUE**

Je soussigné, M. Frédéric VERDIER, Maire de BESSON,

dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

A BESSON, le 13 juin 2020

Le Maire



Frédéric VERDIER.



## Attestation

Je soussigné Alain CHERVIER, Maire de BRESNAY, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Attestation établie pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à BRESNAY, le 12 juin 2020

Le Maire,

Alain CHERVIER



Je soussigné(e),

M. Michel LASSOT, Maire de CHASSENARD (03),

dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifiée avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Le Maire,  
Michel LASSOT





1 place Saint-Denis  
03210 Chemilly  
Tel. 04 70 42 81 71  
[communedechemillyblox.fr](http://communedechemillyblox.fr)  
[www.chemilly.fr](http://www.chemilly.fr)  
Siret : 210 300 737 000 47

**Je soussigné, M. RIBOULET Lionel, maire de Chemilly,**

***Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :***

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,***
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020***

Le Maire,  
RIBOULET Lionel,





Je soussigné Monsieur Daniel MELIN, Maire de la Commune de COULANGES (Allier),

dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifiée avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Fait à COULANGES, le 11 Juin 2020

Le Maire,  
D. MELIN



# MAIRIE DE CRESSANGES

2, rue du Magasin à Charbon  
03240 CRESSANGES

Tel : 04-70-47-20-17

Fax : 09-70-61-32-50

Mail : [mairie-cressanges@wanadoo.fr](mailto:mairie-cressanges@wanadoo.fr)

Site : <http://www.cressanges.fr>

## *CERTIFICAT D’AFFICHAGE*

*Je soussignée, MME LACARIN Marie-Françoise, Maire,*

*dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :*

*- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,*

*- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.*

**LE MAIRE**

*Marie-Françoise LACARIN*



## **CERTIFICAT D’AFFICHAGE**

Je soussigné, Maurice CHOPIN, Maire de la commune de DEUX-CHAISES, dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête publique précitée jusqu’au 5 juin 2020

*À DEUX-CHAISES, le 18 juin 2020*

*Le Maire,  
M. CHOPIN*





## CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné(e), Fabien GENET, Maire de DIGOIN, dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.

**Fait à DIGOIN, le onze juin deux mille vingt.**

  
**LE MAIRE,**  
  
**Fabien GENET**



Mairie  
30, grande rue  
03290 DIOU  
Tel : 04704290044  
Mail : mairie-de-de-diou@orange.fr

DIOU, le 11 juin 2020

*Je soussigné(e), Mr LABILLE Christain maire de la commune de DIOU que dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :*

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,*
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.*

Le Maire,  
C. LABILLE.



Dompierre sur Besbre, le 11 juin 2020

Direction Générale des Services

TF/MJM

Affaire suivie par : Marie-Josèphe MOINE

Tél : 04.70.48.11.34

Fax : 04.70.48.11.39

Courriel : mj.moine@mairie-dompierre03.fr

**Objet :** Enquête publique RCEA.

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Monsieur Michel BRUNNER, Maire de la Commune de Dompierre-sur-Besbre,

dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.

Le Maire,



Michel BRUNNER.



Handwritten signature of Michel Brunner.

---

Mairie de  
**LE MONTET**

---

Téléphone : 04 70 47 10 35  
Télécopie : 04 70 47 13 79  
E-mail : lemontet2@wanadoo.fr



Le Montet, 12 juin 2020

**Je soussigné, Alain PERRIER, Maire du Montet,**

**dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :**

**- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,**

**- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.**



## CERTIFICAT D'AFFICHAGE

*Je soussigné(e), Mme Annie-France MONDELIN, Maire de la Commune de MOLINET,*

*dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :*

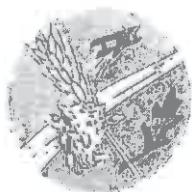
- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,*
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.*

Fait à Molinet,  
Le 12.06.2020

Le Maire,  
Annie-France MONDELIN



**Mairie de MONTBEUGNY**



**62 Rue de l'Agriculture  
03340 MONTBEUGNY**

**Téléphone : 04 70 44 51 04**

**Télécopie : 04 70 46 21 02**

## CERTIFICAT D’AFFICHAGE

*Je soussigné(e), M. Guy CHARMETANT, Maire de Montbeugny,*

*dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :*

*- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,*

*- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.*

Fait à MONTBEUGNY,

Le 12 juin 2020

Le Maire,  
Guy CHARMETANT





MAIRIE  
NEUILLY LE RÉAL  
2, Place de la Mairie  
03340 NEUILLY LE REAL

## CERTIFICAT D’AFFICHAGE

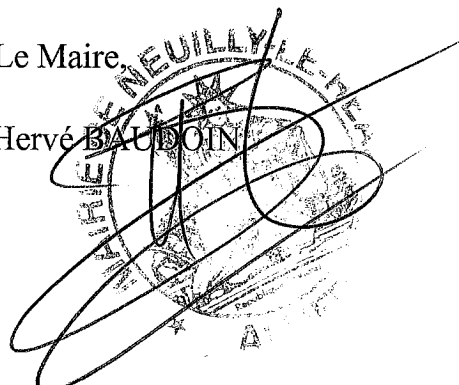
Je soussigné, Hervé BAUDOIN, Maire de la Commune de Neully le Réal, certifie avoir affiché, dans les panneaux municipaux, dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.

Neully le Réal, le 13 Juin 2020

Le Maire,

Hervé BAUDOIN



# COMMUNE DE PIERREFITTE SUR LOIRE

## Certificat d'affichage

Je soussigné, Pascal THEVENOUX, Maire de la commune de Pierrefitte sur Loire, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Fait à Pierrefitte sur Loire  
Le 12 juin 2020  
Le Maire,  
Pascal THEVENOUX







**M A I R I E**

11, route du Donjon

**SALIGNY-SUR-ROUDON**

**03470**

Tél. 04 70 42 22 34

Fax 04 70 42 20 40

E-mail : mairie.saligny.roudon@orange.fr

**CERTIFICAT**

Je soussigné Jean-Luc MARQUANT, maire de la commune de SALIGNY Sur ROUDON dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise 2X2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) entre SAZERET (Allier) et DIGOIN (Saône et Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- Un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020
- Un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Fait à SALIGNY SUR ROUDON , le 12 juin 2020



**Département de l'ALLIER**

**Mairie de 03390 SAZERET**

---

Tél/fax : 04 70 07 62 90

*Attestation de publicité*

---

Je soussigné(e), Madame Viviane ALLOIN, Maire de Sazeret,

dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.

Fait à Sazeret, le 11 juin 2020

Le Maire,



## ***MAIRIE DE THIEL SUR ACOLIN (Allier)***

*Je soussigné(e),*

*M. MARCHAND Daniel, Maire de la commune de THIEL SUR ACOLIN*

*dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l'enquête :*

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,*
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020.*

*Fait à Thiel/Acolin, le 11 juin 2020*

*Le Maire,*

*D. MARCHAND*



## Commune de TOULON SUR ALLIER

## CERTIFICAT DE PUBLICITE ATTESTANT AFFICHAGE

Je soussigné, Guillaume MARGELIDON, Maire de la Commune de TOULON SUR ALLIER,

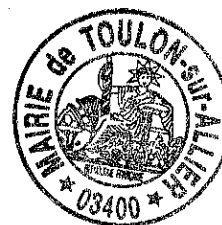
dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale présentée par la société ALIAE pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône et Loire)

certifie avoir rendu public par voie d'affichage, dans les délais règlementaires et pendant toute la durée de l'enquête :

- un premier avis public d'ouverture de l'enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l'enquête précitée jusqu'au 5 juin 2020

Fait en Mairie, le 8 juin 2020.  
Le Maire,

  
Guillaume MARGELIDON.



03400 - TOULON SUR ALLIER ☎ 04.70.35.13.40 📠 04.70.35.13.49

mail [mairie.toulonallier@wanadoo.fr](mailto:mairie.toulonallier@wanadoo.fr)  
site internet : [www.toulon-sur-allier.fr](http://www.toulon-sur-allier.fr)

A Tronget, le 18 juin 2020

## CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Marc DUMONT, Maire de la Commune de TRONGET (03240),

dans le cadre de la demande d’autorisation environnementale présentée par la société ALIAE, pour le projet de mise à 2 × 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), certifie avoir rendu public par voie d’affichage, dans les délais réglementaires et pendant toute la durée de l’enquête :

- un premier avis public d’ouverture de l’enquête initialement prescrite du 23 mars au 24 avril 2020,
- un second avis public portant notamment sur la prolongation des dates de l’enquête précitée jusqu’au 5 juin 2020.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Le Maire,



**Jean-Marc DUMONT**

## **Annexe 4**

**Constat d'huissier fourni par ALIAE pour  
les panneaux d'affichages de l'avis d'enquête sur le site du projet**

# **PROCES VERBAL DE CONSTAT**

**LE : VENDREDI SIX MARS DEUX MILLE VINGT  
A HUIT HEURES**

**GIE CLEA**

**A la base de vie EIFFAGE, VC 4 la Folie  
TOULON SUR ALLIER (03400)**

*Expédition*

**SCP T. BRILLON – M. CHEBANCE**

*Huissiers de Justice Associés*

*Résidence « Le Galion » rue des Combattants AFN  
03000 MOULINS*

**Société MEWA**

SCP  
**Timothée BRILLON**  
**Michèle CHEBANCE**  
Huissiers de Justice associés

13 rue des Combattants d'AFN

Résidence Le Galion

BP 606

03006 MOULINS Cedex

Bureau annexe à SOUVIGNY

☎ : 04.70.44.06.60

☎ : 04.70.46.45.64

✉ : brillon-chebance@outlook.fr

 Paiement par carte bancaire

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

IBAN N° : FR 76 40031 00001 0000331712F 82

Compétence départementale

## ACTE D'HUISSIER DE JUSTICE

EXPEDITION

COUT DE L'ACTE	
Décret n°2016-230 du 26 février 2016	
Arrêté du 26 février 2016 fixant les tarifs réglementés des huissiers de justice	
Honoraires (Art L444-1)	
Rémunération libre (1/2 h supplémentaire)	240,00
Rémunération libre (1/2 journée de 4h)	500,00
Frais de déplacement (Art A444-48)	7,67
<b>Total HT</b>	<b>747,67</b>
TVA (20,00 %)	149,53
Taxe forfaitaire (Art 302 bis du CGI)	14,89
<b>Total TTC</b>	<b>912,09</b>

Acte soumis à la taxe



## PROCES-VERBAL DE CONSTAT

LE : VENDREDI SIX MARS DEUX MILLE VINGT A HUIT HEURES

### A LA DEMANDE DE :

**GIE CLEA**, inscrite sous le N°852827690, dont le siège social est sis à (78140) VÉLIZY-VILLACOUBLAY, 3 Place de l'Europe, pris en la personne de son Administrateur, domicilié en cette qualité audit siège, représenté par Monsieur RAMBAUD François-Régis, Chargé de gestion contractuelle et sur place par Monsieur NUCQ Christophe, chef de chantier ;

Elisant domicile en mon étude ;

### Lequel m'expose :

*Dans le cadre de la mise aux standards autoroutiers de la RN79 entre SAZERET (03) et DIGOIN (71), le GIE CLEA (Eiffage Génie Civil) est responsable de la conception et de la construction.*

*A cette occasion il a été procédé à un affichage d'enquête publique liée à l'autorisation environnementale sur un tracé de 90km entre les deux communes suscitées.*

*Il me requiert afin de procéder au constat des affichages dont s'agit, tant sur sites que dans les Mairies des communes traversées par la zone de chantier s'étendant de TOULON SUR ALLIER à SAZERET, et ce pour la bonne protection des droits du Groupement requérant.*

Déférant à ces réquisitions,

Je soussigné, Maître Timothée BRILLON, membre de la Société Civile Professionnelle BRILLON Timothée - CHEBANCE Michèle, titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice près le Tribunal Judiciaire de MOULINS, y demeurant en la résidence de MOULINS, 13 rue des Combattants A. F. N.,

Me suis rendu ce jour à TOULON SUR ALLIER (03400), à la base de vie EIFFAGE, VC 4 la Folie, et là étant, j'ai rencontré Monsieur NUCQ Christophe, chef de chantier qui ma véhiculé sur les différents points d'affichage et les Mairies concernées, à savoir :

Toulon sur Allier ;  
Bessay sur allier ;  
Chemilly ;  
Besson ;  
Bresnay ;  
Cressanges ;  
Tronget ;  
Le Montet ;  
Deux-Chaises ;  
Sazeret ;

Et là étant, j'ai procédé aux constatations suivantes :

Références : V - 21882  
Mandat n° 2 - ALC - PVCONSTAT



## CONSTATATIONS

Sur place, je constate l'existence d'une base de vie de chantier.



Le positionnement des panneaux constatés au présent acte est précisé selon les informations consignées sur le document de « localisation des points d'affichage des avis d'enquête publique DDAE », que me présente Monsieur NUCQ, sous réserve de son exactitude.

A l'intersection entre la route nationale 7 et la voie communale référencée par le requérant comme « VC4 », je constate l'existence d'un panneau intitulé « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE ».

Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Les Dionnets », localisé « Intersection RN7 / VC4 ».

Je note qu'il s'agit d'un panneau sur fond jaune au format A2, soit environ 42cm par 59.4cm, fixé sur un pieux en bois en bordure de voie.

Je note que la mention « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE » est inscrite en lettres majuscules de 2cm de hauteur environ.

Je constate que le panneau est lisible et visible de la voie publique.



Je note que le panneau dont s'agit porte les informations suivantes :

« Liberté – Egalité – Fraternité

REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFETE DE L'ALLIER

### AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

#### Mise à 2x 2 voies de circulation

#### De la RN79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite **du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00**, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay sur Allier, Toulon sur Allier, Neuilly-Le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial,

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieur en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoïn, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant :  
[www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours)
- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu.
- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier – siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

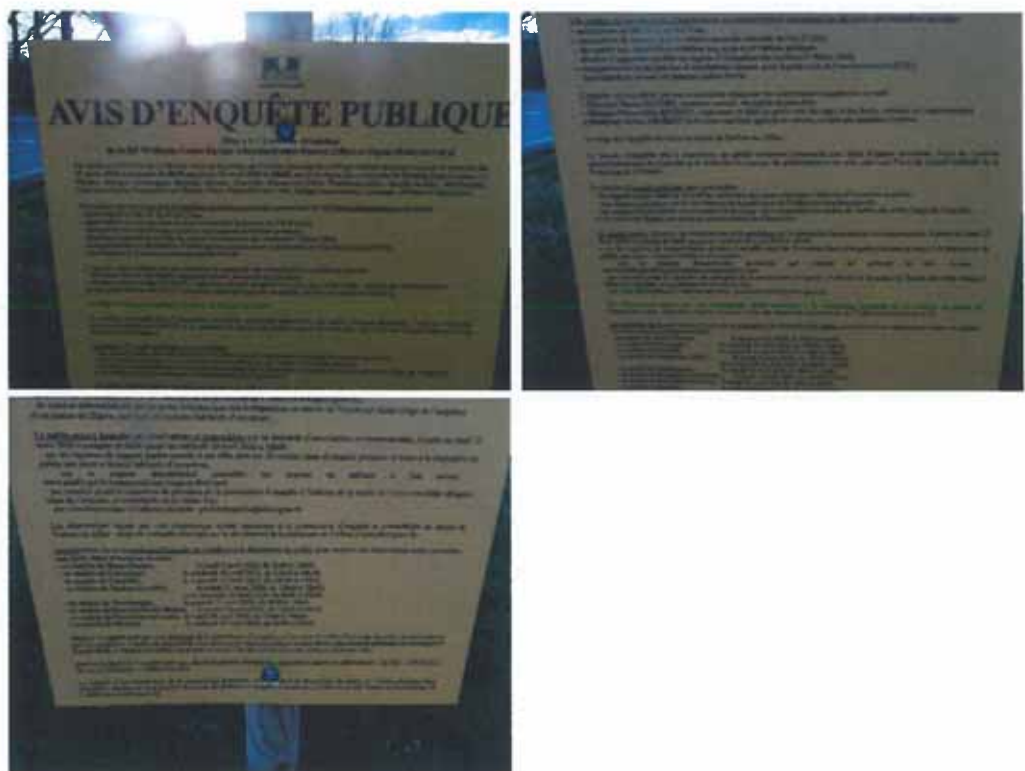
Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de **Deux-Chaises**, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de **Cressanges**, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de **Chemilly**, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,
- en mairie de **Toulon-sur-Allier**, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00 et le mercredi 22 avril 2020, de 09h00 à 12h00,
- en mairie de **Montbeugny**, le samedi 11 avril 2020, de 09h00 à 12h00,
- en mairie de **Dompierre-sur-Besbre**, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de **Pierrefitte-sur-Loire**, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- en mairie de **Molinet**, le vendredi 27 mars 2020, de 09h00 à 12h00,

Pendant l'enquête publique, à la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, **une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020 à Toulon-sur-Allier** (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE – A79/RCEA, 35 rue de Bellecroix – 03400 YZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)). »

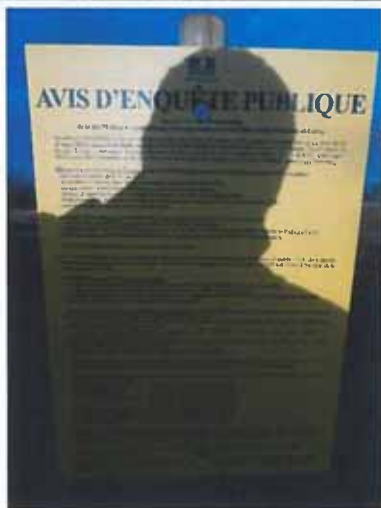


L'ensemble des panneaux constatés dans le présent acte, répond aux mêmes caractéristiques de forme, de dimension, de couleur, de contenu, de taille et de caractère d'écriture que ce premier panneau.

Les panneaux dont s'agit sont tous positionnées de manière à être visibles et lisibles de la voie publique.

*Monsieur NUCQ me précise avoir pris soin de positionner les panneaux sur des zones où le stationnement est facilité et où la visibilité est optimisée.*

Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, je note la présence d'un panneau en contrebas d'un pont.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « VC des Dionnets », localisé « PI385 ».

Monsieur NUCQ me précise les significations suivantes :

VC = voie communale ;

PI = pont inférieur ;

PS = pont supérieur ;

RD = route départementale ;

CR = chemin rural ;

Le nombre précisé après un PI ou un PS correspond à la distance en hectomètres existante entre le panneau et Montmarault (03).

Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, je note la présence d'un panneau planté en entrée de pont.





Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « VC 4 », localisé « PI378 ».

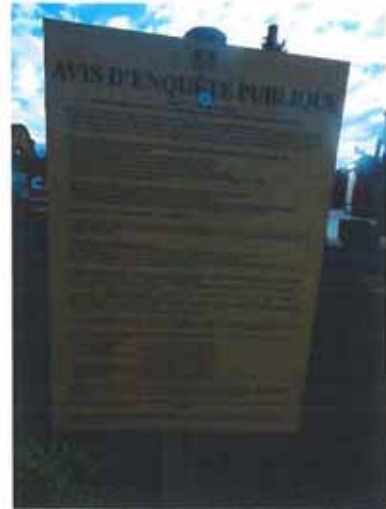
Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, je note la présence d'un panneau fixé en bordure de route aux abords d'une aire de stationnement.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 300 », localisé « PI372 ».

Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, aux abords du rond-point du Larry sur la RN7, je note l'existence d'un panneau fixé en bordure de route, à chaque entrée du rond-point dont s'agit, soit quatre panneaux respectivement placés :

- en sortie de la route de Bessay direction Toulon ;



- En sortie de la route de la route de Toulon, direction Bessay ;



- En sortie de la voie rapide direction Bessay ;



- En sortie de la ZI du Larry ;



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Rondpoint du Larry, RN7 », localisé « branches ronds-points (cédez-le-passage) ».

Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, je note la présence d'un panneau fixé en bordure de route, aux abords d'une aire de stationnement, en entrée de pont.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD989 », localisé « PS402 ».

Toujours référencé sur la commune de Toulon-sur Allier, je note la présence d'un panneau fixé en bordure de route, aux abords d'une aire de stationnement, en contrebas d'un pont.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « CR des Proux », localisé « PI408 ».

Référencé sur la commune de CHEMILLY, aux abords de l'échangeur, je constate l'existence de trois panneaux fixés aux abords des panneaux stop de l'échangeur de Chemilly.







Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Echangeur de Chemilly – RD 2009 », localisé « Stops sur RD 2009 ».

Référencé sur la commune de BESSON, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route, aux abords d'une aire de stationnement, en contrebas d'un pont.





Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 232 », localisé « PI 307 ».

Toujours référencé sur la commune de BESSON, en contrebas d'un talus, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 292 », localisé « PI 298 ».

Toujours référencé sur la commune de BESSON, en contrebas d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 291 », localisé « PI 286 ».

Toujours référencé sur la commune de BESSON, en contrebas d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.





Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 291 », localisé « PS 245 ».

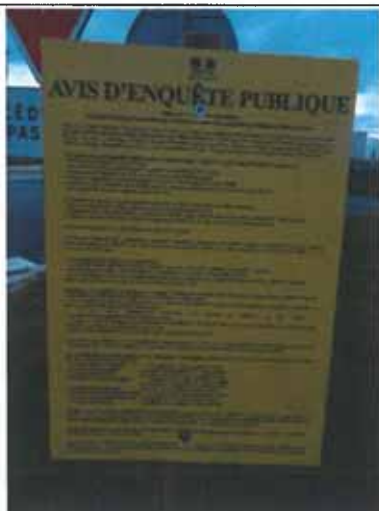
Toujours référencé sur la commune de CRESSANGES, aux abords du rond-point de l'échangeur, je note l'existence d'un panneau fixé en bordure de route, à chaque entrée du rond-point dont s'agit, soit quatre panneaux respectivement placés :

- en sortie de la route de Treban, direction Cressanges ;



- en sortie de RCEA ;





- en sortie d'aire de repos ;



- en sortie du bourg de Cressanges direction Treban ;



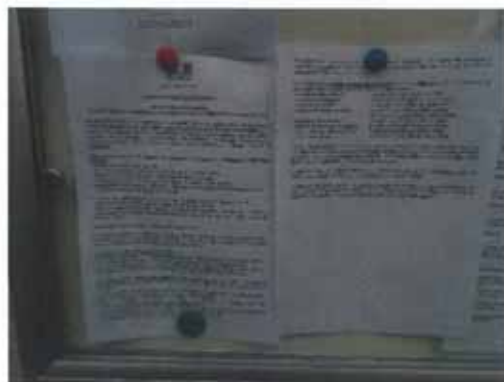
Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Echangeur de Cressanges – RD 18 », localisé « Branches ronds-points (cédez-le-passage) ».

-sur l'aire de repos attenante ;



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Aire de repos Cressanges », localisé « Bloc sanitaire ».

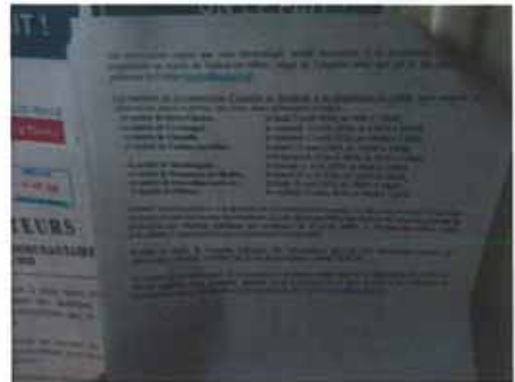
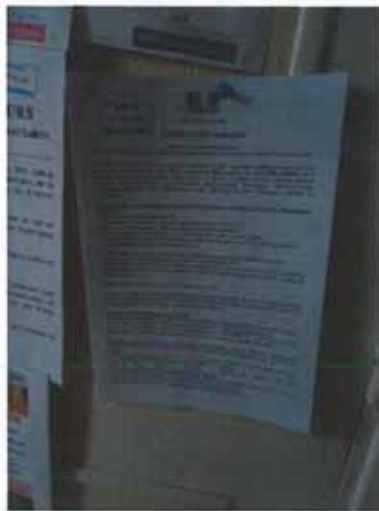
Je me rends en commune de CRESSANGES (03240), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



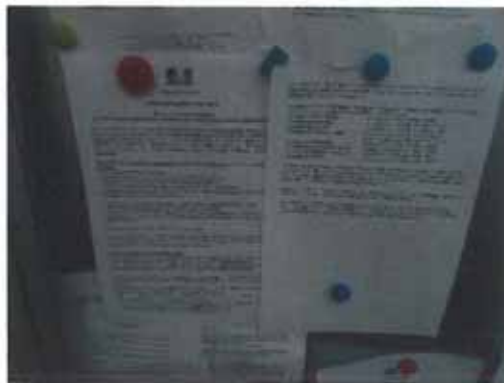
Je me rends en commune de TOULON-SUR-ALLIER (03400), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Je me rends en commune de BESSAY-SUR-ALLIER (03340), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Je me rends en commune de CHEMILLY (03210), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.

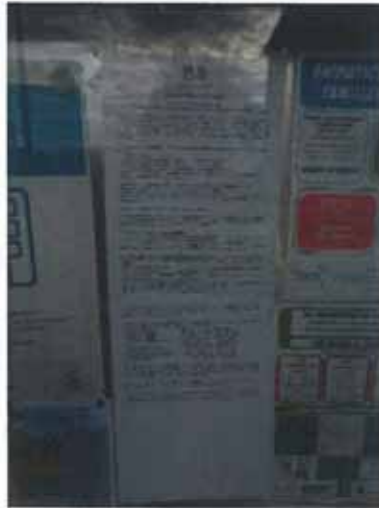




Je me rends en commune de BESSON (03210), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Je me rends en commune de BRESNAY (03210), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Toujours référencé sur la commune de CRESSANGES, en contrebas d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.





Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 129 », localisé « PI240 ».

Toujours référencé sur la commune de CRESSANGES, en contrebas d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route, aux abords d'une aire de stationnement.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 65 », localisé « PI180 ».

Référencé sur la commune de TRONGET, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 33 », localisé « PS168 ».

Je me rends en commune de TRONGET (03240), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Toujours référencé sur la commune de TRONGET, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 107 », localisé « PS151 ».

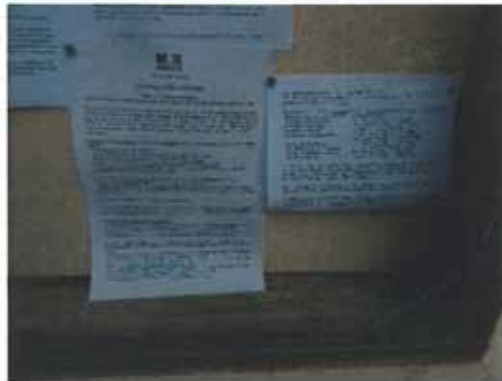
Toujours référencé sur la commune de TRONGET, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau fixé en bordure de route.





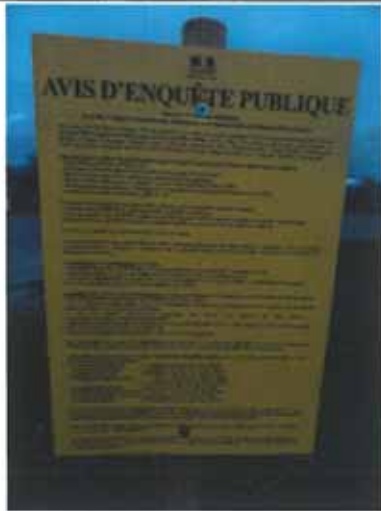
Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 1 », localisé « PS132 ».

Je me rends en commune de LE MONTET (03240), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Référencé sur la commune de DEUX-CHAISES, aux abords de l'échangeur, je constate l'existence de panneaux fixés à proximité de chaque stop, au nombre de trois :







Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Echangeur du Montet - RD 945 », localisé « Bretelles sorties (Stop) ».

Toujours référencé sur la commune de DEUX-CHAISES, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau planté en bord de route.



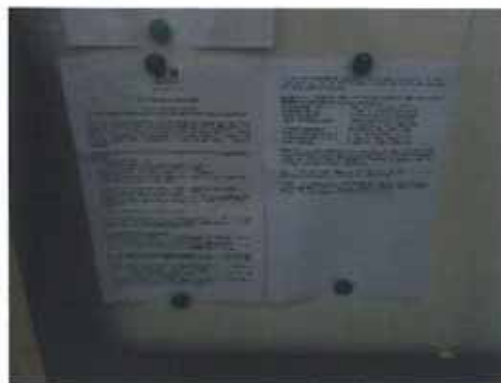
Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 297 », localisé « PS099 ».

Toujours référencé sur la commune de DEUX-CHAISES, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau planté en bord de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « RD 231 », localisé « PS090 ».

Je me rends en commune de DEUX-CHAISES (03240), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



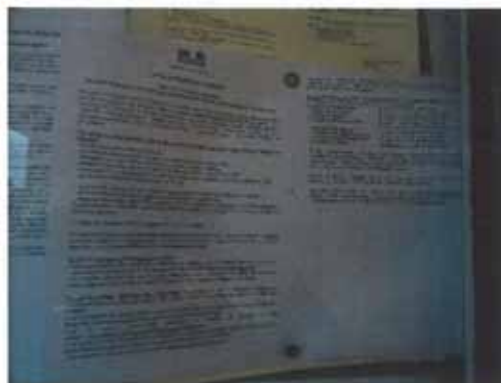


Référencé sur la commune de SAZERET, aux abords supérieurs d'un pont, je constate l'existence d'un panneau planté en bord de route.



Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « La Brunatière », localisé « PS limite A79 ».

Je me rends en commune de SAZERET (03390), où je constate que l'Avis d'enquête publique est présent au tableau d'affichage de la Mairie.



Référencé sur la commune de Montmarault, aux abords du rond-point desservant l'autoroute et la RCEA, je note l'existence de cinq panneaux fixés en bordure de route, à chaque entrée du rond-point dont s'agit, à savoir :

- en sortie de Montmarault direction Moulins ;



- En sortie de la zone d'informations ;





- En sortie de la route de St Pourçain ;



- En sortie de la RCEA ;



-en sortie de l'autoroute ;



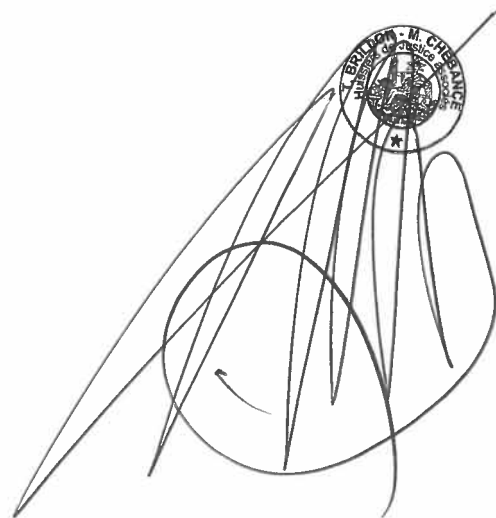
Je note que le document de localisation des points d'affichage présenté par Monsieur NUCQ, indique qu'il s'agit du site « Rondpoint avant échangeur A71 », localisé « Branches (cédez-le-passage) ».

\_\_\_\_\_000\_\_\_\_\_

Telles sont mes constatations auxquelles j'ai inséré 124 photographies.

Et de ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal pour servir et valoir ce que de droit.

Timothée BRILLON

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, is written over a circular official stamp. The stamp is partially obscured by the signature. The stamp contains the text "LE BRILLON - M. CHIFFRE" around the top edge and a small star at the bottom.



**SCP RAY BERNARD – LANGEVIN ALEXA**  
Huissiers de Justice associés  
251 Rue de la Fontaine  
03290 Dompierre-sur Besbre

☎ : 04 70 48 56 55

✉ : [ray-langevin@wanadoo.fr](mailto:ray-langevin@wanadoo.fr)

☎ : 04 70 34 61 42

LIGNE CONSTAT WEEK-ENDS ET JOURS FERIES : 07.83.41.27.75



<http://www.jepaieparcarte.com>

Compétence sur les départements de l'Allier, du Cantal, de la Haute-Loire et du Puy-de-Dôme pour la signification des actes et l'exécution des décisions de Justice.

Compétence sur l'ensemble du territoire national pour les constats et le recouvrement de toutes créances.

EXPEDITION

COPIE CONFORME

## **PROCES-VERBAL DE CONSTAT**

**Groupement d'Intérêt Economique CLEA**

---

**DIGOIN (Saône-et-Loire), CHASSENARD, MOLINET, COULANGES, SALIGNY-SUR-ROUDON,  
PIERREFITTE-SUR-LOIRE, DIOU, DOMPIERRE-SUR-BESBRE, THIEL-SUR-ACOLIN, MONTBEUGNY  
et NEUILLY-LE-REAL (Allier)**

**Le 06/03/2020**

**SCP  
RAY BERNARD  
LANGEVIN ALEXA**

Huissiers de Justice associés

251 Rue de la Fontaine

03290 DOMPIERRE-SUR-BESBRE

☎ : 04 70 48 56 55

☎ : 04 70 34 61 42

✉ : [ray.langevin@wanadoo.fr](mailto:ray.langevin@wanadoo.fr)

Paiement par carte bancaire



<http://www.lescaissiercarte.com>

Caisse Des Dépôts et Consignations  
IBAN : FR 63 40031 00001 000033252341 03

## PROCES VERBAL DE CONSTAT

**LE SIX MARS DEUX MILLE VINGT**

### A LA DEMANDE DE :

Groupement d'intérêt économique CLEA dont le siège social est situé 3-7 Place de l'Europe à VELIZY VILLACOUBLAY (78140), représentée par son administrateur en exercice, domicilié audit siège, et pour les présentes par Monsieur Benoît CROIN, Chef de chantier.

Lequel me déclare que par arrêté du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet de Mise en 2 X 2 voies de circulation de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digoin ( Saône-et-Loire), est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Que je suis requise à l'effet de procéder à la constatation des affichages de l'avis d'enquête publique prescrits par l'article R.123-11 du Code de l'environnement.

Je soussignée, membre de la Société Civile Professionnelle RAY Bernard - LANGEVIN Alexa Line Henriette, titulaire d'un Office d'Huissiers de Justice près les Tribunaux de Moulins (Allier), à la résidence de Dompierre-Sur-Besbre,

me suis donc transportée ce jour Communes de DIGOIN (Saône-et-Loire), CHASSENARD, MOLINET, COULANGES, SALIGNY-SUR-ROUDON, PIERREFITTE-SUR-LOIRE, DIOU, DOMPIERRE-SUR-BESBRE, THIEL-SUR-ACOLIN, MONTBEUGNY et NEUILLY-LE-REAL (Allier), à l'effet de faire toutes constatations utiles quant à l'affichage de l'avis d'enquête publique.

Là où étant, j'ai fait les constatations suivantes :

### I – Affichages en mairies

#### - *Commune de SALIGNY-SUR-ROUDON (Allier).*

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, aux abords de sa Mairie, à l'extérieur, à gauche de sa porte d'entrée sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



**ACTE  
D'HUISSIER  
DE  
JUSTICE**

**EXPEDITION**



- **Commune de CHASSENARD (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, sur le mur situé à droite de à l'accès à sa Mairie, sur une page en format A4, en mode paysage

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de MOLINET (Allier).**

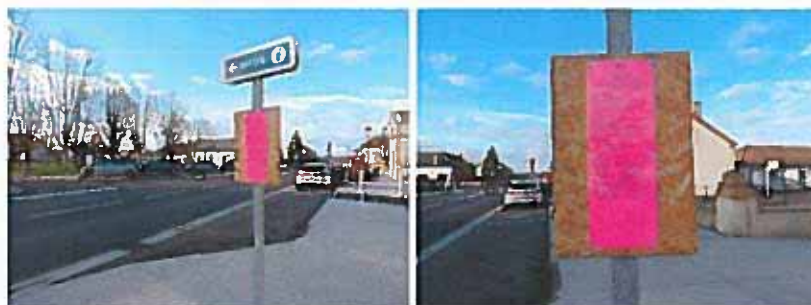
Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée à l'extérieur sur la porte vitrée d'entrée de sa Mairie, sur deux pages roses en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée à l'extérieur sur situé aux abords de la Mairie, au droit du bâtiment de La Poste, sur deux pages roses en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.





- **Commune de COULANGES (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, devant le bâtiment de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de PIERREFITTE-SUR-LOIRE (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, en pignon de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de DIOU (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée à l'extérieur, sur la porte vitrée d'entrée de sa Mairie, sur deux pages roses en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de DOMPIERRE-SUR-BESBRE (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur et à gauche de la porte d'entrée de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe est apposée à l'intérieur du bâtiment de la Mairie, dans son hall d'entrée, sur une porte en bois située au droit de la porte d'entrée, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de THIEL-SUR-ACOLIN (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, en pignon de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de MONTBEUGNY (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, en pignon de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



- **Commune de NEUILLY-LE-REAL (Allier).**

Je constate qu'une affiche intitulée « AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE », identique au document joint en annexe, est apposée sur le panneau d'affichage de la commune, à l'extérieur, en pignon de sa Mairie, sur deux pages en format A4.

Je constate que cet affichage est parfaitement visible et lisible.



## **II – Affichages sur sites**

- **Commune de DIGOIN (Saône-et-Loire).**

- **Echangeur, sur la RD 982, depuis Roanne, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur, sur la RN 79, depuis Mâcon, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur, sur la RD 982, depuis Autun, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur, sur la VC 9, depuis Digoin Centre, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Commune de CHASSENARD (Allier).**

- **Sur la RD 169, depuis Digoïn, sous le viaduc, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Sur la RD 167, en direction de Molinet, au pied du pont RCEA, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Commune de MOLINET (Allier).**

- **Sur la RD 263, en direction de Luneau, à droite de la chaussée, avant le pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 994, en direction de Vichy à la sortie de Molinet, à droite de la chaussée, au pied du pont sous la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Au rond-point, depuis Molinet centre, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Au rond-point, depuis Dompierre-sur-Besbre, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Au rond-point, depuis Vichy, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Commune de MOLINET (Allier).**

- Sur la RD 59, en direction de Monétay-sur-Loire, à droite de la chaussée, à la sortie du pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 595, depuis Monétay-sur-Loire en direction de Coulanges, à gauche de la chaussée, à la sortie du pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.  
Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.  
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.

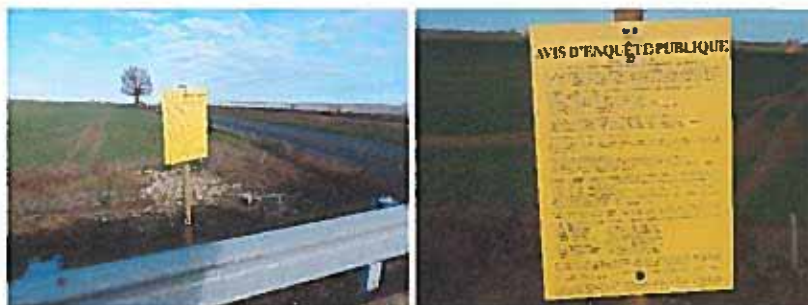


- **Commune de PIERREFITTE-SUR-LOIRE (Allier).**

- **Sur la RD 465, en direction de Monétay-sur-Loire**, à droite de la chaussée, à la sortie du pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Sur la RD 295, en direction de Diou**, à droite de la chaussée, à la sortie du pont sous la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Sur l'aire de repos de la RCEA, en direction de Mâcon**, à droite aux abords des sanitaires, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.





- Sur l'aire de repos de la RCEA, en direction de Montluçon, à droite aux abords des sanitaires, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.

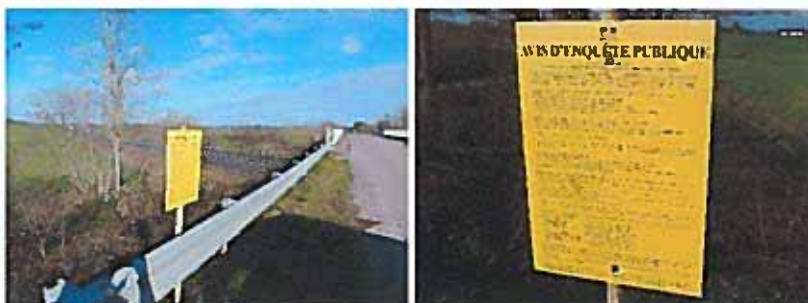


- **Commune de DIOU (Allier).**

- Sur la RD 15, en direction de Saligny-sur-Roudon, à droite de la chaussée, à la sortie du pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Est », sur la RD 779, depuis Diou, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Est », sortie RCEA, depuis Mâcon, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Est », sur la RD 779, depuis Dompierre-sur-Besbre, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Est », depuis le Lieudit Les Montets, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Commune de DOMPIERRE-SUR-BESBRE (Allier).**

- Echangeur de « Dompierre Sept-Fons », sortie RCEA, depuis Moulins, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Sept-Fons », depuis Dompierre-sur-Besbre, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Sept-Fons », depuis Diou et Fonderie PSA, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Sept-Fons », depuis Beaulon, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la voie verte le long du canal latéral en direction de Dompierre-sur-Besbre, à gauche de la chaussée, à gauche avant le pont, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

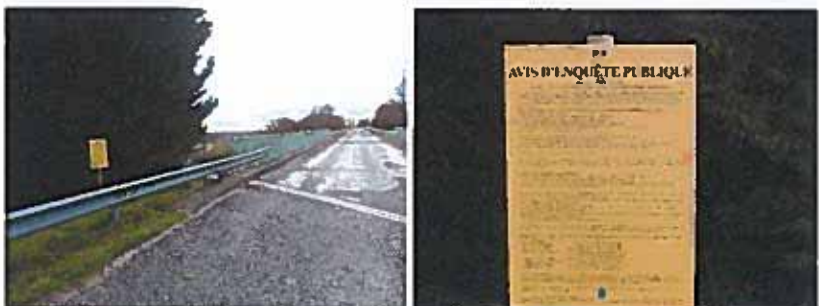
Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 236, à droite de la chaussée, à la sortie du pont sur la RCEA, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Ouest », depuis Lieudit « Maupertuis », avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Ouest », sur la RD 779 depuis Chevagnes, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Echangeur de « Dompierre Ouest », à la sortie de la RCEA depuis Moulins, avant le cédez-le-passage, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 31, avant le pont au-dessus de la RCEA, au croisement de la Route de Chevagnes, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- **Commune de MONTBEUGNY (Allier).**

- Sur la RD 12, à la sortie de la RCEA en direction de Thiel-sur-Acolin, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 12, en direction de Thiel-sur-Acolin, après le croisement avec le Lieudit « Les Loges de Creuse », à gauche de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.

Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.

Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.



- Sur la RD 12, à la sortie de la RCEA depuis Digoïn, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
**Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.**  
**Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.**



- Sur la RD 161, à la sortie de la RCEA depuis Moulins, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
**Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.**  
**Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.**



- Sur la RD 105, à l'entrée du pont sur la RCEA en direction de Neuilly-le Réal, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe.**  
**Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement.**  
**Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.**



- Sur la RD 53, depuis Yzeure, avant le pont sur la RCEA, à droite de la chaussée, sur un pieu en bois implanté au sol, je constate l'apposition d'un panneau mesurant 42 x 59,4 cm, de couleur jaune sur lequel est reproduit en lettres noires le texte de l'avis d'enquête dont copie est jointe en annexe. Je constate que ce panneau comporte le titre « avis d'enquête publique » en caractère gras et de 2 centimètres de hauteur au moins, outre les informations visées à l'article R.123-9 du code de l'environnement. Je constate que cet affichage est visible et lisible depuis la voie publique conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.





**SCP  
RAY BERNARD  
LANGEVIN ALEXA**

Huissiers de Justice associés  
251 Rue de la Fontaine

03290 DOMPIERRE-SUR-BESBRE

☎ : 04 70 48 56 55

☎ : 04 70 34 61 42

✉ : [ray-langevin@wanadoo.fr](mailto:ray-langevin@wanadoo.fr)

Paiement par carte bancaire

<http://www.jepaleparcarte.com>

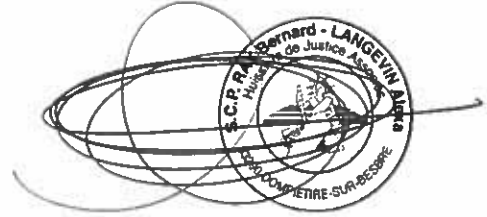


Caisse Des Débits et Consignations

IBAN | FR 63 40031 00001 0000332523M 08

Telles sont mes constatations et les déclarations que j'ai reçues dont j'ai dressé le présent procès-verbal pour servir et valoir ce que de droit.

LANGEVIN ALEXA



CONSTAT :

CLEA

**ACTE  
D'HUISSIER  
DE  
JUSTICE**

COUT ACTE	
Honoraires (Art.L444-1) C.Cc	600,00
TRANSPORT	7,57
H.T.	607,57
TVA 20,00%	121,53
TAXE FORFAITAIRE Art. 302 bis Y CGI	14,89
FRAIS POSTAUX	
DEBOURS	
T.T.C.	744,09

Acte soumis à la taxe forfaitaire



**ANNEXE**



PRÉFÈTE DE L'ALLIER

## AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Mise à 2 × 2 voies de circulation  
de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire)**

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoin, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours)
- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu.
- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,
- en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00,  
et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

Pendant l'enquête publique, à la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, **une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente)**. L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE – A79/RCEA, 35 rue de Bellecroix – 03400 YZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

## **Annexe 5**

**Publication locale de l'avis d'enquête  
dans « La Montagne » et « La Semaine de l'Allier »**



Avis d'obsèques / Annonces classées

BELLERIVE-SUR-ALLIER - CUSSET VICHY

Charlotte, sa fille; Mireille et Gérard RONCO, sa sœur et son beau-frère; Serge LALLIS et André LALLIS, ses frères, ainsi que toute la famille ont la tristesse de vous faire part du décès de Monsieur Philippe LALLIS

Monsieur Philippe LALLIS

survenu à l'âge de 62 ans. Du fait des conditions exceptionnelles, ses obsèques seront célébrées le lundi 30 mars 2020, à 9 h 30, dans la plus stricte intimité familiale.

Condoléances sur registre. Philippe repose au funérarium Dabrigéon, 19, rue des Bartins, à Vichy.

La famille remercie toutes les personnes qui prendront part à sa peine. Dabrigéon «Funériss», Vichy.

737097

AVIS DE DÉCÈS SAINT-YORRE

Sylvie GONZALEZ, sa fille, Ainsi que toute la famille ont la douleur de vous faire part du décès de Monsieur Antoine GONZALEZ Ancien FFI Verrier, bouliste

Monsieur Antoine GONZALEZ

survenu dans sa 96<sup>e</sup> année. En raison des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie, ses obsèques civiles ont eu lieu dans l'intimité familiale au cimetière communal.

JOSIANE

son épouse. La famille remercie toutes les personnes qui auront une pensée pour lui, ainsi que le personnel de l'EH PAD Le Lys de Vichy pour sa gentillesse et son dévouement. PFG, services funéraires, Vichy.

736674

BRÔUT-VERNET - CREUZIER-LE-NEUF

Michèle et Marcel CHARGROS, Daniel et Jeannine BRUN, Alain et Christiane BRUN, ses enfants; Stéphanie et Brigitte, Franck et Dominique, Fabienne, Eric, Laura, ses petits-enfants; Manon, Léa, Louna, ses arrière-petites-filles; Ses sœurs et ses belles-sœurs; Ses neveux et nièces, Ainsi que toute la famille ont la tristesse de vous faire part du décès de Madame Louise BRUN

née VINCENT

survenu dans sa 90<sup>e</sup> année. En raison des conditions sanitaires actuelles, ses obsèques auront lieu vendredi 27 mars 2020, à 15 heures, en l'église de Brôut-Vernet, dans la plus stricte intimité familiale.

LUCIEN

décédé en 2009. Michèle et Marcel CHARGROS 17, village d'Escolles 03110 Brôut-Vernet

737206

AVIS DE DÉCÈS

AVIS DE DÉCÈS MONTLUÇON - VIPLAIX LA CHAPELAUDE

Charlotte BAUDLET, Baptiste BAUDLET, Jonathan BAUDLET, ses petits-enfants; Shanaya et Tiago, Milla et Ruben, ses arrière-petits-enfants; Patrick BAUDLET, son gendre, Ainsi que toute la famille ont la tristesse de vous faire part du décès de Madame Lucette METENIER

survenu à l'âge de 78 ans. Les obsèques ont eu lieu dans la plus stricte intimité, le mercredi 25 mars 2020, au cimetière de l'Est de Montluçon.

La famille remercie toutes les personnes qui s'associeront à sa peine. PF Provost, Domérat-Montluçon-Huriel.

737141

Avis d'obsèques Pour transmettre vos avis d'obsèques et de remerciements

obsèques@centrefrance.com

0 825 31 10 10 Service 0,18 € / mn + prix appel

AVIS DE DÉCÈS SAINT-YORRE

Le maire et le Conseil municipal de Saint-Yorre vous informent du décès de Monsieur Antoine GONZALEZ

père de Mme Sylvie GONZALEZ, conseillère municipale.

736919

ANNONCES OFFICIELLES

Retrouvez toutes les publications sur centrefrance.com

04.73.17.31.27

annoncesofficelles@centrefrance.com

Par arrêté préfectoral, notre journal est habilité à la publication des annonces légales et judiciaires sur l'ensemble du département de l'Allier au tarif de 4,07 € hors taxes la ligne.

ANNONCES LÉGALES ET ADMINISTRATIVES



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

MISE À 2 x 2 VOIES DE CIRCULATION DE LA RN 79 (ROUTE CENTRE-EUROPE-ATLANTIQUE ENTRE SAZERET (ALLIER) ET DIGOIN (SAONE-ET-LOIRE))

Par arrêté n° 619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8 heures, jusqu'au 24 avril 2020 à 18 heures, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cresanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neully-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'Eau ;
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier ;
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés ;
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- M. Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président ;
- Mme Marie-Océane RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration ;
- M. Jérôme HENRIOT, technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier. Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CCEED et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du conseil national de la protection de la nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier, dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public ;
- sous format numérique, sur le site Internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr) ;
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoïn, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 heures, jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18 heures :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête, à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier, désignée siège de l'enquête et consultable en ce même lieu ;
- par voie électronique à l'adresse suivante : pref-avis-public@allier.gouv.fr

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier, siège de l'enquête ainsi que sur le site Internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises : jeudi 2 avril 2020, de 9 heures à 12 heures ;
- en mairie de Cresanges : vendredi 10 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30 ;
- en mairie de Chemilly : vendredi 17 avril 2020, de 14 heures à 17 heures ;
- en mairie de Toulon-sur-Allier : mardi 31 mars 2020, de 15 heures à 18 heures, et mercredi 22 avril 2020, de 9 heures à 12 heures ;
- en mairie de Montbeugny : samedi 11 avril 2020, de 9 heures à 12 heures ;
- en mairie de Dompierre-sur-Besbre : mardi 14 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30 ;
- en mairie de Pierrefitte-sur-Loire : lundi 20 avril 2020, de 15 heures à 18 heures ;
- en mairie de Molinet : vendredi 27 mars 2020, de 9 heures à 12 heures.

À la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserve que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE, A79/RCEA, 35, rue de Bellecroix, 03400 Yzeure.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées, lieux d'enquête, pendant un (1) an à compter de la date de clôture de l'enquête et également publiés sur le site Internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).

787305

PETITES ANNONCES

Votre petite annonce par téléphone au 0 825 818 818 Service 0,18 € / mn + prix appel

BONNES AFFAIRES

AGRICULTURE

RECHERCHE TRACTEURS AGRICOLES, à partir de 1970, tous états, toutes marques, même hors service. CORNELOUP D, tél. 06.10.24.45.96, siren 751.289.349.00035 763001

ANIMAUX

PERDUS TROUVÉS



URGENT PERDU sur Villeneuve-sur-Allier, petite chienne SHU TZU blanche et rouille, 14 ans, ce samedi 14 mars au soir, elle est perdue et suit un traitement pour le cœur, si vous l'avez vue merci d'appeler. Tél. 06.14.26.79.68. 774900

MARIAGES RENCONTRES

MARIAGES

AGENCES

NE RESTEZ PLUS SEUL(E), en 35 ans j'ai contribué à de belles unions, je vous renseignerai avec plaisir, appelez-moi vite... CABINET JOSETTE GUILLON, 22 rue Baudin, Moulins, tél. 04.70.20.65.45, Vichy, Montluçon, www.cabinet-josette-guillon.fr 767386



NE RESTEZ PAS ISOLÉ(E), préparez votre future rencontre dès maintenant, découvrez nos profils de personnes libres par sms ou sur le site. WWW.ANNE-MARIE-CONSEILS.COM, 140, rue J. Jaurès, Vichy, 18, rue des Tanneries, Moulins, tél. 06.78.41.95.41. 774641



RENCONTRES

TÉLÉPHONE



UNE BELLE CONVERSATION avec Léa par téléphone... ABY, tél. 08.95.07.96.54 - 0,80 €/mn + px appel, RC42035499. 773937



J'AI ENVIE DE CROQUER LA VIE, pr passer 1 moment avec moi par tél... ABY, tél. 08.95.07.96.47 - 0,80 €/mn + px appel, RC442035499. 773936



FEMME PÉTILANTE, nouvellement seule, ch. relation au tél., l'appeler au... E V E N , tél. 08.95.69.13.09 (0,80 €/mn + prix appel), RC 424818615. 768946



DAME, ch. homme sérieux pr moments à 2 au tél., la rejoindre au... E M I, tél. 08.95.68.17.00 (0,80 €/mn + prix appel), RC 424818615. 768933

IMMOBILIER

IMMOBILIER ACHATS

AUTRE IMMOBILIER

FORÊTS - BOIS



ESTIMATION ET VENTE de votre forêt. FORêt INVESTISSEMENT, tél. 06.8.4.10.40.53 jpf.roux@foret-investisment.com 751816

OFFRES LOCATIONS

APPARTEMENTS

MEUBLES

VICHY CENTR, loue studio bis, 1 ch., 1 cuisine, meublé, 380 € TTC, DPE en cours... Tél. 06.80.72.35.20. 770999

VICHY, à louer studio meublé cœur de ville, 400 € mensuels, pas de frais d'agence, DPE en crs... V I C H Y - I M M O , tél. 04.70.32.52.11. 767107

MAISONS

PAVILLONS VILLAS

SAINT-POURCAIN-SUR-SOULE, loue F3, 515 €, chauffage au gaz, garage, cour fermée, libre, DPE en cours... Tél. 06.07.13.94.22. 764801

OFFRES LOCATIONS VACANCES

MER

APPARTEMENTS

ILE D'OLERON, St-Trojan, à louer appartements pr 4 pers., tt confort, clim., terrasse, de 350 € à 550 € la semaine... Tél. 01.30.46.12.30. 767246

LA MONTAGNE

Président du Conseil d'administration : M. Michel HABOZUIT
Directeur général Directeur de la publication : M. Alain VEDRINE
Rédactrice en chef : Mme Sandrine THOMAS
Fondateur : Alexandre VARENNE

Principaux actionnaires : Fondation Alexandre et Marguerite VARENNE ; HMC SAS au capital de 9.046.200 €. RC 832 039 648

DIRECTION, RÉDACTION : 45, rue du Clos-Four - 63056 CLERMONT-FERRAND Cedex 2. Téléphone 04.73.17.17.17. Fax rédaction 04.73.17.18.19 - Tirage OIB 2017 : 172.557 exemplaires. Commission paritaire : n° 0420 C 8643. IMPRIMERIE : GCF - 40, rue Morel-Ladeuil - 63000 Clermont-Ferrand.

- 1. - PUBLICITÉ LOCALE : CENTRE-FRANCE PUBLICITÉ, 45, rue du Clos-Four, 63020 Clermont-Ferrand Cedex 2 ;
1) Publicité commerciale. - Tél. 04.73.17.30.42.
2) Petites annonces. - Tél. 0825 818 818\*.
3) Annonces officielles. - Tél. 0826 09 01 02\*.
4) Emploi / carrières et professions. - Tél. 0826 09 00 26\*.
5) Avis nécrologiques. - Tél. 0825 31 10 10\*.

II. - PUBLICITÉ NATIONALE : 366 SAS - 101, boulevard Murat - CS 51724 - 75771 Paris Cedex 16 ;
1) Publicité commerciale. - Tél. 01.80.48.93.66.
2) Annonces classées - carrières et professions : Tél. 01.80.48.93.89. \* 0,18 € TTC la minute.



Journal imprimé sur du papier majoritairement produit au Canada à partir de fibres vierges issues de forêts gérées durablement. L'autoproduction des eaux est de 0,032 kg/t de papier.

Suite des annonces après votre supplément

# Annonces légales



## AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Mise à 2 x 2 voies de circulation de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre SAZERET (Allier) et DIGOIN (Saône-et-Loire)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du **23 mars 2020 à compter de 8 h 00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18 h 00**, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saigny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- M. Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Mme Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et M. Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de TOULON-SUR-ALLIER. Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),

- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de TOULON-SUR-ALLIER (siège de l'enquête) et en mairie de DIGOIN, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 h 00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18 h 00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et horaires habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur Internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquêtespubliques/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquêtespubliques/enquetesEnCours)

par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu

- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)
- Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de TOULON-SUR-ALLIER - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).
- Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :
- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,
  - en mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,
  - en mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14 h 00 à 17 h 00,
  - en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15 h 00 à 18 h 00 et le mercredi 22 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,
  - en mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,
  - en mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,
  - en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le mardi 20 avril 2020, de 15 h 00 à 18 h 00,
  - en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9 h 00 à 12 h 00.

A la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à TOULON-SUR-ALLIER (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79/RCEA, 35 rue de Bellecroc - 03400 YZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

**2003940**

**PREFETE DE L'ALLIER**  
Officier de la légion d'honneur  
Officier de l'ordre national du mérite

## AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Ouverture d'une enquête publique concernant la demande présentée par la SAS CARRIERES VIALLET en vue d'obtenir l'autorisation de modifier les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers située au lieu-dit « Les Proux » sur le territoire de la commune de TOULON-SUR-ALLIER

Par arrêté préfectoral n° 620/2020 du 27 février 2020, une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 33 jours, est prescrite du **lundi 23 mars au vendredi 24 avril 2020 inclus**.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est une autorisation assortie du respect des prescriptions, ou un refus.

Les communes concernées par cette enquête sont : Toulon-sur-Allier, Bessay sur Allier, Neuilly-le-Réal et Yzeure.

Le commissaire-enquêteur désigné pour procéder à cette enquête est M. Robert FRADIN (retraité de l'Armée de l'Air). En cas d'empêchement, un commissaire enquêteur remplaçant pourra être nommé après interruption de l'enquête.

**Le dossier d'enquête publique est consultable, pendant la durée de l'enquête :**

- sur internet à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr/Accueil](http://www.allier.gouv.fr/Accueil) > Publications > Enquêtes et consultations publiques > Consultations publiques en cours
- sur support papier, en mairie de Toulon-sur-Allier (aux jours et heures d'ouverture) et sur support informatique, en mairies de Bessay sur Allier, Neuilly le Réal et Yzeure ;
- sur la plateforme électronique mise en place pour l'enquête : <http://carrieres-viallet.enquenetpublique.net>

Le dossier d'enquête publique comprend un rapport sur les incidences environnementales relatives au projet.

**Les observations et propositions du public pourront être formulées à partir du lundi 23 mars 2020, 9 heures, jusqu'au vendredi 24 avril 2020, 18 heures** (heure de clôture de l'enquête), **selon les modalités suivantes :**

- sur le registre d'enquête disponible en mairie de Toulon-sur-Allier, siège de l'enquête, aux jours et horaires d'ouverture ;
- par courrier adressé à l'attention du commissaire enquêteur, à la mairie de Toulon-sur-Allier ;
- par voie électronique à l'adresse suivante : [carrieres-viallet@enquenetpublique.net](mailto:carrieres-viallet@enquenetpublique.net) sur un registre dématérialisé à l'adresse suivante : <http://carrieres-viallet.enquenetpublique.net>

- directement et oralement auprès du commissaire enquêteur, pendant ses permanences assurées les jours suivants à la mairie de Toulon-sur-Allier :

- **Lundi 23 mars 2020, de 9 h 00 à 12 h 00 ;**
- **Mercredi 1er avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00 ;**
- **Jeudi 9 avril 2020, de 16 h 00 à 18 h 00 ;**
- **Mardi 14 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00 ;**
- **Vendredi 24 avril 2020, de 16 h 00 à 18 h 00.**

Les observations formulées par voie postale seront annexées au registre d'enquête tenu à disposition au siège de l'enquête à la mairie de Toulon-sur-Allier. Les observations adressées par voie électronique seront consultables sur le site susvisé et également annexées au registre d'enquête déposé en mairie de Toulon-sur-Allier.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront tenus à la disposition du public, en mairie de Toulon-sur-Allier et sur internet à l'adresse suivante : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), à réception et pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

**Des informations sur le projet peuvent être demandées auprès de :**

- M. Robert FRADIN, en mairie, lors des permanences précitées : Mairie de Toulon-sur-Allier - 1 ter rue de la Mairie - 03400 TOULON-SUR-ALLIER - tél : 04.70.35.13.40
- SAS CARRIERES VIALLET - M. Michel VIALLET - Beau lieu - 03220 SAINT-LEON - Tél. : 04.70.42.17.21 - Courriel : [cviallet3@orange.fr](mailto:cviallet3@orange.fr)

**2004134**

## Constitution de société

Par acte SSP du 01/03/2020 il a été constitué une SASU :

**Dénomination :**

### BISTROBAR

Siège social : Place de la République 03130 LE DONJON.

Capital : 50 €.

Objet : café, bar, débit de boisson, restauration de tous types, glacier, salon de thé, point chaud.

Président : M DUGAST Guy, Bouchardière 03130 LE DONJON.

Durée : 99 ans.

Immatriculation : RCS Cusset.

**2004067**

Par ASSP du 02/02/2020, il a été constitué la SCI :

**Dénomination :**

### VESTALS

Siège social : 12 ch du Port 03470 PIERREFITTE-SUR-LOIRE.

Capital : 200 €.

Objet : acquisition et gestion de biens mobiliers et immobiliers.

Gérance : Mme Yvonne LATOUR, 12 ch du Port 03470 PIERREFITTE-SUR-LOIRE.

Cessions soumises à agrément.

Durée : 99 ans.

Immatriculation : RCS Cusset.

**2003878**

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, du 19 février 2020, à COMMENTRY :

**Dénomination :**

### K-BRIOLE

Forme : Entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée.

Objet : Achat, commercialisation, distribution, import-export de sellerie pour chevaux et de tout matériel d'équitation en ligne.

Durée : 99 années.

Capital social fixe : 1 500 €.

Siège social : 22 avenue du Président Allende, 03600 COMMENTRY.

Gérant : M. Kevin DEGUILHEM, demeurant 22 avenue du Président Allende, 03600 COMMENTRY.

Immatriculation : RCS Montluçon.

**2003800**

**Pour avis**

**2003799**

## AVIS IMPORTANT

Le tarif d'insertion au millimètre d'annonce légale de 40 signes et espaces, fixé par référence à l'arrêté interministériel du 21 décembre 2019 est dans le **département de l'Allier de 1,78 €** pour l'année 2020. Aucune remise ni ristourne n'est autorisée (article 5).

## Modifications multiples



## EARL DE SAINT GILBERT

Siège social : 1 rue de l'Abbaye  
03110 SAINT DIDIER LA FORET  
417 696 481 RCS Cusset

Suivant acte SSP du 01/02/2020, l'AGE des associés de l'EARL DE SAINT GILBERT a : constaté le changement de statut de M. FAYARD Jean-Yves au 31/12/2019, il devient associé non-exploitant et a mis fin à ses fonctions de gérant, - agrée l'entrée, en qualité d'associée gérante au 01/01/2020, de Mme FAYARD Véronique, demeurant : 1 rue de l'Abbaye - 03110 ST DIDIER LA FORET, - augmenté le capital social par apports nouveaux pour le porter à 252 000 €, - transformé l'E.A.R.L. DE SAINT GILBERT en SCEA DE L'ENCLOS, société régie par les articles 1832 et suivants du code civil, au 01/01/2020. La société procédera aux formalités requises par la loi.

**Pour avis**

**2003986**

## Annonces administratives

## AVIS CONSULTATION DU PUBLIC

**Élevage porcin, relevant de la rubrique 2102/2\*<sup>a</sup> de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, sur la commune de LOUROUX-DE-BEAUNE Maître d'ouvrage : M. Franck PITULAT**

Par arrêté préfectoral n° 554/2020 du 24 février 2020, la demande d'enregistrement présentée par M. Franck PITULAT pour l'exploitation d'un élevage porcin sur la commune de LOUROUX-DE-BEAUNE, Lieu-dit 'Les Chaumes', sera soumise à la consultation du public du **lundi 6 avril 2020 au lundi 11 mai 2020 inclus**.

Le dossier (format papier) ainsi qu'un registre pouvant recueillir les observations des personnes intéressées, seront déposés et tenus à la disposition du public dans les mairies de LOUROUX-DE-BEAUNE, MONTVICQ et HYDS aux jours et heures habituels d'ouverture, soit : Mairie de LOUROUX-DE-BEAUNE : Mardi, jeudi : 13 h 30 à 18 h 00 - Vendredi : 08 h 00 à 12 h 00 - 13 h 30 à 18 h 00 Mairie de MONTVICQ : Mardi, jeudi, vendredi : 9 h 00 à 12 h 00 - 13 h 30 à 17 h 00 - Mercredi, samedi : 9 h 00 à 12 h 00 Mairie de HYDS : Lundi, vendredi : 15 h 30 à 18 h 30 - Jeudi : 9 h 00 à 12 h 00

Le public peut également adresser ses observations par voie postale directement à la Préfecture de l'Allier - Mission interministérielle de coordination - Politiques interministérielles économie et environnement - CS 31649 - 2 rue Michel de l'Hospital - 03016 Moulins Cedex, ou par courrier à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr) La demande d'enregistrement présentée par M. Franck PITULAT, l'arrêté préfectoral portant ouverture de la consultation du public, ainsi que l'avis de consultation du public seront insérés sur le site internet de la Préfecture de l'Allier, [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr), rubriques : Publications - Enquêtes et consultations publiques - Consultations publiques en cours.

L'autorité compétente pour prononcer l'arrêté d'enregistrement de cette demande, éventuellement assorti de prescriptions particulières ou un refus, est la Préfète de l'Allier.

**2003881**

## Pour publier une annonce légale dans le département de l'Allier

» La Semaine de l'Allier est habilitée sur l'ensemble du département (03)

**téléphonez**

**au 03.61.99.20.05. ou 03.61.99.20.06.**

**Fax. 03.27.57.49.42**

**mail : [observateur.ajl@gmail.com](mailto:observateur.ajl@gmail.com)**

## Pour publier une annonce légale dans un autre département

**Tél. 03.61.99.20.05.**

**ou 03.61.99.20.06.**



# Annonces légales

## AVIS IMPORTANT

Le tarif d'insertion au millimètre d'annonce légale de 40 signes et espaces, fixé par référence à l'arrêté interministériel du 21 décembre paru au Journal Officiel du 29 décembre 2019 est dans le **département de l'Allier de 1,78 €** pour l'année 2020. Aucune remise ni ristourne n'est autorisée (article 5).

## Constitution de société



Expertise Comptable et Conseil  
3 Parc de Fromenteau  
03400 TOULON SUR ALLIER

Aux termes d'un acte SSP en date à CHAVENON du 18/03/2020, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes :  
**Forme sociale :** Société en nom collectif.  
**Dénomination sociale :**

### DES CHATRES

**Siège social :** Les Châtres - 03440 CHAVENON.  
**Objet social :** - la réalisation de travaux agricoles et ruraux ainsi que toutes prestations de services se rattachant à cette activité, - le négoce de paille et de fourrage ou tout autre approvisionnement de l'alimentation du bétail.  
**Durée :** 99 ans.  
**Capital social :** 20 000 €.  
**Associés en nom :** M. Thomas DUMONT, demeurant La Cygogne 03240 ST SORNIN ; M. Lionel DUMONT, demeurant Les Châtres 03440 CHAVENON.  
**Gérance :** M. Thomas DUMONT, demeurant La Cygogne 03240 ST SORNIN ; M. Lionel DUMONT, demeurant Les Châtres 03440 CHAVENON.  
Immatriculation de la Société au Registre du commerce et des sociétés de Montluçon.

**Pour avis, La Gérance**  
2005152

Par ASSP du 12/02/2020 constitution de la SASU :

### CLINIQUE DU BIEN ETRE

**Capital :** 1.000 €.  
**Siège social :** 152 Chemin des Verpis, 03310 VILLEBRET.  
**Objet :** soins non médicaux et activités liées.  
**Président :** Daniel PINON, 152 Chemin des Verpis, 03310 VILLEBRET.  
Cession libre.  
**Durée :** 99 ans à compter de l'immatriculation au RCS de Montluçon.

2005116

## Changement de dirigeant

### VT GREEN

**SAS au capital de 300.000 €**  
**Siège social :** Parc Naturopôle Les Tiolans  
03800 SAINT BONNET DE ROCHEFORT  
751 794 777 RCS Cusset

Aux termes d'un procès-verbal du 13/06/2019, les associés ont nommé la société ETIA - EVALUATION TECHNOLOGIQUE INGENIERIE ET APPLICATIONS, dont le siège est à COMPIEGNE (60201) Carrefour Jean Monnet, Chemin Départemental 200 351 345 004 RCS Compiègne, représentée par M. Philippe SAJET, en qualité de Président de la Société, en remplacement de M. Philippe SAJET démissionnaire.

2005117

## Nomination

### SOCIETE NOUVELLE DES FABRICATIONS

**Société à responsabilité limitée au capital de 8 500 €**  
**Siège social :** Abbaye Saint Vincent  
03140 CHANTEILLE  
325 772 903 RCS Cusset

Par décision en date du 16 mars 2020, l'associée unique a nommé en qualité de cogérante Mme SILKE GABRIELE FUNKSCHMIDT, demeurant Abbaye St Vincent 03140 CHANTEILLE, pour une durée illimitée.

**Pour avis, La Gérance**  
2005114

## Successions vacantes

Par décision du TJ de Moulins en date du 27/01/2020 le Directeur départemental des finances publiques du Puy-de-Dôme Pôle GPP, 2 rue Gilbert Morel 63033 CLERMONT-FERRAND cedex 1, a été nommé curateur de la succession vacante de Mme SACRISTAN Anne-Marie décédée le 09/04/2019 à YZEURE (03). Réf. 0638054775/PG. Les créanciers doivent déclarer leur créance par lettre recommandée avec AR.

2005199

Par décision du TJ de Cusset en date du 29/08/2018 le Directeur départemental des finances publiques du Puy-de-Dôme Pôle GPP, 2 rue Gilbert Morel 63033 CLERMONT-FERRAND cedex 1, a été nommé curateur de la succession vacante de M. BONNIERE Alain décédé le 14/02/2016 à VICHY (03). Réf. 0638054733/PG. Les créanciers doivent déclarer leur créance par lettre recommandée avec AR.

2005197

Par décision du TJ de Cusset en date du 26/11/2019 le Directeur départemental des finances publiques du Puy-de-Dôme Pôle GPP, 2 rue Gilbert Morel 63033 CLERMONT-FERRAND cedex 1, a été nommé curateur de la succession vacante de M. FOURNIER Thierry décédé le 26/05/2019 à VICHY (03). Réf. 0638054747/PG. Les créanciers doivent déclarer leur créance par lettre recommandée avec AR.

2005196

## Annonces administratives



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Préfète de l'Allier

### AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Mise à 2 x 2 voies de circulation de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre SAZERET (Allier) et DIGOIN (Saône-et-Loire)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8 h 00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18 h 00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :  
- autorisation au titre de la loi sur l'eau,  
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,  
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,  
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,  
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),  
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- M. Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,  
- Mme Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et M. Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de TOULON-SUR-ALLIER.  
Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :  
- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,  
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),

- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de TOULON-SUR-ALLIER (siège de l'enquête) et en mairie de DIGOIN, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 h 00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18 h 00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,

- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours)

- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu

- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)  
Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de TOULON-SUR-ALLIER - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,  
- en mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,  
- en mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14 h 00 à 17 h 00,  
- en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15 h 00 à 18 h 00 et le mercredi 22 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,  
- en mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9 h 00 à 12 h 00,  
- en mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,  
- en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15 h 00 à 18 h 00,  
- en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9 h 00 à 12 h 00.

A la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à TOULON-SUR-ALLIER (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79/RCEA, 35 rue de Bellecroix - 03400 YZEURE.  
Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

2005118

## Pour publier une annonce légale dans le département de l'Allier

La Semaine de l'Allier est habilitée sur l'ensemble du département (03)

téléphonez  
au 03.61.99.20.05. ou 03.61.99.20.06.  
Fax. 03.27.57.49.42  
mail : [observateur.ajl@gmail.com](mailto:observateur.ajl@gmail.com)

## Pour publier une annonce légale dans un autre département

Tél. 03.61.99.20.05.  
ou 03.61.99.20.06.

## LE SAVIEZ-VOUS ?

Avec Actulégales.fr, vous créez vos fichiers d'entreprises exactement selon vos besoins.

Actulégales.fr, avec votre journal

Actulegales.fr

Tous les jours, toutes les annonces légales entreprises

Association de la presse pour la transparence économique (APTE) avec le concours d'Infolegale & marketing

## **Annexe 6**

**Publication locale de l'avis d'enquête dans  
« Le Journal de la Saône-et-Loire » et « La Renaissance »**

# ATTESTATION DE PARUTION

**CentreFrance**  
Publicité

45, rue du Clos Four - BP 90124  
63020 CLERMONT-FERRAND Cedex 2  
Tél. 04 73 17 ... - Fax 04 73 17 30 59  
annoncesofficielles@centrefrance.com

Jeudi 5 mars 2020

## ANNONCES LÉGALES

9

### MARCHÉS PUBLICS ET PRIVÉS

Procédures adaptées (plus de 8000 euros)

### AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

#### Marché public de travaux

Dénomination et coordonnées complètes de l'acheteur : SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU CENTRE D'ACCUEIL DU HAMEAU DE L'EAU-VIVE, 629, route du hameau de l'Eau-Vive, 71960 La Roche-Vineuse. Tél. 03.85.36.63.40. Mail : accueil@ra-eauvive.fr Pays : France.

Mode de passation : Procédure adaptée en application des articles L. 2123-1 et L. 1111-2 du Code de la commande publique.

La présente procédure de consultation est initiée à la suite d'une précédente procédure lors de laquelle il a été décidé de renoncer à passer le marché pour cause d'infirmité (absence d'offres).

Objet du marché : Marché de travaux relatifs à la rénovation et mise en conformité de la résidence autonomie du hameau de l'Eau-Vive à La Roche-Vineuse.

Principal code CPV : 45210000-2

Lots : Ce marché est divisé en 9 lots :

- Lot 01 : Maçonnerie
- Lot 02 : Menuiseries extérieures aluminium - Serrurerie
- Lot 03 : Portes métalliques - Motorisation
- Lot 04 : Menuiseries intérieures bois
- Lot 05 : Plâtrerie - Peinture - Faux plafonds
- Lot 06 : Revêtement de sols souples
- Lot 07 : Ascenseur
- Lot 08 : Électricité
- Lot 09 : Ventilation - Plomberie - Sanitaire

La présente consultation concerne uniquement le lot 9. Il est possible de soumettre des offres pour ce lot uniquement.

Nombre maximum de lots pouvant être attribués à un soumissionnaire : 1.

Conditions de participation : Conditions détaillées au règlement de la consultation.

Durée estimée du marché : 9 mois, y compris 4 semaines de préparation.

Adresse URL du profil d'acheteur : <https://www.klekoon.com/>

Modalités d'accès aux documents de la consultation : Les documents de la consultation sont disponibles gratuitement en accès direct et non restreint sur le profil d'acheteur.

Mises en ligne totale.

Modalités de remise des plis : Remise des plis par voie électronique uniquement.

Seules les réponses électroniques sont autorisées, sur la plateforme <https://www.klekoon.com/> dans les conditions précisées au règlement de la consultation.

Caractère obligatoire ou facultatif de la signature électronique : Facultatif.

La signature des documents de la candidature et de l'offre par les candidats n'est pas exigée par l'acheteur, seul l'attributaire devra signer les pièces en fin de procédure.

En répondant à la consultation, les candidats acceptent les conditions de celle-ci. Même non signés, sa candidature et son offre l'engagent juridiquement, pour la durée prévue dans les documents de la consultation.

Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés dans le règlement de la consultation.

Une négociation pourra être engagée avec tous les candidats. Elle pourra porter sur tous les éléments de l'offre.

Contact pour les renseignements relatifs aux voles et délais de recours : Tribunal administratif de Dijon, qui peut être saisi par l'application Télérecours citoyens accessible par le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr), 22, rue d'Assas, BP 61616, 21016 Dijon. Tél. : 03.80.73.91.000. Fax. : 03.80.73.39.89. Courriel : [greffe.ta-dijon@juradm.fr](mailto:greffe.ta-dijon@juradm.fr)

Date et heure limites de remise des offres : 27/03/2020 à 12 heures.

Date d'envoi à la publication : 2/03/2020.

200889200

### AVIS

#### Enquêtes publiques



**AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE**  
**MISE À 2 x 2 VOIES**  
**DE CIRCULATION**  
**DE LA RN 79**  
**(ROUTE CENTRE EUROPE**  
**ATLANTIQUE)**  
**ENTRE SAZERET (ALLIER)**  
**ET DIGOIN**  
**(SAÔNE-ET-LOIRE)**

Par arrêté n° 619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8 heures jusqu'au 24 avril 2020 à 18 heures, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :  
- Autorisation au titre de la loi sur l'eau,  
- Autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,  
- Dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,

SA009-VI

Année d'opposition au titre de l'évaluation des incidences Natura 2000, ...  
- Enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),  
- Autorisation de travaux en domaine public fluvial.  
L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,  
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.  
Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier. Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil national de la protection de la nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :  
- Sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,  
- Sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),  
- En version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoïn, aux jours et horaires habituels d'ouverture. Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 heures jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18 heures :

- Sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,  
- Sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilgal.fr/enquetespubliques/enquetesEnCours](http://www.publilgal.fr/enquetespubliques/enquetesEnCours)

- Par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu

- Par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - Siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- En mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9 à 12 heures,

- En mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,

- En mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14 à 17 heures,

- En mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15 à 18 heures et le mercredi 22 avril 2020, de 9 à 12 heures,

- En mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9 à 12 heures,

- En mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,

- En mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15 à 18 heures,

- En mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9 à 12 heures.

A la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79/RCEA, 35, rue de Bellecroix, 03400 Yzeure.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

200451400

### VIES DES SOCIÉTÉS

#### Constitutions de sociétés



Etude de Maîtres Didier CRAYTON  
Jean FROMONTEIL et Laurent  
LUCHAIRE, Notaires associés  
à Charnay-lès-Mâcon (Saône-  
et-Loire), 118 bis, grande rue  
de la Coupée

Suivant acte reçu par Maître Jean FROMONTEIL, notaire à Charnay-lès-Mâcon le 21 février 2020, a été constituée une société civile immobilière ayant les caractéristiques suivantes :  
Dénomination sociale : PICHON-ESCANDE.  
Siège social : Mâcon (71000), 86, rue de Lyre.  
Durée : 99 années à compter de son immatriculation au RCS.  
Objet social : L'acquisition, en état futur d'achèvement ou achevés, l'apport, la propriété, la mise en valeur, la transformation, la construction, l'aménagement, l'administration, la location et la vente (exceptionnelle) de tous biens et droits immobiliers, ainsi que de tous biens et droits pouvant constituer l'accessoire, l'annexe ou le complément des biens et droits immobiliers en question.  
Capital social : Mille euros (1.000 €) divisé en 100 parts de dix euros (10 €) chacune. Il a été constitué en totalité par des apports en numéraires qui seront libérés ultérieurement.  
Gérants : M. Tom PICHON, demeurant à Mâcon (71000), 86, rue de la Lyre et M. Patrice ESCANDE, demeurant à Châtillon-sur-Chalaronne (01400), 107, montée de la Carronière.

Cession de parts : Toutes les cessions de parts, quelle que soit la qualité du ou des cessionnaires, sont soumises à l'agrément préalable à l'unanimité des associés.

La société sera immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Mâcon.

Pour avis  
Le notaire.

200698300

#### Dissolutions

**SCI MIJA**  
**SCI au capital de 700 €**  
**50, chemin des Loges - 71300 Gourdon**  
**450 714 563 RCS Chalons-sur-Saône**

Aux termes de l'AGE en date du 28/01/2020, les associés ont décidé la dissolution anticipée de la société à compter du 1/02/2020. M. Francis JACOB, demeurant 12, rue des Riottes, 21121 Hauteville-lès-Dijon, a été nommé liquidateur. Le siège de la liquidation est au siège social, adresse où doit être envoyée la correspondance.  
RCS de Chalons-sur-Saône.

200814500

#### Transformation forme

**S.C.I "SAINTE-MARIE"**  
**Au capital de 1.000 €**  
**Siège social : 10, rue Sainte-Marie**  
**71000 Mâcon (Saône-et-Loire)**  
**RCS de Mâcon : 438 247 223 00011**

Suivant délibération d'une A.G.E tenue par les deux associés en date du 29/02/2020, il résulte que :

Les deux associés ont décidé la transformation de la société de la forme S.C.I en la forme S.A.S. Ils indiquent qu'un commissaire à la transformation a été nommé, et qu'il a rendu dans les délais légaux son rapport favorable pour réaliser l'opération. L'A.G.E a nommé M. LASCROUX Georges en qualité de premier président de la société à compter du 29 février 2020.

Admission aux assemblées et droit de vote : Tout associé peut participer aux assemblées sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions. Chaque associé a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions.

Président : Monsieur LASCROUX Georges, demeurant à 25, rue des Chanoux, 71850 Charnay-lès-Mâcon.

Le dépôt légal sera effectué au greffe du T.C. de Mâcon.

Pour avis, le président.

200858400

#### Changement objet social

**ALPHA NÉGOCE**  
**SARL au capital social de 2.000 €**  
**Siège social : Lieudit Champ-Thibaud**  
**71520 La Chapelle De Mont De France**  
**814 068 888 RCS Mâcon**

Par décision de l'assemblée générale extraordinaire en date du 26/02/2020, il a été pris acte d'étendre l'objet social de la société, à compter du 1<sup>er</sup>/03/2020, à : Vente et réparation de matériels de motoculture de plaisance, location de matériel de motoculture de plaisance. L'article 2 des statuts a été modifié, en conséquence. Le dépôt légal sera effectué au Registre du commerce et des sociétés de Mâcon.

Pour avis et mention.

200668100

### Autres annonces légales

#### À VENDRE

Fonds de commerce de restauration rapide

Suite à la liquidation judiciaire de la SARL DÉVELOPPEMENT AVENIR RESTAURATION, DAR 1, enseigne "LES FOURNILS DE FRANCE", 2, place de Beaune à Chalons-sur-Saône (71100), les offres d'acquisition du fonds de commerce, accompagnées d'une garantie bancaire, devront être adressées à la SCP BTSG, 22, quai Gambetta à Chalons-sur-Saône, au plus tard le 4 mai 2020 avant 11 heures.

Un descriptif est à disposition en mon étude. Les renseignements et visites se feront sur demande (par télécopie au 03.85.48.98.10 ou [chalon@btsg.eu](mailto:chalon@btsg.eu)).

200803600

### VOTRE CONTACT

**04 72 22 24 25**  
**legale@bjpmedia.fr**

Jeudi 26 mars 2020

### MARCHÉS PUBLICS ET PRIVÉS

Avis d'attribution

**AVIS D'ATTRIBUTION**  
Marché à procédure adaptée

**Pouvoir adjudicateur :** SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DE SAÛNE-ET-LOIRE, 4, rue des Grandes-Varennes, CS 90109, 71009 Mâcon cedex - service.marches@sdsl71.fr  
**Objet du marché :** Maîtrise d'œuvre pour la construction du Centre d'incendie et de secours de Tournus Est.  
**Attributaire - Montant :** **Marché 2020007 -** Attributaire : Groupement d'entreprises dont le mandataire est SAS RBC ARCHITECTURE, 98, rue de la liberté, 71000 Mâcon.  
**Cotraitants :** BET STRUCTURE : TEGO et BET FLUIDES : PROJELEC.  
**Montant provisoire de 59.380 € HT.**  
**Date attribution :** 9/03/2020.  
**Recours :** Le tribunal administratif de Dijon, 22, rue d'Assas, BP 61616, 21016 Dijon, tél. 03.80.73.91.00, courriel : greffe.ta-dijon@juradm.fr - Via le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).  
**Date d'envoi de la publicité :** 24/03/2020.

203224100

Marchés publics, vie des sociétés,  
avis administratifs,  
tribunaux de commerce,  
arrêtés préfectoraux...



Ayez  
le déclic

[www.eurolegales.com](http://www.eurolegales.com)

Votre site  
d'annonces officielles  
en Bourgogne avec  
**Le Journal de Saône-et-Loire**  
et **Le Bien public**

Créez gratuitement  
un agent de recherche et recevez  
vos alertes sur mots-clés  
dans votre boîte aux lettres électronique

Un site créé par

**lejournal**  
DE SAÛNE-ET-LOIRE  
**LE BIEN PUBLIC**

Enquêtes publiques



### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE MISE À 2 x 2 VOIES DE CIRCULATION DE LA RN 79 (ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE) ENTRE SAZERET (ALLIER) ET DIGOIN (SAÛNE-ET-LOIRE)

Par arrêté n° 619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8 heures jusqu'au 24 avril 2020 à 18 heures, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Trongat, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dornepierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.  
Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :  
- Autorisation au titre de la loi sur l'eau,  
- Autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,  
- Dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,  
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,  
- Enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),  
- Autorisation de travaux en domaine public fluvial.  
L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :  
- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,  
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.  
Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier. Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil national de la protection de la nature.  
Le dossier d'enquête publique sera consultable :  
- Sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,  
- Sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),  
- En version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoin, aux jours et horaires habituels d'ouverture. Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8 heures jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18 heures :  
- Sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,  
- Sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquete publique/enquetes-encours](http://www.publilegal.fr/enquete publique/enquetes-encours)  
- Par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu  
- Par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)  
Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - Siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).  
Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :  
- En mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9 à 12 heures,  
- En mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,  
- En mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14 à 17 heures,  
- En mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15 à 18 heures et le mercredi 22 avril 2020, de 9 à 12 heures,  
- En mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9 à 12 heures,  
- En mairie de Dompreire-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13 h 30 à 16 h 30,  
- En mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15 à 18 heures,  
- En mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9 à 12 heures.  
À la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.  
Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79/RCEA, 35, rue de Bellecroix, 03400 Yzeure.  
Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

203233300

### VIES DES SOCIÉTÉS

Location gérance



**SELARL Laurence VERNET**  
et **Samuel BAUD**  
Notaires à Pierre-de-Bresse

Par acte de M<sup>e</sup> Laurence VERNET, notarial à Pierre-de-Bresse (71270), 102, route de Chalons, du 12/03/2020, enregistré à Mâcon 1, le 20/03/2020 dossier 2020 00009263, réf. 7104P01 2020 N 00513.  
La location-gérance consentie originellement suivant acte SSP du 2/01/2001 suivi d'un avenant SSP du 3/02/2011, par : M. Patrick GUILLOT, né à Lons-le-Saulnier (39), le 10/03/1958, artisan, époux de Mme VAILLANT, demeurant à Mouthier-en-Bresse (71), Le Bourg.  
**Au profit de :**  
La société dénommée SARL GUILLOT P, SARL au capital de 15.250 €, dont le siège est à Pierre-de-Bresse (71270), 29, route de Louhans, n° SIREN 434 292 355. RCS de Chalons-sur-Saône.  
Sur un fonds de commerce de réparation, achat et vente de matériels agricoles, réparation vente d'automobiles, quincaillerie, électroménager, motoculture de plaisance, vente de carburants sis à Pierre-de-Bresse (71270), 29, route de Louhans, immatriculé au RCS de Chalons-sur-Saône, sous le n° 434 292 355.  
**A été révisée et a pris fin à compter du 12/03/2020.**  
Pour avis et mention, M<sup>e</sup> VERNET.

203233100

Fonds de commerce



**SELARL Laurence VERNET**  
et **Samuel BAUD**  
Notaires à Pierre-de-Bresse

Par acte de M<sup>e</sup> Laurence VERNET, notarial à Pierre-de-Bresse (71270), 102, route de Chalons, du 12/03/2020, enregistré à Mâcon 1, le 20/03/2020, dossier 2020 00009263, réf. 7104P01 2020 N 00513.  
M. Patrick GUILLOT, né à Lons-le-Saulnier (39), le 10/03/1958, artisan, époux de Mme VAILLANT, demeurant à Mouthier-en-Bresse (71), Le Bourg.  
**A cédé à :**  
La société dénommée SARL GUILLOT P, SARL au capital de 15.250 €, dont le siège est à Pierre-de-Bresse (71270), 29, route de Louhans, n° SIREN 434 292 355. RCS de Chalons-sur-Saône.  
Un fonds de commerce de réparation, achat et vente de matériels agricoles, réparation vente d'automobiles, quincaillerie, électroménager, motoculture de plaisance, vente de carburants sis à Pierre-de-Bresse (71270), 29, route de Louhans, immatriculé au RCS de Chalons-sur-Saône, sous le n° 434 292 355.  
Moyennant le prix de trente mille euros (30.000 €), sans éléments corporels, avec entrée en jouissance au 12/03/2020. Pas de marchandises.  
Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues en la forme légale dans les dix jours de la dernière en date des publications, en l'étude de M<sup>e</sup> VERNET, notaire à Pierre-de-Bresse (71270), 102, route de Chalons, où domicile est élu.  
Pour avis et mention, M<sup>e</sup> VERNET.

203233300

### APPELS D'OFFRES AVIS ADMINISTRATIFS ET ANNONCES LEGALES

Nos services  
sont à votre disposition  
Confiez-nous  
vos formalités

04 72 22 2425

[legale@bjpmedia.fr](mailto:legale@bjpmedia.fr)

**Me Carole REVOIRARD-PARISOT**  
Notaire  
38, rue de la République  
71640 GIVRY

## CESSION DE FONDS DE COMMERCE

Suivant acte authentique reçu par Me Carole REVOIRARD-PARISOT, notaire 38, rue de la République 71640 GIVRY, le 28 février 2020, **A ÉTÉ CÉDÉ UN FONDS DE COMMERCE PAR :**

**Mme Corinne OBERHAUSER** demeurant à CHALON-SUR-SAÛNE (71100) 1 rue de la Paix. Née à POMPEY (54340) le 20 juin 1969

**M. Cédric GUILLOT, et Mme Murielle Claudette GALLAND**, son épouse, demeurant à GIGNY-SUR-SAÛNE (71240) 16, rue de la Corvée. Nés M. à SAINT-REMY (71100), le 18 novembre 1931, et Mme à CHALON-SUR-SAÛNE (71100), le 7 avril 1977.

**UN FONDS DE COMMERCE DE DÉPÔT-VENTE** de vêtements, accessoires, chaussures fin de série, vente d'objets d'art et équipement de la maison, neuf et d'occasion sis à CHALON-SUR-SAÛNE (71100) 16, rue de Thiard, . Nom commercial A L'EX, pour lequel le CÉDANT est immatriculé au RCS de Chalonsur-Saône, sous le n°504 797 564.

**Propriété et jouissance à compter du jour de la signature de l'acte.**  
Prix : HUIT MILLE DEUX CENTS EUROS (8 200 €).

**Éléments incorporels :** SEPT MILLE DEUX CENTS EUROS (7 200 €).  
**Matériel :** MILLE EUROS (1 000 €). Payé comptant à l'acte.

Les oppositions, s'il y a lieu, seront reçues en la forme légale dans les dix jours de la dernière en date des insertions prévues par la loi, en l'étude de Me REVOIRARD- PARISOT, notaire à GIVRY (71640) 38, rue de la République où domicile a été élu à cet effet.

2003097

## TRIBUNAUX

### TRIBUNAL DE COMMERCE DE MÂCON

#### AUDIENCE DU 28.02.2020

**Jugement d'ouverture de liquidation judiciaire :**  
**SAS PROBAT FRANCE** (844 837 161 RCS Mâcon) 73, cours Albert Thomas 69003 LYON Travaux de maçonnerie et de gros oeuvre bâtiment

Date de cessation des paiements le 30/09/2019.  
Les créanciers de la procédure ci-dessus doivent adresser leurs titres de créances dans les deux mois de la publicité au BODACC à leur représentant : SCP BTSG 22, Quai Gambetta 71100 CHALON-SUR-SAÛNE

**Jugement d'ouverture de liquidation judiciaire immédiate :**  
**SARL TERRE NOUVELLE** (347 472 383 RCS Mâcon) Toutes activités d'agence de voyages notamment l'organisation et la promotion de voyages ou de séjours individuels et collectifs ou la vente de produits de ces activités toutes prestations de services pouvant être fournies à l'occasion de voyages ou de séjours notamment la délivrance de titres de transports... 3, rue Billet 71600 PARAY-LE-MONIAL

Date de cessation des paiements le 30/09/2018.  
Les créanciers de la procédure ci-dessus doivent adresser leurs titres de créances dans les deux mois de la publicité au BODACC à leur représentant : SCP DESLORIEUX, 21, Boulevard de la République 71100 CHALON-SUR-SAÛNE.

**Jugements d'ouverture de liquidation judiciaire simplifiée :**  
**Monsieur ODDE Pascal Jean** (408 127 686 RCS Mâcon) Réalisation et entretien de plantations ornementales, paysagiste, petite maçonnerie Les Arrouettes 71320 TOULON-SUR-ARROUX  
Date de cessation des paiements le 25/01/2020.

**SARL EURL JARDINS D'EDEN** (75 166 818 RCS Mâcon) La tonte des pelouses, la taille des haies, le débroussaillage, le ramassage des feuilles, le désherbage, les entretiens saisonniers, tous petits travaux de jardinage. Lieu-dit les Arrouettes 71320 TOULON-SUR-ARROUX  
Date de cessation des paiements le 25/01/2020.

Les créanciers des procédures ci-dessus doivent adresser leurs titres de créances dans les deux mois de la publicité au BODACC à leur représentant : SCP DESLORIEUX, 21, Boulevard de la République 71100 CHALON-SUR-SAÛNE.

**Jugement de conversion en liquidation judiciaire :**  
**SARL F.L.P.** (447 779 489 RCS Mâcon 447 779 489 RM 71) Façonnage d'imprimés pelliculage 89, rue Sainte-Marie 71000 MÂCON  
Date de cessation des paiements le 01/08/2019.

**Jugement d'ouverture de redressement judiciaire :**  
**SARL LE BON'ERRE** (831 742 473 RCS Mâcon) Bar, restauration, épicerie, point poste, dépôt de pain, journaux. 7, Route de Digoïn 71140 SAINT-AUBIN-SUR-LOIRE  
Date de cessation des paiements le 30/09/2019.

Les créanciers de la procédure ci-dessus doivent adresser leurs titres de créances dans les deux mois de la publicité au BODACC à leur représentant : SCP DESLORIEUX, 21, Boulevard de la République 71100 CHALON-SUR-SAÛNE.

**Jugement d'ouverture de procédure de sauvegarde :**  
**SAS PEZERAT-BONNET** (305 111 122 RCS Mâcon) Création, acquisition, exploitation de tous établissements ayant pour objet la serrurerie et le travail des métaux en général. Route de Bioux 71000 MÂCON

**Administrateur :**  
SELARL AJ PARTENAIRE, représentée par Me Maurice PICARD 22, rue du Cordier 01000 BOURG-EN-BRESSE

**Mission :** Assister le débiteur dans tous les actes concernant la gestion Les créanciers de la procédure ci-dessus doivent adresser leurs titres de créances dans les deux mois de la publicité au BODACC à leur représentant : SCP BTSG 22, Quai Gambetta 71100 CHALON-SUR-SAÛNE

**Jugement de clôture pour extinction du passif :**  
**Monsieur BONNETAIN Guy** (781 615 208 RCS Mâcon) Eleveur de chevaux Activité secondaire : loueur de chevaux. Lieu-dit Burchère 71260 AZE

**Jugements de clôture pour insuffisance d'actif :**

**La société LA PRESQU'ILE DE CHAMBILLY** (529 369 597 RCS Mâcon) Café restaurant, avec dépôt de gaz, articles de pêche, traiteur, vente de plats à emporter, activité sédentaire et ambulante. Rue de la République 71110 CHAMBILLY  
**La société SOCIÉTÉ DE RECUPERATION ALÉVÈQUE KEVIN** (492 559 257 RCS Mâcon) L'achat et la vente de machines outils, pièces automobiles, matériaux ferreux et non ferreux, neufs ou d'occasion, la démolition d'automobiles, démolition bâtiments et bâtiments industriels, ainsi que le négoce de déchets. 100 BIS, Route de Poisson 71600 PARAY-LE-MONIAL

**SARL SANTIONI** (344 112 263 RCS Mâcon 344 112 263 RM 71) Tous travaux de maçonnerie, terrassement, travaux publics, charpentes, couverture, isolation, location de matériel de travaux publics. Zone artisanale la Ragée 71410 SANVIGNES-LES-MINES

**SARL QUALI INT - EXT** (802 031 161 RCS Mâcon 802 031 161 RM 71) Tous travaux de maçonnerie générale, isolation, ravalement de façade, plâtrerie, peinture. Lieu-dit Marjolaine 71340 IGUÉRANDÉ

**SARL CAMPOVERT** (539 807 131 RCS Mâcon) Exploitation d'un camping, snack, bar, vente à emporter, alimentation, activité nautique, location de matériels de loisirs, toute vente de marchandises ne relevant pas d'une activité réglementée. 9, Route de Giblès 71800 LA CLAYETTE

**SARL JENNYSA** (449 870 088 RCS Mâcon) Bar Hôtel Restaurant, vente à emporter, traiteur. Place du Champ de Foire 71220 SAINT-BONNET-DE-JOUX

**SARL EURL Mécano Soudure Serrurerie GACON en abrégé "MSSG"** (503 170 680 RCS Mâcon 503 170 680 RM 71) Mécano soudure, serrurerie, chaudronnerie. Lieu-dit le Champ Brezat 71430 PALINGES

**SARL MENUISERIE ARTISANALE BRUNO CARVALHO** (481 515 831 RCS Mâcon) Fabrication et pose de menuiserie bois, PVC et alu, escaliers, parquets, agencement intérieur. 1106, Route De Plottes Champ Brulé 71700 TOURNNUS

**Monsieur GILLET Nicolas Bernard Guy** (489 913 525 RCS Mâcon 489 913 525 RM 71) Rôtisserie, traiteur, boucherie, charcuterie, snack, crêpes, gâteaux, boissons non alcoolisées, pizzas, fabrication de plats à emporter. Les Fleuriats 71340 IGUERANDE

2003101

## ANNONCES ADMINISTRATIVES

### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SAINT-CYR MÈRE BOITIER Entre Charolais et Mâconnais Mairie DE TRAMBLAY

#### AVIS AU PUBLIC

Enquête publique portant sur la mise à jour par révisions allégées n° 1 à 4 et modification n°1 du PLUI de l'ex CC de Matour et sa Région

Par arrêté n° 2020-02 du mardi 25 février 2020, le Président de la Communauté de communes Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de mise à jour du PLUI de l'ex Communauté de communes de Matour et sa Région par révisions allégées n° 1 à 4 et modification n° 1 : du **lundi 23 mars à 9h au jeudi 25 avril 2020 à 12h**.

La personne responsable de la procédure est la Communauté de communes Saint Cyr Mère Boitier entre Charolais et Mâconnais, représentée par son Président M. Jean-Paul AUBAGUE, dont le siège administratif est situé en Mairie de Tramblay (71520).  
A l'issue de l'enquête publique, le Conseil communautaire approuvera le PLUI mis à jour, éventuellement modifié pour tenir compte des observations émises lors de l'enquête et suivant l'avis du Commissaire enquêteur.

M. Christian FICHOT, Cadre honoraire SNCF-Ressaux, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision n° E19000165/21 de M. le Président du Tribunal Administratif de DIJON.

Il se tiendra à la disposition du public :  
**Lundi 23 mars 2020** de 9 h à 12 h au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay ;  
**Mardi 31 mars 2020** de 9 h à 12 h en Mairie de Dompierre les Ormes ;  
**Jeudi 9 avril 2020** de 9h à 12h en Mairie de Matour

**Jeudi 23 avril 2020** de 9 h à 12 h au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay ;  
Le dossier sera tenu à la disposition du public pendant la durée de l'enquête :

- Au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay, aux jours et heures habituelles d'ouverture au public, à savoir du lundi au jeudi de 9 h à 12 h et de 13h30 à 18h - vendredi de 9h à 12h ;

- En Mairie de Matour et Dompierre les Ormes aux jours et heures habituelles d'ouverture au public ;  
- Sur le site Internet communautaire <https://www.scmdb71.com> ;

- Sur un poste informatique accessible au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay et dans les Mairies de Matour et Dompierre les Ormes, aux jours et heures habituelles d'ouverture au public. Chacun pourra consigner ses observations sur un registre d'enquête publique à disposition au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay et dans les Mairies de Matour et Dompierre les Ormes, aux jours et heures habituelles d'ouverture au public.

Les observations pourront aussi être avant la clôture de l'enquête **jeudi 23 avril 2020 à 12 heures** ;

- Adressées par courrier à l'attention **du commissaire enquêteur**, au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay  
- Ou formulées par mail, à l'adresse suivante : [ep.pluii@scmb71.com](mailto:ep.pluii@scmb71.com)

Le dossier complet relatif à l'enquête publique comprend :  
- Le projet de PLUI arrêté, mis à jour après révisions allégées 1 à 4 et modification n°1 ;

- Le Procès-Verbal de la réunion d'examen conjoint valant avis des Personnes Publiques Associées ;

- Les avis émis sur le projet de PLUI, notamment l'avis de la C.D.P.E.N.A.F., celui de l'Autorité Environnementale ;

- La mention des textes qui régissent cette enquête publique et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative ;

- Le bilan de la concertation.  
Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public au siège de la Communauté de communes en Mairie de Tramblay, en Mairie des communes membres de l'ex CC de Matour et sa Région, sur le site Internet communautaire <https://www.scmdb71.com>, ainsi qu'à la Préfecture aux jours et heures habituelles d'ouverture au public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le Président  
Jean-Paul AUBAGUE  
2003015



### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

MISE À 2X2 VOIES  
DE CIRCULATION DE LA RN79  
(ROUTE CENTRE  
EUROPE ATLANTIQUE)  
ENTRE SAZERET (ALLIER)  
ET DIGOIN (SAÛNE-ET-LOIRE)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronchet, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saigny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.  
Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,  
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,  
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,  
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,  
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),  
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :  
- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,  
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.  
Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.  
Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,  
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),

- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoïn, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 ;

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,

- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilégal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publilégal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours)

- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu

- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,  
- en mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,  
- en mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,  
- en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00 et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00

- en mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,  
- en mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,  
- en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,  
- en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

A la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE A79/RCEA, 35, rue de Bellecroix 03400 ZYEURE.  
Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

2003072

## TRANSFORMATION

**KAWAN RESORTS**  
**SARL au capital de 2 000 000 €**  
**Siège social :** Château de Simard, 16, Route de Louhans 71330 SIMARD  
**492 553 169 RCS de Chalonsur- Saône**

L'AGE du 21/02/2020, a décidé de transformer la société en Société par Actions Simplifiée, sans création d'un titre moral nouveau, à compter du 21/02/2020 et a nommé en qualité de Président Mme ROTA épouse GAY Sylvia, demeurant 16, Route de Louhans, 71330 SIMARD. Du fait de la transformation, il est mis fin aux fonctions de la Gérance.

**Accès aux assemblées et vote :** Tout associé peut participer aux assemblées sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions. Chaque associé a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions.

**Transmission des actions :** La cession d'actions, à l'exception de la cession aux associés, doit être autorisée par la Société.  
Modification du RCS de Chalonsur-Saône

2003027

## CLOTURE DE LIQUIDATION



FIDUCIAL SOFIRAL  
Société d'Avocats - 74, rue Rambuteau  
71000 MÂCON

**GARAGE GRIFFON**  
Société à Responsabilité Limitée  
Au capital de 7 622 €  
Siège social : 4052, Route de Mâcon  
71870 LAIZE  
Siège de liquidation : 457, Route de Peronne 71260 SAINT-MAURICE-DE-SATONNAY  
418 370 466 R.C.S. Mâcon

En date du 30/11/2019, l'Associé Unique au siège de liquidation situé 457, Route de Peronne 71260 SAINT-MAURICE-DE-SATONNAY, a approuvé le compte définitif de liquidation, déchargé M. Roger GRIFFON, demeurant 457, Route de Peronne 71260 SAINT-MAURICE-DE-SATONNAY, de son mandat de liquidateur, donné à ce dernier quitus de sa gestion et constaté la clôture de la liquidation à compter du 30/11/2019. Les comptes de liquidation seront déposés au greffe du Tribunal de commerce de Mâcon, en annexe au Registre du commerce et des sociétés.

Pour avis  
Le Liquidateur  
2003316

## AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR PAYSAGER

Société à Responsabilité Limitée  
En liquidation  
Au capital de 2 500 €  
Siège social : La Bruyère Le Tartre  
71300 MARGINY  
Siège de liquidation : La Bruyère Le Tartre - 71300 MARGINY  
821 617 024 RCS Chalons-sur-Saône

Aux termes d'une décision en date du 28 février 2020, l'associé unique, après avoir entendu le rapport du liquidateur, a approuvé le compte définitif de liquidation, déchargé Monsieur Patrice LECOQ demeurant La Bruyère - Le Tartre - 71300 MARGINY, de son mandat de liquidateur, lui a donné quitus de sa gestion et a prononcé la clôture de la liquidation. Les comptes de liquidation sont déposés au greffe du Tribunal de commerce de Chalons-sur-Saône, en annexe au Registre du commerce et des sociétés et la Société sera radiée dudit registre.

Pour avis  
Le Liquidateur  
2003295

## POURSUITE D'ACTIVITE

**SERENITY**  
SAS au capital de 1 000 €  
Siège social : 5085, Route de Cuisery  
71370 BAUDRIERES  
RCS Chalons-sur-Saône  
831 000 476 00018

Par décision Assemblée Générale Ordinaire du 17/03/2020, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu à dissolution de la société malgré les pertes constatées, en application de l'art. L223-42 du Code de commerce à compter du 17/03/2020. Modification au RCS de Chalons-sur-Saône.

2003312

## TRANSFERT DE SIEGE SOCIAL

FIDUCIAL SOFIRAL  
Société d'Avocats - 74, rue Rambuteau  
71000 MÂCON

**ARI**  
Société par Actions Simplifiée  
Au capital de 15 000 €  
Siège social : 42, rue Tourneloup  
Espace Tourneloup  
71000 MÂCON  
880 929 070 R.C.S. Mâcon

Aux termes d'une délibération en date du 11/03/2020, l'AGE de la société ARI a décidé de transférer le siège social du « 42, rue Tourneloup - Espace Tourneloup - 71000 MÂCON » au « 24 et 40, rue des Essards 71000 MÂCON » à compter du 01/03/2020, et de modifier en conséquence l'article 4 des statuts.

Pour avis  
Le Président  
2003288

## EARL DE GRANDMONT

Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée  
En liquidation  
Au capital de 68 602,06 €  
Siège social et de liquidation : Grandmont - 71300 SAINT-BERAIN-SOUS-SANVIGNES  
318 908 845 RCS Chalons-sur-Saône

L'associé unique, par une décision du 28/02/2020, après avoir entendu le rapport de M. Jean-Marc LORIOT, liquidateur, a approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur, l'a déchargé de son mandat, et a prononcé la clôture des opérations de liquidation à effet au 31/12/2019. Les comptes de liquidation seront déposés au RCS de Chalons-sur-Saône.

Pour avis  
Le Liquidateur  
2003282

## CESSION DE FONDS



CABINET FIDACT  
ALAIN BALLETT  
Droit des sociétés -  
Droit fiscal  
6 rue de la Trémouille  
71100 CHALONS-SUR-SAÔNE

Suivant Acte Sous Seing Privé en date à CHALONS-SUR-SAÔNE du 13 mars 2020, enregistré au Service des Impôts de MÂCON le 18 mars 2020, Dossier 2000 0009090, référence 7104P01 2020 A 00981. La société CABINET INDÉPENDANT DE VÉRIFICATIONS TECHNIQUES, par sigle C.I.V.T SECURITE, Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité limitée au capital de 66 670 €, dont le siège social est 4, Lotissement Les Champs de La Maison 71370 OUROUX-SUR-SAÔNE, immatriculée au RCS de Chalons-sur-Saône sous le numéro 487 729 907,

**A CÈDE À** la société ALTISÉCURITÉ, Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité limitée au capital de 8 000 €, dont le siège social est 10, rue de l'Épicerie 71640 BARIZEY, immatriculée au RCS de Chalons-sur-Saône sous le numéro 834 092 157.

**LA BRANCHE D'ACTIVITÉ** de contrôle des parcs aventures et autres structures en hauteur dépendant du fonds de commerce sis et exploité 4, Lotissement Les Champs de la Maison 71370 OUROUX-SUR-SAÔNE, moyennant le prix de 42 000 €.

La prise de possession et l'exploitation effective par l'acquéreur ont été fixées au 13 mars 2020.

Les oppositions seront reçues dans les dix jours de la dernière en date des publicités légales au cabinet FIDACT 6, rue de la Trémouille 71100 CHALONS-SUR-SAÔNE

Pour avis  
2003311

## CHANGEMENT DE DIRIGEANT

### AVIS MODIFICATIF

## EARL LES VIGNES SOUS L'ÉGLISE

Société Civile  
Au capital de 300 000 €  
Siège social : Le Bourg  
71390 SAINT-VALLERIN  
503 463 028 RCS Chalons-sur-Saône

Aux termes d'un acte SSP en date du 19/02/20, les associés ont décidé de révoquer Monsieur Denis LAGARDE de ses fonctions de gérant de la société et ont décidé de ne pas procéder son remplacement, à compter de la même date.

Pour avis et mention  
La Gérance  
2003307

## SCI LA VILLE

SCI au capital de 457,35 €  
Siège social :  
71260 ST-MAURICE-DE SATONNAY  
RCS 331 338 954 Mâcon

Au terme de l'A.G. du 12/11/2019 tenue à MÂCON ont été nommés deux nouveaux co-gérants : M. JOURNAY Pierre domicilié : 35 bis, rue de l'Herminier 71000 MÂCON Madame DUVERNAVY Emmanuelle Madeleine CHARRIER domiciliée : 39, rue de la Magdeleine 44950 SAINT-VINCENT-DES-LANDES.

Au terme de l' A. G. du 23/12/2019 tenue à Mâcon a été nommé un nouveau co-gérant : Madame DUVERNAVY Françoise Christine NELSON domiciliée : 135 Th Street 3013 NE WA 98125 SEATTLE (Etats-unis d'Amérique)

Mention sera faite au RCS de Mâcon  
Pour avis  
2003318

## ANNONCES ADMINISTRATIVES



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Préfète de l'Allier

## AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

MISE À 2X2 VOIES  
DE CIRCULATION DE LA RN79  
(ROUTE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE)  
ENTRE SAZERET (ALLIER) ET DIGOIN (SAÔNE-ET-LOIRE)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Morlet, Tronget, Cressanges, Brasnay, Besson, Chemilly Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Dompierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saligny-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier. Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr),
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoin, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilégal.fr/enqueteepublique/enquetesEnCours](http://www.publilégal.fr/enqueteepublique/enquetesEnCours)
- par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu
- par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations

orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Cressanges, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Chemilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,
- en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00 et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Montbeugny, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Dompierre-sur-Besbre, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

A la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'heure précise sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE A79/RCEA\_35, rue de Bellecroix 03400 VZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).

2003289

## MODIFICATION CAPITAL

## SOCIÉTÉ DE MENUISERIE BOIS PELLETIER ET FILS Par sigle SMBPF

Société à Responsabilité Limitée  
Au capital de 52 500 €  
Siège social : 480, Route des Brûlés  
71290 SIMANDRE  
RCS Chalons-sur-Saône 401 943 063

Aux termes d'une AGE en date du 12 mars 2020, il résulte que le capital social : a été réduit de 26 215 € pour être ramené de 52 500 € à 26 285 €, a été augmenté d'une somme de 26 215 € pour être porté de 26.285 € à 52.500 €, par incorporation de paille somme prélevée sur le compte "autres réserves". Les statuts ont été modifiés en conséquence.

Pour avis  
2003320

## AVIS DIVERS

### ÉTUDE BIZOLLON ASSOCIÉS NOTAIRES 71710 MONTCENIS

Par testament du 29.01.2007 déposé au rang des minutes de Maître Vincent BIZOLLON à MONTCENIS (71710) suivant procès-verbal dont la copie authentique a été reçue par le tribunal de grande instance de Chalons-sur-Saône, 23.03.2020.

**Madame Marie France GENEVOIS**, demeurant à LE CREUSOT (71200) 8, rue du Canada.

Née à LE CREUSOT (71200), le 5 juin 1935.

**Veuve de Monsieur Henri DOUHERET** et non remariée. Non liée par un pacte civil de solidarité.

De nationalité Française. Résidente au sens de la réglementation fiscale. Décédée à LE CREUSOT (71200) (FRANCE), le 18 novembre 2019.

**A INSTITUÉ UN LÉGATAIRE UNIVERSEL** : Madame Dominique GUENARD, divorcée de Monsieur Serge REPY, demeurant 48, boulevard Saint-Antoine, 71200 LE CREUSOT. Ses oppositions seront reçues dans le délai d'un mois à compter du 23.03.2020 entre les mains du Notaire chargé du règlement de la succession.

Pour avis  
Maitre Vincent BIZOLLON  
2003286

## **Annexe 7**

### **Publication Nationale de l'avis d'enquête dans « Le Monde » et « Le Figaro »**

**LE FIGARO**

« Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur » - Beaumarchais

**« FIGAROSCOPE »**

- **A la une** : les plus belles chambres avec vue sur les monuments de Paris
- **Restaurants** : petit guide des tables pour amateurs de vin

**MANUEL VALLS**  
 « L'ANTISÉMITISME ET L'ANTISIONISME PLUS QUE JAMAIS À COMBATTRE » PAGE 17

*Demain édition*

**MIGRANTS**  
 L'Europe affiche un front uni face à la pression turque  
 PAGE 6

**ISRAËL**  
 Nétanyahou en passe de remporter son pari électoral  
 PAGE 7

**IMMOBILIER**  
 Les habits neufs du quartier d'affaires de la Défense  
 PAGES 20 ET 21

**DISTRIBUTION**  
 Le meuble résiste à l'e-commerce  
 PAGE 23

**CINEMA**  
 « La Communion », un drame du réalisateur polonais Jan Komasa  
 PAGE 28

**LE FIGARO ENTREPRENEURS SPECIAL FRANCHISE**  
 CAHIER SPECIAL

**CHAMPS LIBRES**

À Marseille, l'État frappe les voyous au portefeuille  
 1958-2020 : quand, pourquoi et par qui fut utilisé l'article 49-3 ?  
 La tribune de Marc Lambron  
 Les chroniques de Mathieu Laine et de Bertille Bayart  
 PAGES 14 à 17

**FIGARO OUI FIGARO NON**

**Réponses à la question de mardi :**  
 Confitit syro-turc : craignez-vous un afflux de migrants depuis la Turquie, comme en 2015 ?

**NON 11% OUI 89%**

TOTAL DE VOTANTS : 94 982

**Votez aujourd'hui sur lefigaro.fr**  
 L'épidémie de coronavirus peut-elle vous dissuader d'aller voter aux municipales ?

ILLUSTRATION : FABIAN CLARIFOND

# 49-3, municipales: la majorité sous haute tension

Le passage en force de l'exécutif sur la réforme des retraites alimente les dissensions au sein du groupe macroniste, déjà fragilisé par des divergences stratégiques en vue des municipales.

Mardi, dans l'hémicycle de l'Assemblée, les oppositions de droite et de gauche ont bruyamment défendu leurs motions de censure contre le gouvernement après le recours au 49-3 sur la réforme des retraites. Une colère plus discrète mais tout aussi dangereuse pour l'exécutif traverse également les rangs de la majorité après le passage en force décidé par Édouard Philippe. Depuis samedi, un sénateur et deux députés ont choisi de claquer la porte de LREM. Des tensions qui viennent s'ajouter à des divergences entre les différents sensibilités politiques de la macronie, qui se sont notamment exprimées pendant la campagne des municipales. Au Havre, où il candidate en tête de liste, le premier ministre joue gros : il espère que la contestation dont il est la cible ne pèsera pas sur un scrutin déterminant pour son avenir politique.

► **DROITE ET GAUCHE DÉNONCENT UN « FIASCO PARLEMENTAIRE »** ► **À PARIS ET AU HAVRE, ÉDOUARD PHILIPPE ESPÈRE LIMITER L'IMPACT DU 49-3**  
 ► **ALAIN RICHARD, LE CORESPONSABLE CONTESTÉ DES INVESTITURES AUX MUNICIPALES** PAGES 2, 3 ET L'ÉLECTORAL



## Coronavirus: l'hôpital et les médecins généralistes en première ligne contre la maladie

Les médecins généralistes se disent peu informés face à l'épidémie qui se propage en France et regrettent que les masques les plus protecteurs, dits FFP2, soient toujours réservés aux seuls établissements hospitaliers. **PAGES 10 ET 11**

## Face au choc de l'épidémie, l'Amérique baisse ses taux d'intérêt

C'est une première depuis la crise financière de 2008 : inquiète des effets du coronavirus sur l'économie et pressée par Donald Trump d'agir, la banque centrale des États-Unis a décidé mardi de baisser par surprise ses taux d'intérêt de 0,5%. Toute la journée, les autorités monétaires et financières mondiales se sont concertées pour préparer une action commune en cas de dégradation de la situation. Prête « à prendre les mesures appropriées », la BCE pourrait rapidement passer à son tour à l'offensive. **PAGE 22**

**ÉDITORIAL** par Vincent Trémolet de Villers [vincent@lefigaro.fr](mailto:vincent@lefigaro.fr)

## Le coût du « en même temps »

L'or s'est transformé en plomb. L'acheminement des premiers jours, celle qui unissait, dans l'espoir majoritaire, la droite et en même temps la gauche, n'opère plus. Ce qui semblait complémentaire - esprit de réforme et démocratie renouvelée - devient, à l'ombre du 49-3, contradictoire. Ce qui déclenchait un enthousiasme presque béat - hémicycle, apaisement, réconciliation - a laissé place à dix-huit mois d'affrontements politiques et sociaux. « Plus belle la vie politique » a vécu. « Il nous faut » reprend la main. À l'Assemblée, le 49-3 vient au secours de ceux qui l'ont dénoncé quand Manuel Valls en faisait usage. Dans le parti, les combinaisons politiques se remplacent, c'est une question de temps, la pratique managériale. Aux élections municipales, la force centrale jouera le rôle dévolu autrefois au centre, celui d'un parti suppléant. Le fleuve en marche, dont la sous-doune crise, en 2017, devait importer à jamais les vieilles boutiques politiques, retrouve son lit. Il est étroit. Cette sombre perspective tourmente les députés de la majorité comme les futurs élus municipaux. Devront-ils, au soir du 15 mars, soutenir ce qu'ils ont abhorré ?

La question risque de se poser, plus qu'ailleurs, à Paris. Si Rachida Dati arrive en tête, la rejoindra, c'est amarrer le bateau macronien à Port-Sarkozy. L'ignorer, c'est devenir l'allié objectif d'Anne Hidalgo. On le voit, la stratégie du « en même temps » exige d'être hégémonique, sinon elle n'est plus qu'un doulosieux tiraillement.

Malgré les tensions, les divisions, les départs, la majorité survivra aux municipales et à la réforme des retraites. Les institutions la protègent et le président de la République, seul mur porteur de cet étrange édifice politique, ne sera pas le premier à perdre les élections intermédiaires. Certains de ses prédécesseurs, dans cette situation, furent même réélus, il faudra néanmoins qu'Emmanuel Macron imagine autre chose que l'apologie de son bilan ou la martingale du duel face à Marine Le Pen. Les tensions qui traversent la majorité en témoignent : il faut changer la pratique pour retrouver une dynamique. ■

**AGUTTES**  
 MAISON DE VENTES AU ENCHÈRES

**IMPRESSIONNISTE & MODERNE**

4 ventes par an, Paris  
 Prochaine vente en préparation 30 mars 2020

AGUSTE REMISE: Adjudé 300 000 € TTC

**Expertises gratuites et confidentielles**  
 Charlotte Reyner-Agutes  
 +33 (0)1 41 92 06 49 - [reynier@aguttes.com](mailto:reynier@aguttes.com)

170 places de ventes aux enchères indépendantes en France\*  
 Neuilly-sur-Seine - Paris - Lyon - Aix-en-Provence - Bruxelles  
 aguttes.com | Bureau: 01 41 92 06 49

M 00108 304-F-2,90 €

480 120 € - M6 180 € - DN 4 200 € - CAN 3 000 € - D 1 800 € - A 1 500 € - FFP 1 000 € - Carbone 1 200 € - SB 2 000 € - SR 1 400 € - 3000 1 200 € - PA 1 000 €  
 LCP 1 200 € - N 1 400 € - PONT 2 000 € - 1 300 € - M&M 1 200 € - T&N 1 400 € - 2000 CPA 1 200 € - 2000 CPA 1 200 €



SOCIÉTÉ

# Assas renonce à une conférence sur le conflit israélo-palestinien

## L'annulation de cette intervention, jugée trop « sensible », indigné les invités de ce cycle de rencontres, qui estiment que l'université est « soumise à une pression moralisatrice ».

CAROLINE BEYER @BayarCaroline

**UNIVERSITÉ** Peut-on encore tenir une conférence sur le thème du conflit israélo-palestinien au sein de l'université française ? Paris-II Panthéon-Assas a décidé que non. Le 24 février, l'Institut Médiante, organisateur d'une série de conférences sur l'Orient en 2020, reçoit un mail de la direction l'informant que l'intervention traitant du conflit israélo-palestinien, prévue le lendemain, « ne peut être održée », en raison du « caractère très sensible » du sujet et du « peu de temps disponible pour évaluer les risques ». Étonnement et indignation des responsables de l'Institut orientaliste et des trois professeurs spécialistes de la question qui devaient intervenir.



La direction de l'université Paris II, où devait se tenir la conférence, évoque un « risque d'incidents violents » pour justifier son annulation. L'UNIVERSITÉ PARIS II PANTHÉON-ASSAS

« Comme pour les autres conférences, nous avions pourtant averti l'université dans les temps », explique Saïd Abell, étudiant iranien en master droit des affaires, en charge de ce cycle de conférences. Association universitaire implantée à Paris-I, Paris-II, Sciences Po ou encore l'université de Cergy, l'Institut Médiante est un cercle de réflexion qui se revendique « apolitique », « non confessionnel » et « non communautaire ». De l'Iran à l'Algérie, en passant par les pétromarchés du Golfe, les 20 conférences programmes d'octobre à juin ambitionnent de poser les enjeux en Orient, de l'Afrique du Nord à l'Asie centrale.

« Sur le plan des principes, c'est grave »

« Toutes nos conférences abordent des sujets sensibles. C'est le raison pour laquelle nous choisissons soigneusement nos intervenants. L'objectif est d'ouvrir le discus-

sion sans tabous, fait valoir le jeune homme. L'université n'est-elle pas le temple des idées et du débat ? Pourquoi priver les étudiants de cela ? »

« Sur le plan des principes, c'est grave. Si on ne peut plus débattre à l'université, on peut-on le faire ? », s'insurge Jean-Frédéric Chagnolland, professeur de science politique et directeur de l'Institut de recherches et d'études Méditerranée Moyen-Orient. Il devait intervenir, le 25 février, aux côtés de Jean-Claude Lescure, historien, et Emmanuel Dupuy, président de l'Institut Prospective et Sécurité en Europe (IPSE). « Si le sujet est jugé trop sensible, il faut prendre des mesures de précaution », poursuit cet ancien doyen de la faculté de droit de Cergy. À l'annonce de l'annulation de la conférence, il a aussitôt contacté la direction de l'université. Il ne s'agit « pas uniquement d'un sujet sociétal

qui peut agacer quelques personnes », lui répond celle-ci, mais d'un sujet sur deux pays en guerre depuis soixante-dix ans ». Et de conclure à un « risque d'incidents violents ».

Pression, ou autocensure ? À Paris-Assas, où l'on ne commente pas, les associations étudiantes ne se sont pas mobilisées pour exiger une réévaluation de l'annulation. « L'université est sur ses gardes par rapport à ce sujet complexe, et je la comprends », estime Renaud La Joie, président de la lésitation des associations d'Assas et ancien président de l'association Assas Monde arabe. « Nous nous ferions d'aborder le conflit israélo-pa-

lestinien. Le considérer que le débat est saturé et qu'il ne faut pas échanger les esprits », ajoute-t-il. « Le contexte est délétère. L'université est soumise à une pression moralisatrice », assène Emmanuel Dupuy, avant d'évoquer la conférence internationale sur le terrorisme, initialement prévue en novembre à l'université de la Sorbonne et délocalisée à l'École militaire, car jugée trop dangereuse. « Il y a déjà traversé un lieu "neutre". Et ce n'est pas l'université », s'émote-t-il.

Dans un autre registre, c'est une conférence de la philosophe Sylviane Agacinski qui avait été annulée en octobre par l'université de Bordeaux, des associations LGBT dénonçant alors la venue d'une « homophobe notoire pour parler PMA et GPA ».

D'Alain Finkielkraut à François Hollande, l'interdiction d'accès à l'université par une minorité de militants devient monnaie courante. La partie a failli se rejouer mardi à Sciences Po Lille, où le député européen conservateur François-Xavier Bellamy était programmé. Dans une lettre ouverte au directeur, un collègue d'associations accuse le député LR d'avoir tenu « des propos et actes à visée discriminatoire ». Mais Pierre Mathiot a tenu bon face à cette trentaine de militants d'extrême gauche, « toujours les mêmes, une secte qui fait la police de la pensée ». À la même heure que le député se tenait dans une salle voisine une conférence de Françoise Vergès sur le féminisme décolonial. « C'est cela la liberté d'expression », explique Pierre Mathiot. ■

EN BREF

### Deuil d'un enfant: le Sénat porte le congé à 15 jours

Le Sénat, dominé par l'opposition de droite, a voté mardi à l'unanimité, avec le soutien approuvé du gouvernement, une proposition de loi portant à 15 jours, contre 3 jusqu'à présent, le congé pour le deuil d'un enfant de moins de 25 ans. Ce sujet douloureux avait fait l'objet d'un conseil de la majorité présidentielle à l'Assemblée nationale.

### Piotr Pavlenk mis en examen pour violences aggravées

L'artiste russe Piotr Pavlenk, mis en cause dans l'affaire de la sextape de Benjamin Griveaux, a été mis en examen, mardi, pour des « violences aggravées » commises lors du révélation du jour de l'An. Il a été placé sous contrôle judiciaire avec « obligation de soins », alors que le parquet sollicitait son placement en détention provisoire. Par ailleurs, une expertise psychologique a été ordonnée concernant sa compagne, Alexandra de Taddeo, dans l'affaire Griveaux.

### Lait infantile: Danone réévalue la contamination de son site de production

Danone, propriétaire de Gallia, mis en cause par des parents ayant découvert des vers dans le lait de cette marque, a écarté l'hypothèse d'une contamination sur le site de production. Des « experts externes » ont été mis en cause par la société.

# Un test sanguin prédictif d'Alzheimer en préparation

## Une prise de sang basée sur la protéine tau pourrait prédire la progression des symptômes.

DAMEN MASCRET @dammascret

**DÉPISTAGE** Deux études, l'une américaine l'autre suédoise, publient simultanément dans la revue internationale Nature Medicine le 2 mars, ouvrent nettement la voie à un test sanguin (prise de sang) utilisable pour le diagnostic de la maladie d'Alzheimer. Du moins pour un premier dépistage. « Je pense qu'une imagerie cérébrale anatomique (type IRM ou scanner, NDIR) restera nécessaire dans un deuxième temps pour détecter d'autres maladies qui peuvent entraîner des troubles cognitifs », explique au Figaro Renaud La Joie, chercheur postdoctoral à l'université de Californie à San Francisco (UCSF) et coauteur de l'étude américaine.

« Le test sanguin pourrait éventuellement être déployé en première ligne pour des gens préoccupés par des troubles de la mémoire », explique le premier auteur, le Pr Adam Boxer, professeur de neurologie à l'UCSF. « Ceci afin d'identifier ceux qui doivent être adressés dans des centres spécialisés ou être traités avec de nouvelles thérapies une fois qu'elles seront approuvées ».

Actuellement, en dehors des tests de mémoire, simples mais peu spécifiques, les chercheurs sont obligés de recourir à des examens compliqués et coûteux, notamment l'imagerie cérébrale par PET scan (tomographie par émission de positrons) ou l'analyse du liquide céphalo-rachidien par une ponction lombaire.

Les auteurs des études qui viennent d'être publiées ont eux mesuré par une prise de sang le taux de protéine tau (pTau181) plasmatique. Les Suédois l'ont fait sur 589 individus, les Américains sur 362 patients, dont des malades d'Alzheimer, d'autre type de maladie neuro-dégénérative (démence fronto-tempora-

le), de troubles cognitifs modérés (MCI) ainsi que des sujets sains. L'accumulation de protéine tau phosphorylée dans les neurones est en effet l'un des deux mécanismes impliqués dans la maladie d'Alzheimer, avec l'accumulation de plaques amyloïdes entre les neurones.

### Renseigner chaque malade sur ce qu'il attend

Le résultat semble solide. « Le taux de pTau181 est trois fois plus élevé en cas de maladie d'Alzheimer que chez des sujets sains, remarque Renaud La Joie. En outre, le dosage de pTau181 est bien corrélé avec les dépôts de protéine tau que l'on observe en PET scan et l'est aussi avec l'atrophie du cortex cérébral dans les régions typiques de la maladie d'Alzheimer. »

L'avantage du test sanguin est évident pour accéder aux essais cliniques. « Le temps et l'argent nécessaires pour sélectionner, par le PET scan ou la ponction lombaire, les candidats aux essais thérapeutiques ralentissent considérablement le processus », remarque dans un communiqué le Pr Richard Hodges, directeur de l'Institut national américain du vieillissement (NIA). L'un des gros financements de l'étude californienne, « le développement d'un test sanguin permettrait de sélectionner des groupes de volontaires beaucoup plus grands et plus variés ».

Mais le dosage sanguin aura un autre intérêt majeur lorsqu'il sera standardisé et validé sur de plus grands effectifs de malades. Il pourra renseigner individuellement chaque malade sur ce qu'il attend. « Personne n'est un malade "moyen", précise Renaud La Joie. Ce que veulent les malades pour pouvoir se préparer, c'est savoir, dans leur cas personnel, comment vont évoluer les symptômes. » Le test pourrait être disponible en routine d'ici cinq ans. ■

**OSP** APPEL D'OFFRES - AVIS D'ENQUETE  
01.49.04.01.85 - annonces@osp.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE  
Mise à 2 x 2 voies de circulation

de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digois (Saône-et-Loire)

Par arrêté n°19/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Crespannes, Brezmy, Besnot, Chermilly, Bessey-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neully-le-Réal, Montbony, Thud-sur-Azain, Dongiermes-sur-Beubre, Dion, Pierre-sur-Lain, Sully-sur-Bonhois, Coulanges, Molinet et Chassenat.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre de régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNIES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVELINZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du COGED et le métré en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr),
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digois, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'à vendredi 24 avril 2020 à 18h00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : www.publieg.fr/enquetespubliques/enquetesEnCours et consultable en ce même lieu,
- par voie électronique à l'adresse suivante : pref-avis-public@allier.gouv.fr

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- en mairie de Deux-Chaises, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Crespannes, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Chermilly, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,
- en mairie de Toulon-sur-Allier, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00, et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Montbony, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en mairie de Dongiermes-sur-Beubre, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en mairie de Pierre-sur-Lain, le mardi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- en mairie de Molinet, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

Pendant l'enquête publique, à la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, une réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79RCEA, 35 rue de Belleville - 03400 YZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier (www.allier.gouv.fr).



## Coronavirus : menace sur l'économie mondiale

► Le risque d'un ralentissement très sévère de l'économie mondiale s'accroît à mesure de la propagation de l'épidémie en Asie et en Europe

► L'OCDE prédit désormais une croissance mondiale ramenée à 2,4% en 2020, soit le niveau le plus bas depuis les crises financières de 2008-2009

► L'organisation internationale appelle les pays à coordonner leurs actions et à soutenir l'activité. Gouvernements et banques centrales se mobilisent

► En France, l'impact sur l'économie s'annonce « beaucoup plus significatif » que prévu, a reconnu Bruno Le Maire, faisant craindre une récession

► Sur le plan sanitaire, un nouveau foyer épidémique a été identifié dans le Morbihan. Prise en charge des malades et dépistage évoluent

PAGES 6 À 10

## LES MIGRANTS, OTAGES DU JEU GÉOPOLITIQUE

► En ouvrant sa frontière, la Turquie a provoqué un afflux de milliers de réfugiés désireux de se rendre en Grèce, porte d'entrée vers l'Europe

► Athènes a bouclé le passage et, tandis qu'une partie de la population locale affiche son hostilité, demande l'aide de Bruxelles

► Face au désastre humanitaire et au chantage d'Ankara, qui exige un soutien dans la guerre contre le régime syrien, les Européens peinent à trouver une réponse commune



A Doyran, en Turquie, près de la frontière grecque.

BYRON SMITH POUR « LE MONDE »

PAGES 4-5

### Israël

#### Benjamin Nétanyahou revendique la victoire

Arrivé en tête à l'issue de ces troisièmes législatives en un an, le Likoud espère être tout proche de la majorité à la Knesset. Le premier ministre sortant s'apprete désormais à renégocier avec ses alliés de la droite

PAGE 2

### Justice

#### Penelope Fillon tente de justifier son salaire

La défense a énuméré les activités dans la Sarthe légitimant, à ses yeux, un statut d'assistante parlementaire de son mari

PAGE 13

## Retraites Le recours au 49.3 et les contradictions du macronisme

LE GOUVERNEMENT devait affronter mardi à l'Assemblée nationale deux motions de censure, déposées l'une par la droite, l'autre par la gauche, après sa décision de recourir à l'article 49.3 pour y clore l'examen en pre-

mière lecture du projet de réforme des retraites. Ces motions n'ont aucune chance d'être adoptées. Mais, dans les rangs macronistes et au sein même du gouvernement, l'utilisation de cette procédure agace. Certains consi-

dèrent qu'elle est peu compatible avec la promesse de renouveau démocratique portée par le chef de l'Etat en 2017 et qu'elle met à mal le passage à l'«acte II» du quinquennat axé sur l'«écoute».

PAGES 11-12 ET 30

### ÉDITORIAL

#### LE MAUVAIS USAGE DU 49.3

PAGE 31 ET CHRONIQUE

### LE REGARD DE PLANTU



### Procès

#### La justice demande des comptes à Pierre Botton

PAGE 13

### Transport

#### Le tramway a désenclavé Clichy-sous-Bois

PAGE 14

### Tribune

#### Pour un nouvel Epinay de la gauche!

PAGE 28

**BALTHAZAR**  
PARIS

L'hôtellerie de luxe, une expérience unique à vivre chaque nuit

Literie pensée pour répondre aux standards de l'hôtellerie haut de gamme. Fait main breton dans la grande tradition artisanale. Matelas 32 cm, 2 000 ressorts ensachés, 7 zones de confort, matières naturelles : soie, laine, coton. Fabrication française.

**EspaceTopper®**  
Maison familiale depuis 1926

COLLECTION BALTHAZAR EN EXCLUSIVITÉ À PARIS

66 rue de la Convention Paris 15<sup>e</sup> • 7j/7 56-60 cours de Vincennes Paris 12<sup>e</sup> • 7j/7  
01 40 59 02 10, M<sup>o</sup> Boucicaut, P. gratuit 01 43 41 80 93, M<sup>o</sup> Pte de Vincennes/Nation  
Canapés, armoires lits, dressings, gain de place, mobilier contemporain :  
toutes nos adresses sur [www.topper.fr](http://www.topper.fr)

# Des proches de Donald Trump au secours de La Manif pour tous

Jay Sekulow, l'un des avocats du président américain, est à la tête d'une association ultraconservatrice, soutien actif du mouvement antimariage homosexuel



Jay Sekulow, à Washington, le 5 février.  
PATRICK SEMANSKY/AP

## ENQUÊTE

La Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), l'instance juridique suprême du Conseil de l'Europe, on ne décèle pas, deux semaines après la publication dans l'hebdomadaire français d'extrême droite  *Valeurs actuelles*  d'un long article expliquant comment George Soros aurait « infiltré » l'institution. Selon cette enquête, une dizaine de juges seraient « liés » (comprendre qu'ils ont pu y travailler par le passé) à des ONG comme Amnesty International, qui reçoivent elles-mêmes des subsides de la part d'Open Society, organisation caritative du milliardaire américain d'origine hongroise. Suffisant aux yeux du magazine pour faire sa « une » sur un « scandale Soros ».

A la source de ces « révélations », qui ont surtout fait réagir dans la sphère conservatrice française, de la présidente du Rassemblement national (RN) Marine Le Pen à Philippe de Villiers en passant par le député (Les Républicains, LR) du Vaucluse Julien Aubert, on trouve un rapport de deux cents pages, rédigé par un homme, le docteur en droit Grégor Puppink, pour le compte de l'organisation qu'il dirige, le Centre européen pour la justice et le droit (European Center for Law and Justice, ECLJ). Ce groupe de défense d'intérêts veut dénoncer une « influence » progressiste exercée sur la CEDH.

Peu connue en France, l'ECLJ hante depuis deux décennies les arcanes de la CEDH, pour y porter la voix du conservatisme chrétien. Le lobby, dont la devise, « Justice et Droit sont l'appui de ton trône, l'Amour et Vérité marchent devant ta face », est tirée des Psaumes de la Bible, est le bras juridique de La Manif pour tous, le mouvement français antimariage homosexuel, encore mobilisé mardi 3 mars contre la loi bioéthique. Grégor Puppink, était présent sur le podium de nombreux rassemblements contre le mariage gay ou la procréation médicalement assistée (PMA), de 2013 à 2019.

### Batailles juridiques

C'est l'ECLJ qui mène la bataille juridique pour lutter au niveau européen contre l'autorisation de la PMA aux couples homosexuels ; l'ECLJ toujours qui ferait contre la reconnaissance de citoyenneté des enfants issus d'une gestation pour autrui (GPA). C'est toujours l'ECLJ qui était à la manœuvre pour maintenir en vie Vincent Lambert, cet

homme plongé dans un état végétatif à la suite d'un accident de la route, finalement décédé en juillet 2019 après des années de controverse juridico-médicale.

L'ECLJ se frotte aussi aux questions identitaires, brandissant en 2019 la crainte d'une « application de la charia [la loi religieuse islamique] en Europe » à la suite d'une décision de justice en Grèce. La première grande victoire de l'ECLJ, l'affaire Lautsi, dans laquelle le think tank a plaidé pour que l'Italie puisse maintenir des crucifix dans ses écoles, a valu en 2011, à M. Puppink le titre de chevalier de l'Ordre du Mérite de la République italienne. L'homme est aussi commandeur dans l'ordre vaticanique de Saint-Grégoire-le-Grand, décerné par le Saint-Siège aux défenseurs de l'Eglise.

### Agenda ultraconservateur

Concrètement, l'ECLJ, qui bénéficie également d'un statut d'ONG accréditée aux Nations unies (ONU), emploie des méthodes classiques d'influence, en produisant des rapports et des communiqués de presse, mais aussi en intervenant directement dans les procédures.

« C'est une forme de lobbying », estime l'avocate Caroline Mécarry, spécialiste du droit de la famille et de la défense des familles homosexuelles, qui a eu bien souvent affaire à l'ECLJ. Elle en détaille la méthode : « Ils font des demandes d'intervention volontaire dans les procédures de la CEDH. » Une intervention volontaire permet à une association qui s'estime concernée par une affaire de glisser un commentaire de son cru au sein de la procédure, au même titre qu'une plaidoirie. « C'est une pratique répandue, l'équivalent d'une plaidoirie d'avocat », confie-t-on à la présidente de la CEDH, même si l'ECLJ, « très active », en a fait un système. Au total, l'ECLJ a été « tierce partie » d'une procédure dans soixante-cinq affaires traitées à la CEDH. Basée à Strasbourg, l'ECLJ repose sur une association de droit local alsacien et mosellan, qui n'a jamais déposés ses comptes depuis sa création en 1998.

Comment fonctionne et se finance cette ONG, qui affiche une douzaine de collaborateurs réguliers ? Pour le comprendre, il faut franchir l'Atlantique. Car l'ECLJ n'est qu'une filiale européenne d'un groupe américain dont elle reprend le nom : l'American Center for Law and Justice (ACLJ), une structure créée en 1990 par l'un des chefs de file du conservatisme chrétien américain, Pat Robertson. Plusieurs fois candidat à l'in-

vestiture républicaine, ce télévangéliste multimillionnaire, fondateur d'un réseau de radios et télévisions chrétiennes, Christian Broadcasting Network, est connu pour ses prises de position outrancières, évoquant notamment une conspiration des juifs, des franc-maçons ou des Illuminati pour la domination mondiale.

Qualifiée par le quotidien américain  *Washington Post*  de « puissant empire caritatif » fondé sur du télémarketing agressif destiné à recueillir des dons, l'ACLJ, qui a levé 22 millions de dollars (19,7 millions d'euros) en 2019, finance des actions légales destinées à promouvoir un agenda ultraconservateur. Dans son dernier rapport annuel, intitulé « Relentless » (« Implacable »), l'ACLJ évoque son action contre l'avortement, pour la défense d'Israël ou sa lutte contre le « deep state », « l'Etat profond », décrit comme « une faction politique secrète visant à coordonner les efforts (...) pour influencer la politique nationale ».

La manne de l'ACLJ a permis de financer l'ECLJ de Grégor Puppink pour un peu plus de 1 million de dollars en 2019. Et pas seulement. Outre la succursale européenne, il existe une branche « slave » (Slavic Center for Law and Justice), destinée à agir en Europe de l'Est, qui noue des liens étroits avec les conservateurs hongrois et soutient le président russe Vladimir Poutine dans sa lutte contre la « propagande homosexuelle ». L'ACLJ est également présente et active en Afrique. Sa filiale locale, l'African Center for Law and Justice, est ainsi intervenue très activement au Zimbabwe au début des années 2000 pour que l'homosexualité y demeure un crime.

### Une affaire de famille

Pat Robertson ne gère plus au quotidien l'ACLJ, passée dans les années 1990 aux mains d'une autre famille tout aussi influente : les Sekulow. Dans l'éditorial qu'il signe en marge du rapport annuel 2019 de l'ACLJ, Jay Sekulow, son président, l'assure : « Face au diable, nous n'abandonnons pas, nous ne courbons pas l'échine. » Né à Brooklyn il y a 63 ans, passé du judaïsme au christianisme conservateur, le patron de l'ACLJ était l'un des avocats du président des Etats-Unis Donald Trump dans le cadre de la procédure de destitution qui fut lancée contre lui pour ses liens supposés avec la Russie.

M. Sekulow, qui dispose de son programme de radio, « Jay Sekulow Live! », diffusé sur 850 stations américaines, avait déjà fondé en 1988 une autre ONG, Christian Advocates Serving Evangelism (CASE), d'avocats chrétiens servant l'évangélisme, dirigée par son épouse et ses deux fils. Les deux structures sont désormais largement interconnectées, et assurent un train de vie plus que confortable à M. Sekulow et à ses proches.

**L'ECLJ était également à la manœuvre pour maintenir en vie Vincent Lambert, décédé en juillet 2019**

Chez les Sekulow, l'activisme chrétien conservateur est en effet une affaire de famille. Outre Jay, son épouse Pamela, leurs enfants Jordan et Logan, son frère Gary et son neveu Adam sont tous rémunérés par l'ACLJ. Selon une enquête de l'Associated Press, ACLJ et CASE ont ainsi versé plus de 65 millions de dollars aux Sekulow entre 2008 et 2017, sous

forme de salaires réglés aux membres de la famille ou à des cabinets d'avocats leur appartenant. Selon les documents fiscaux américains, l'ACLJ indiquait ainsi en 2019 avoir versé plus de 6 millions de dollars à Constitutional Litigation and Advocacy Group, la firme d'avocats de Jay Sekulow. ■

SAMUEL LAURENT



## APPEL D'OFFRES - AVIS D'ENQUETE

01.49.04.01.85 - annonces@osp.fr



### AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Mise à 2 x 2 voies de circulation

de la RN 79 (Route Centre Europe Atlantique) entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire)

Par arrêté n°619/2020 du 27 février 2020 de la préfète de l'Allier, une enquête publique relative au projet susvisé est prescrite du 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au 24 avril 2020 à 18h00, sur le territoire des communes de Sazeret, Deux-Chaises, Le Montet, Tronget, Cressanges, Bresnay, Besson, Chemilly, Bessay-sur-Allier, Toulon-sur-Allier, Neuilly-le-Réal, Montbeugny, Thiel-sur-Acolin, Donpierre-sur-Besbre, Diou, Pierrefitte-sur-Loire, Saigny-sur-Roudon, Coulanges, Molinet et Chassenard.

Elle portera sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- autorisation de travaux en domaine public fluvial.

L'enquête sera conduite par une commission composée des commissaires enquêteurs suivants :

- Monsieur Patrick REYNES, ingénieur conseil, en qualité de président,
- Madame Marie-Odile RIVENEZ, ingénieure en chef du génie rural des eaux et des forêts, retraitée de l'administration et Monsieur Jérôme HENRIOT technicien supérieur agricole en retraite, en tant que membres titulaires.

Le siège de l'enquête est fixé à la mairie de Toulon-sur-Allier.

Le dossier d'enquête mis à disposition du public comprend notamment une étude d'impact actualisée, l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD et le mémoire en réponse du pétitionnaire à cet avis, ainsi que l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le dossier d'enquête publique sera consultable :

- sur support papier dans les 20 mairies susvisées, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public,
- sous format numérique sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)),
- en version dématérialisée sur un poste informatique mis à disposition en mairie de Toulon-sur-Allier (siège de l'enquête) et en mairie de Digoïn, aux jours et horaires habituels d'ouverture.

Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, à partir du lundi 23 mars 2020 à compter de 8h00 jusqu'au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 :

- sur les registres de support papier ouverts à cet effet dans les 20 mairies lieux d'enquête précitées et tenus à la disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publilegal.fr/enquete-publique/enquetesEnCours](http://www.publilegal.fr/enquete-publique/enquetesEnCours)

Par courrier postal à l'attention du président de la commission d'enquête à l'adresse de la mairie de Toulon-sur-Allier désignée siège de l'enquête, et consultable en ce même lieu.

Par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

Les observations reçues par voie électronique seront transmises à la commission d'enquête et consultables en mairie de Toulon-sur-Allier - siège de l'enquête ainsi que sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites, aux lieux, dates et horaires suivants :

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| - en mairie de Deux-Chaises,          | le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,        |
| - en mairie de Cressanges,            | le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,   |
| - en mairie de Chemilly,              | le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,   |
| - en mairie de Toulon-sur-Allier,     | le mardi 3 mars 2020, de 15h00 à 18h00,        |
|                                       | et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00, |
| - en mairie de Montbeugny,            | le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,      |
| - en mairie de Donpierre-sur-Besbre,  | le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,      |
| - en mairie de Pierrefitte-sur-Loire, | le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,      |
| - en mairie de Molinet,               | le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.     |

Pendant l'enquête publique, à la demande de la commission d'enquête, en lien avec le maître d'ouvrage du projet, et sous réserves que les conditions d'accès, de disponibilité des lieux et de sécurité publique le permettent, un **réunion publique est envisagée le 8 avril 2020, à Toulon-sur-Allier** (salle polyvalente). L'horaire précis sera communiqué en temps utile.

Pendant la durée de l'enquête publique, des informations peuvent être demandées auprès du pétitionnaire : ALIAE - A79/RCEA, 35 rue de Bellocroix - 03400 YZEURE.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public en mairies précitées lieux d'enquête, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, et également publiés sur le site internet de la préfecture de l'Allier ([www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr)).

## Le vrai faux scandale des «juges Soros»

A la suite du rapport publié par l'ECLJ, plusieurs députés français ont écrit à Emmanuel Macron concernant le fait qu'un « nombre important de juges de la CEDH (...) ont eu des liens (...) avec des ONG proches du mouvement Open Society du milliardaire George Soros ». La Cour européenne, qui préfère ne pas réagir officiellement à ces accusations, précise qu'elle ne nomme pas ses juges, lesquels sont proposés par chaque Etat. Parmi les critères de sélection, la qualification en matière de droit, notamment de droits de l'homme, explique en partie pourquoi certains de ces juges ont travaillé dans des structures comme Amnesty International ou Human Rights Watch. Des ONG dont la défense des droits de l'homme est la raison d'être.

## **Annexe 8**

### **Autres communications dans différents médias**

!"# \$%& ()&'%\*% , \$-)+\*.\$ /0& \$+! !23 \*  
34)& 0+5\*% )+4%+)\*  
6789 : 87979\*

!

!

!

•! "#\$% &%! ( ! ) \*%+% , \$- \*% &%! .( ' ' #%\* !

!

[/001234 4 4 5789:5<=>5:3@<>8ABCDE6>8E9A9FG=909E9I=H7G=9E9A9I 609:867E99EB  
6JDCJ5/OI 7!](#)

!

## Covid-19 - Avis d'enquêtes publiques dématérialisées

Article créé le 26/03/2020

Mis à jour le 19/03/2020

En raison des recommandations sanitaires liées à la crise du COVID-19, les procédures d'enquête publique doivent être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne peuvent pas assurer de permanence dans les mairies.

Ainsi, deux enquêtes publiques devant ouvrir le lundi 23 mars, dans le cadre des travaux de mise en 2x2 voies de la RCEA, sont accessibles par voie dématérialisée :

- Les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers située au lieu-dit « Les Proux » sur le territoire de la commune de Toulon-sur-Allier.  
[Accès à l'enquête dématérialisée](#)
- La demande d'autorisation environnementale pour les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA  
[Accès à l'enquête dématérialisée](#)



En attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteront les avis déposés par voie dématérialisée.

L'ensemble des enquêtes sont accessibles ici : <http://www.allier.gouv.fr/consultations-publiques-en-cours-a2762.html>

Partager   

!

## RCEA : enquêtes publiques dématérialisées et travaux

Article créé le 27/04/2020

Mis à jour le 07/05/2020

En raison de la crise sanitaire liée au Covid-19, les procédures d'enquêtes publiques sont adaptées.



### Enquêtes publiques dématérialisées

Deux enquêtes publiques, dans le cadre de la mise en 2x2 voies de la RN79, ont été ouvertes le 23 mars 2020 par voie dématérialisée compte tenu des mesures prises pour faire face à l'épidémie de Covid-19 :

- La demande d'autorisation environnementale pour les travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA,
- Les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers située au lieu-dit « Les Proux » sur le territoire de la commune de Toulon-sur-Allier.

Les délais relatifs à ces deux enquêtes publiques ont été suspendus en application de l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

Par décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent.

« En application du [second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020](#) susvisée, compte tenu des enjeux de protection des intérêts fondamentaux de la Nation, de sécurité, de protection de la santé et de la salubrité publique, de sauvegarde de l'emploi et de l'activité et de préservation de l'environnement, reprennent leur cours, sept jours à compter de la publication du présent décret, les délais des procédures suivantes :

!

12° Pour le projet de mise à 2 x 2 voies de la Route Centre-Europe Atlantique (RN 79) entre Sazeret (03) et Digoïn (71), la procédure d'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale menée en application des [articles L. 181-9 à L. 181-11 du code de l'environnement](#), présentée par la société ALIAE, et la procédure d'enquête publique préalable à l'autorisation de modifier les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers située au lieu-dit « Les Proux » sur le territoire de la commune de Toulon sur Allier, présentée par la SAS CARRIERES VIALLET. »

Adaptation de la durée des enquêtes : [Prolongation des enquêtes jusqu'au vendredi 05 juin 2020 par arrêtés de Madame la préfète de l'Allier.](#)

Les deux enquêtes publiques se poursuivent donc par voie dématérialisée.

Si possible le moment venu, et sous réserve de la situation sanitaire, la tenue de permanences en présentiel pourra être envisagée dans les mairies concernées par le projet.

Les dates seront communiquées ultérieurement.

Les observations déjà émises demeurent prises en compte par la commission d'enquête et le commissaire enquêteur.

Le site internet [www.enquetes-publiques.com](http://www.enquetes-publiques.com), permet de consulter les dossiers dématérialisés et de déposer des observations, en cliquant sur les liens suivants :

- [Mise en 2x2 voies de circulation de la RN79](#)
- [Exploitation de la carrière Viallet](#)

Des observations peuvent également être formulées pour chacune des enquêtes par voie électronique à l'adresse suivante : [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr)

L'ensemble des enquêtes est également accessible sur le site internet de la préfecture : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr) rubrique « Enquêtes et consultations publiques »

[Télécharger le communiqué de presse \(format pdf - 109.3 ko - 27/04/2020\)](#)

! /0012334 4 4 5789:5; <=>5:3@FE=7608<FEBL=H7G=9EB9FB<=>:EB6JNLJ5/OI 7!

• **Travaux de mise à 2x2 voies de la RCEA - Demande d'autorisation environnementale**

- [avis d'enquête publique \(format pdf - 83.5 ko - 02/03/2020\)](#)
- [2e avis d'enquête publique rcea \(format pdf - 81.6 ko - 24/04/2020\)](#)
- En raison de la crise sanitaire, l'enquête publique est prorogée jusqu'au 5 juin 2020. Dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne peuvent pas pour le moment assurer de permanence dans les mairies concernées par le projet, le dossier peut être consulté de manière dématérialisée et des observations postées à cette adresse = [Accès au registre matérialisé et aux dossiers](#)

! ! ! ! ! •! "#\$%!) - O' # % P ( ' !

! /001E2334 4 4 5FG=909EBL=H7G=9E5<I 3%FG=909EQR %O3+\* 3\*%" - S %B T54 1U) CV%) JWWXLY ( R ) #&C+XWMD0+V, DDXCL%O% ( ZMW&%&XC, L%LMC& ( Z ( N, NXNWW , L+Z+!

\*; \* +=) + # 5\* > \*! \$ 4 \* 0 + @ + % A 4 + A & \* 7 B \* ( @ 4 & 0 \* 7 9 7 9 \*

! 3 A ( . ) ( ) &' % A + \* 0 ( A \$ 4 C + A + 5 \* % , \$ - ) + 5 \* D . 4 " 0 ' % E ( ) &' % A + \* 0 F % , \$ - ) + \* . \$ / & , \$ + \* ? \$ 5 , \$ F ( \$ \* @ + % A 4 + A & 9 : \* \$ 5 8 \* 7 9 7 9 G

\* ) 6 : A [ @ : 9 0 F \ U W J W B ] Z M A = U C 5 > : 8 U W J W 1 < : 0 6 F 0 A [ : < ; 6 0 8 < F 5 = 1 : 8 F @ 8 1 9 A 9 E = E 1 9 F E 8 < F ! A 9 E A [ 7 8 E 1 9 F A 6 F 0 7 6 1 [ : 8 < A 9 A 9 A = : ; 9 F @ 9 E 6 F 8 0 6 8 : 9 7 8 [ 9 ! 7 . [ 1 8 A [ I @ A 9 @ < > 8 A B C D ! @ 9 : 0 6 8 F 9 E k 1 [ : 6 0 8 < F E ! : 9 1 : 9 F F 9 F 0 @ < = : E \_ E 9 1 0 ! ' < = : E ! ^ @ < I 1 0 9 : A 9 E 6 1 = H 7 8 @ 6 0 8 < F 5

! !

' 9 11 :< 90A9 11 8E9!^ U b U b<89EA9 76 \* <=09!, 9F0:9E% =:<19!( 076F08G=9 b\* c NDD9F0:9!  
"6e9:90bWMD90& 8;<8F kNCd\_9E0@<F@9:F [ 116: @9 A [@:90G

!  
!

3 & 5&\*. (4\*(44-)C\*. 4CI+' )"4 (0%J\*KLl87979 \*A\$ \*7M\*(@4&0\*7979 \*D  
NF%, \$-)+\*. \$ / O, \$+H& % & (0+ # +%)\*. 4+5' 4&)+ \*A\$ \*7M# (45\*7979 \* \* "# . )+4\*A+ \*OP99 \*  
\*5, \$F(\$ \*7B\*(@4&0\*7979 \* \*OP99 \*5)\*. 4" 0" %EC+ \*\$5, \$F(\$ \* \*\$ & \*7979 \* \*OP99G

!  
!

N+5\*# /5+4@ ()&' %5\*AC?>\*C# &5+5\*A+# +\$4+%)\*. 4&5+5\*% \* "# . )+\*16: !76 @<I I 8EE8<F!  
A9FG=g09 90!79 @<I I 8EE68:9 9FG=g09= : \_90@9 ! =EG= 6= Z ! =8F UJWJW! ^ CX/5

!  
!

' 9FG=g09 11=H7G=9 E9 11<=:E=80116: b<89 A [I 60[:878E[95] 9FA6F0!76 A=: [9 A 6117@608<F!  
A9E11 9E=:9E!7I 86F0!76 @8:@= 708<F A9E11 9:E<FF9E9F !:68E<F A9 !7.[060A =:; 9F@9 E6F8068:9 !  
76 @<FE=70608<F A= A<EE89: 90!79 !:9@=987A9EkHE9:>608<FEA= 11=H7@E.9??9@=9 116: b<89!  
F=I [:8G=95

!  
!

"811<EE8H79!79 11 <I 9F0>9F= \_90E<=E!: [E9:>9 A9 !76 E8=608<F E6F8068:9 !76 09F=9 A9!  
19:I 6F9F@9E9F 11 : [E9F08971 <=: :6 19:9 9F>8E6; [9 A6FE!79E11 68:89E@<F@9:F [9E116: !79!  
1 :< 90G

!  
!

' 9EA609EE9:<F0@<I I =F8G= [9E! =70[:89= :9I 9F0G!

!  
!

N+\*A "55&4\*A#%, \$-)+\*. \$ / O, \$+\*5)\*(' '+55&/0+ \*@&(\*F% E0+) \*Q\*A "55&4\*A#%, \$-)+\*R\*)\*  
0+5\*# /5+4@ ()&' %5\* . +\$@+%) \* )4+ \*AC. "5C+5\* @&(\*F% E0+) \*Q\*# /5+4@ ()&' %5\* \*A+ \* +\*5&)+G  
\*

!  
!

N (\* "# # &5&' %A#%, \$-)+\*A+# +\$4+ \*% ' P (%EC+ \*D  
%79 9E0@<I 1<E[9 2!

- ! A f = F 11 : [E8A9F0\_S <FE89=:] 60:8eh\*%ic% " !
- ! A9 A9=K11 9I H:9E08=78:9E\_S 6A6I 9I 6:89Bj A89 \* #k% c % l 90I S <FE89=:] m[:nI 9!  
o% c \* #j \$ 5

!  
!

' 9FG=g09 11=H7G=9 11<:09 E=: fF9 A9I 6FA9 A 6=0<:8E608<F 9F>8:<FF9I 9F0679 @<F@9:F6F0!  
79EA [@8E8<FE6AI 8F8E0:608>9EE=8>6F09E2!

- ! 6=0<:8E608<F 6= 080:9 A9 !76 !7k8E=: !796= !
- ! 6=0<:8E608<F A9 0:6>6=KA6FE!76 !: [E9:>9 F60= :979 F608<F679 A= k67A.( 789: !
- ! A [ :<; 608<F 6=K8F09:A8@8<FE! :97608>9E6=K9E1p@9E90/6H8060E11 :<0[; [E !
- ! 6HE9F@9 A <11<E808<F 6= 080:9 A=: !: [; 8I 9 A . [>67=608<F A9E8F@9A9F@9E!c 60= :6 UJWWW !
- ! 9F:9; 8E0:9I 9F0k= A [@7:608<F A 8FE067608<FE!@7EE[9E11<=: !76 11 :<09@08<F A9!  
79F>8:<FF9I 9F0b#, ) %d!
- ! 6=0<:8E608<F A9 0:6>6=K9F A<I 68F9 11=H7@!7?=>867A

!  
!  
!  
!



B! < +=) + \*%& & (0\* \$ / &C\*0+ \*7M\*# (45\*7979 \*5\$4\*0+ \*5&)+ \*STUNW2W3N\*\*

\*

## **En raison de la crise sanitaire liée à la propagation du COVID-19, les procédures d'enquêtes publiques sont adaptées.**

L'opération d'aménagement par mise à 2X2 voies de la RN79 figure parmi les opérations inscrites au décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 qui vise à maintenir certaines enquêtes publiques, en raison d'enjeux de sécurité importants.

### **Prorogation de l'enquête publique**

**La durée de l'enquête publique est adaptée**, afin de permettre, après le 11 mai, sous réserve de l'évolution de la situation sanitaire, la tenue de **permanences en présentiel** auprès de la commission d'enquête.

Initialement prévue **du lundi 23 mars 2020 à 8h00 au vendredi 24 avril 2020 à 18h00 inclus**, l'enquête publique est ainsi prorogée jusqu'au **vendredi 5 juin 2020 à 18h**, par arrêté préfectoral du 23 avril 2020.

### **Poursuite de l'enquête publique par voie dématérialisée**

L'enquête publique se poursuit également par voie dématérialisée. Les observations déjà déposées sur le présent registre depuis le 23 mars, rubrique « observations », seront prises en compte par la commission d'enquête.

### **Le registre dématérialisé reste ouvert jusqu'au 5 juin 2020.**

Vous avez la possibilité de consulter en ligne les dossiers, rubrique « dossier d'enquête », et de déposer votre observation sur ce projet, rubrique « observations ».

Pour **diligenter** cette enquête publique a été désignée **une commission d'enquête composée** :

- ! **d'un président, Monsieur Patrick REYNES,**
- ! **de deux membres titulaires, Madame Marie-Odile RIVENEZ et Monsieur Jérôme HENRIOT.**

### **La composition de la commission d'enquête reste inchangée.**

L'enquête publique vise à recueillir les observations du public, sur une demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes :

- ! autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- ! autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier,
- ! dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés,
- ! absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- ! enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- ! autorisation de travaux en domaine public fluvial.

**Initialement, les permanences de réception du public par les commissaires enquêteurs étaient prévues ainsi :**

- en **mairie de Deux-Chaises**, le jeudi 2 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en **mairie de Cressanges**, le vendredi 10 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en **mairie de Chemilly**, le vendredi 17 avril 2020, de 14h00 à 17h00,
- en **mairie de Toulon-sur-Allier**, le mardi 31 mars 2020, de 15h00 à 18h00, et le mercredi 22 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en **mairie de Montbeugny**, le samedi 11 avril 2020, de 9h00 à 12h00,
- en **mairie de Dompierre-sur-Besbre**, le mardi 14 avril 2020, de 13h30 à 16h30,
- en **mairie de Pierrefitte-sur-Loire**, le lundi 20 avril 2020, de 15h00 à 18h00,
- en **mairie de Molinet**, le vendredi 27 mars 2020, de 9h00 à 12h00.

**En raison des recommandations sanitaires liées à la crise du COVID-19, les commissaires enquêteurs ne peuvent pas assurer de permanence dans les mairies tant que les mesures de confinement seront en vigueur.**

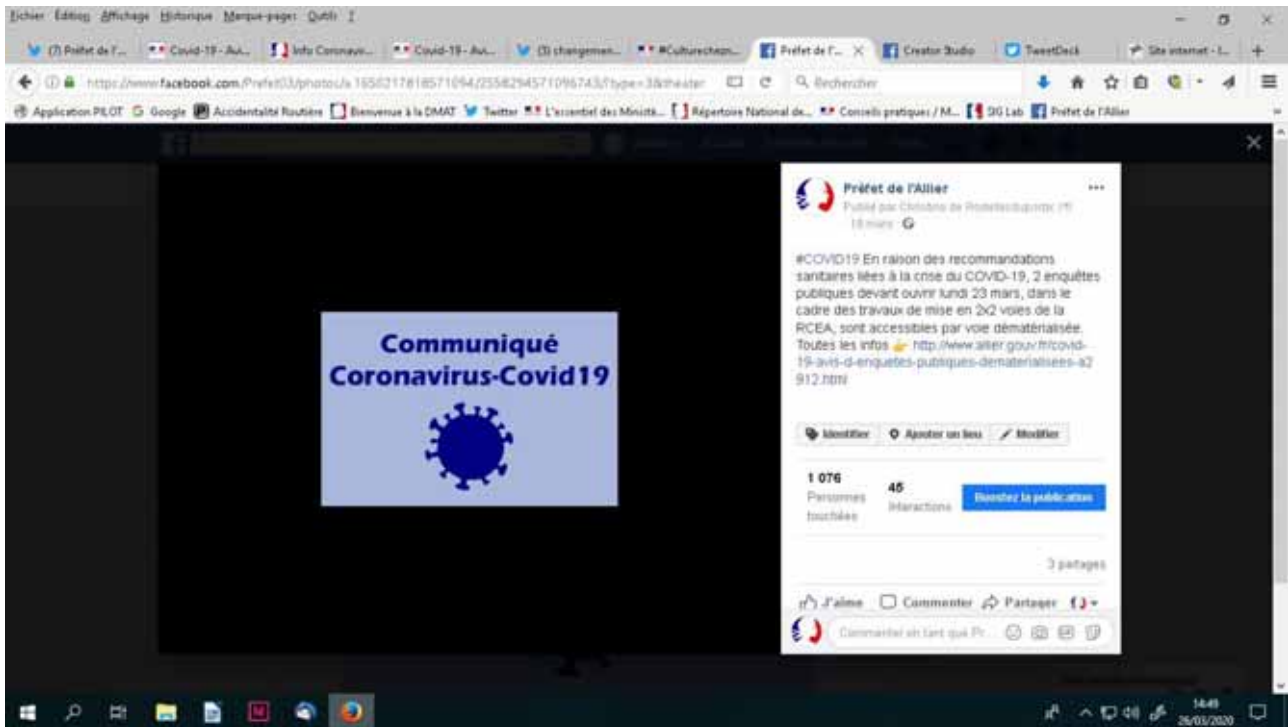
**Si l'évolution de la situation sanitaire le permet, de nouvelles dates de permanences seront définies.**

!

Posté sur Twitter le 19 mars 2020



Posté sur Facebook le 19 mars 2020



Posté sur Twitter le 26 mars 2020

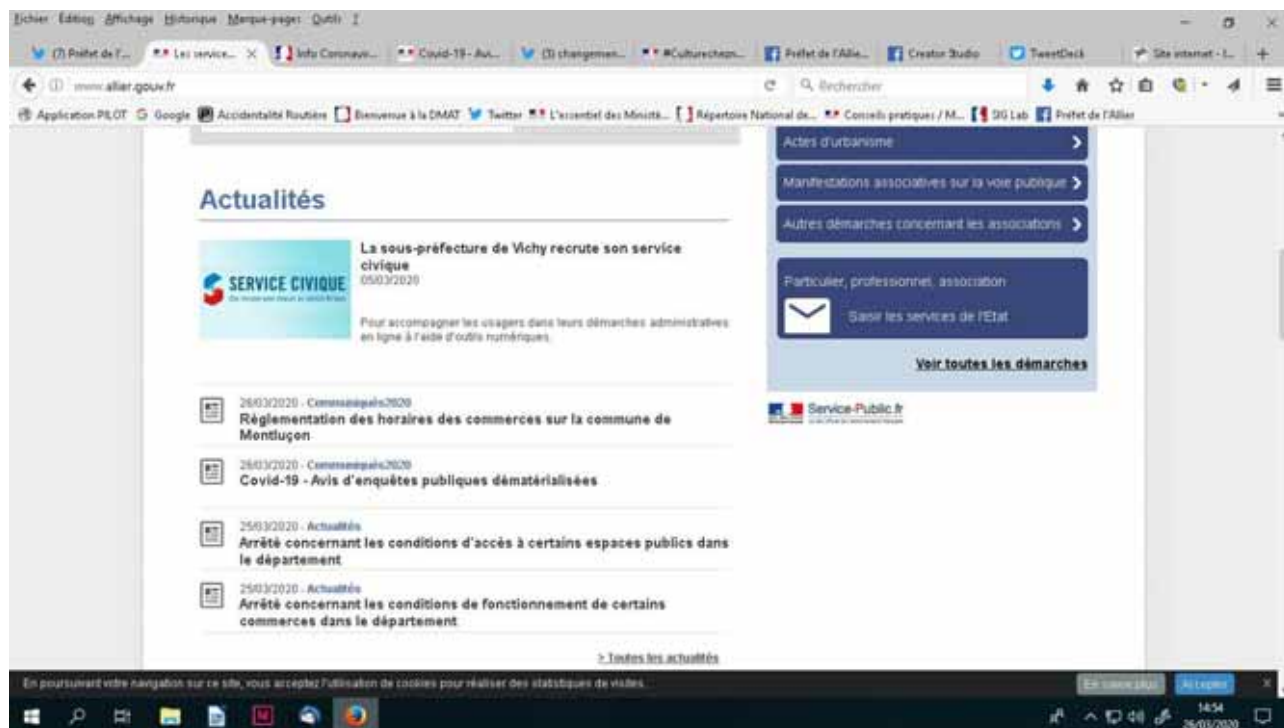
The screenshot shows a Twitter interface on a desktop browser. The main content is a tweet from the official account of the Prefet de l'Allier (@Prefet03 - 2h). The tweet text reads: "#COVID19 Enquêtes publiques. En raison des recommandations sanitaires liées à la crise du COVID-19, 2 enquêtes publiques sont ouvertes dans le cadre des travaux de mise en 2x2 voies de la RCEA, elles sont accessibles par voie dématérialisée. infos [allier.gouv.fr/covid-19-avis-0-enquetes-publiques-dematerialisees-a2912.html](http://www.allier.gouv.fr/covid-19-avis-0-enquetes-publiques-dematerialisees-a2912.html)". Below the text is a photograph of a multi-lane highway with several trucks and cars. The right sidebar of the Twitter interface shows trending topics for France, including #CONFINEMENTJOUR10 (22.7 k Tweets), Patrick Cohen (5.862 Tweets), Michel Cymes (8.374 Tweets), and #UnJourMonExCeConnard (14.6 k Tweets). The browser's address bar shows the URL "https://twitter.com/Prefet03".

Posté sur Facebook le 26 mars 2020

The screenshot shows a Facebook post from the official page of the Prefet de l'Allier. The post features the same photograph of a highway as seen in the Twitter screenshot. The text of the post is: "#COVID19 Enquêtes publiques. En raison des recommandations sanitaires liées à la crise du COVID-19, 2 enquêtes publiques sont ouvertes dans le cadre des travaux de mise en 2x2 voies de la RCEA, elles sont accessibles par voie dématérialisée. infos <http://www.allier.gouv.fr/covid-19-avis-0-enquetes-publiques-dematerialisees-a2912.html>". The post shows 362 likes, 28 interactions, and 2 shares. The browser's address bar shows the URL "https://www.facebook.com/Prefet03/photo\_of\_a\_19455477536947872564192340506976/?type=3&theater".

Mis en article sur le site internet le 19 mars 2020

Remis en première page sur le site internet le 26 mars 2020 : <http://www.allier.gouv.fr/covid-19-avis-d-enquetes-publiques-dematerialisees-a2912.html>



**RCEA** ■ Un décret du 12 mars approuve la convention avec Aliaie

## Enquête publique en mode dématérialisé

L'enquête publique sur le futur chantier de la RCEA entre Sazeret et Digoin débutera lundi 23 mars. Confinement oblige, elle sera menée de manière totalement dématérialisée, dans un premier temps.

Le décret approuvant la convention passée entre l'État et la société Aliaie (société attributaire regroupant Eiffage et APRR) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'A79, est paru le 12 mars. En conséquence, l'enquête publique pour la mise à deux fois deux voies de circulation de la RN 79 (RCEA) entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire) sera lancée lundi.

Elle doit durer normalement jusqu'au 24 avril et portera sur la demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives : autorisation au titre de la loi sur l'eau, autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du val d'Allier, dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés, absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Na-



**MISE EN DEUX FOIS DEUX FOIS.** « Le chantier, très attendu, doit débuter dans l'année. Sa préparation se poursuit, de manière très encadrée », précise la préfète. PHOTO D'ARCHIVES PHILIPPE BIGARD

tura 2000, enregistrement ou déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), autorisation de travaux en domaine public fluvial.

### Aucune réunion en mairie

L'enquête sera conduite par une commission composée de trois commissaires enquêteurs. Comment les habitants pourront-ils faire leurs observations, en période de confinement ? « Nous allons la commencer de manière

totalement dématérialisée », répond la préfète de l'Allier, Marie-Françoise Lecaillon. « Le public pourra formuler ses observations et propositions sur la demande d'autorisation environnementale, en s'exprimant par voie électronique ».

En revanche, confinement oblige (pour l'instant jusqu'au mardi 31 mars), aucune des réunions publiques ou réunions en mairies prévues n'aura lieu. « On pourra prolonger l'enquête publique si nécessaire au-delà

du 24 avril, en accord avec le tribunal administratif, pour permettre à tous de s'exprimer ». Mais pour la préfète, il n'était pas question de décaler le lancement de cette enquête publique, au vu de l'importance de ce chantier, très attendu, et des procédures administratives encore à mener. ■

Ariane Bouhours

➔ **Pour donner son avis.** [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr) ou sur le registre dématérialisé accessible sur internet en utilisant le lien suivant : [www.publiegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours](http://www.publiegal.fr/enquetepublique/enquetesEnCours).

**CHANTIER** ■ Mise à 2x2 voies de la RCEA entre Sazeret et Digoin (71)

## Les deux enquêtes publiques prolongées

Les deux enquêtes publiques ouvertes en mars dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RCEA entre Sazeret et Digoin (Saône-et-Loire), par voie dématérialisée en raison de l'épidémie de Covid-19, sont prolongées jusqu'au 5 juin.

Avec l'espoir de voir l'organisation de permanences en mairies. Ces deux enquêtes concernent la demande d'autorisation environnementale déposée par la société Aliae



(société attributaire du chantier, regroupant Eiffage et APRR) et les conditions d'exploitation de la carrière de sables et graviers au lieu-dit « Les Proux », à Toulon-sur-Allier. Elles devaient initialement s'arrêter le 24 avril. La préfète de l'Allier vient de prendre un arrêté pour prolonger ces deux enquêtes publiques, jusqu'au 5 juin, pour l'instant toujours uniquement par voie dématérialisée. Mais si

possible, le moment venu, « la tenue de permanences par les commissaires enquêteurs pourra être envisagée dans les mairies concernées », annonce la préfète. En attendant, il est possible de déposer ses observations sur le site [www.enquetes-publiques.com](http://www.enquetes-publiques.com) ou en adressant un mail à [pref-avis-public@allier.gouv.fr](mailto:pref-avis-public@allier.gouv.fr).


Les dossiers sont accessibles sur le site internet : [www.allier.gouv.fr](http://www.allier.gouv.fr). ■

Sur le site internet, voici le lien sur les enquêtes publiques dématérialisées et les travaux :

<http://www.allier.gouv.fr/rcea-enquetes-publiques-dematerialisees-et-travaux-a2963.html>



**Préfet de l'Allier**  @P... · 27/04/2020 

**#COVID19** Enquêtes publiques dématérialisées liées à la mise à 2x2 voies de la RCEA. Prolongation des enquêtes jusqu'au vendredi 05 juin 2020 par arrêtés de Mme la préfète. Les 2 enquêtes publiques se poursuivent par voie dématérialisée. Plus d'infos ici  [allier.gouv.fr/enquetes-publi...](http://allier.gouv.fr/enquetes-publi...)



  3  2  



**Préfet de l'Allier**  @P... · 27/04/20

**#COVID19** Pour les employés de c de tri ou d'incinération, le





Accueil Publications Offres d'emploi Vidéos

 **Préfet de l'Allier** ...

Publié par Christine de Rodellecduporzic  
27 avril, à 16:05 · 🌐

**#COVID19** Enquêtes publiques dématérialisées liées à la mise à 2x2 voies de la RCEA. Prolongation des enquêtes jusqu'au vendredi 05 juin 2020 par arrêtés de Mme la préfète de l'Allier. Les 2 enquêtes publiques se poursuivent donc par voie dématérialisée. Plus d'infos ici ➡ <http://www.allier.gouv.fr/enquetes-publiques-dematerialisees-liees-a-la-mise-a2963.html>



## Patrick Reynes

---

**De:** CROS Vanessa PREF03 via Nomade 2.0 [vanessa.cros@allier.gouv.fr]  
**Envoyé:** vendredi 29 mai 2020 11:14  
**À:** Patrick Reynes  
**Cc:** Berenice Potier  
**Objet:** Fwd: RCEA enquête publique dématérialisée

Bonjour M. Reynès,

En complément des éléments sur la communication.

Bien cordialement

Vanessa Cros

----- Message original -----

**Objet:**RCEA enquête publique dématérialisée

**Date:**29/05/2020 10:58

**De:**DE RODELLEC Christine PREF03 <[christine.de-rodellec@allier.gouv.fr](mailto:christine.de-rodellec@allier.gouv.fr)>

**À:**"POBELLE Loriane [EIFFAGE INFRASTRUCTURES]" <[Loriane.POBELLE@eiffage.com](mailto:Loriane.POBELLE@eiffage.com)>

**Cc:**BONNET Celine PREF03 <[celine.bonnet@allier.gouv.fr](mailto:celine.bonnet@allier.gouv.fr)>, CROS Vanessa PREF03 <[vanessa.cros@allier.gouv.fr](mailto:vanessa.cros@allier.gouv.fr)>

Rebonjour Loriane

Comme promis voici les captures d'écran Twitter et Facebook concernant la réunion publique dématérialisée du 2 juin. J'ai donc mis la date de demain pour que les personnes trouvent les infos sur le site.

Bonne journée et bon week-end

Christine

Twitter le 29 mai 2020

← **Préfet de l'Allier** ✓  
6 110 Tweets

492 abonnements 4 287 abonnés

Tweets Tweets et réponses Médias J'aime

 **Préfet de l'Allier** ✓ @Prefet03 · 7 min

#COVID19 Enquête publique portant sur la mise à 2X2 voies de la RN79. Une réunion publique sera organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE. Modalités de connexion disponibles demain. Infos 📌 [allier.gouv.fr/enquetes-publi...](https://allier.gouv.fr/enquetes-publi...)




🗨️ ↻ ❤️ 1 📤 📊

Facebook le 29 mai 2020



J'aime S'abonner Partager ...

**Publications**



**Préfet de l'Allier**

Publié par Christine de Rodellec [?] · 10 min ·

...

#COVID19 Enquête publique portant sur la mise à 2X2 voies de la RN79. Une réunion publique sera organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE.

Les modalités pratiques de connexion et de participation seront disponibles le 30 mai sur le site d'ALIAE <https://www.autoroute-a79.fr/>

Retrouvez toutes les infos 🙌 <http://www.allier.gouv.fr/enquetes-publiques-mise-a-2x2-voi...>




**73**

Personnes touchées

**1**

Interaction

[Booster la publication](#)

 1

	<p><b>Christine de RODELLEC</b>          Bureau de la communication interministérielle          Chargée de communication          ☎ 04 70 48 30 36          07 85 14 37 32  <a href="mailto:christine.de-rodellec@allier.gouv.fr">christine.de-rodellec@allier.gouv.fr</a></p>
<p><b>PRÉFET DE L'ALLIER</b></p>	<p>Préfecture de l'Allier          2 rue Michel de l'Hospital          CS 31649          03016 MOULINS CEDEX</p> <p style="text-align: right;">Web : <a href="http://www.allier.gouv.fr">www.allier.gouv.fr</a></p> <div style="display: flex; justify-content: flex-end; align-items: center;">  <span>Préfet de l'Allier</span>   <span>@Prefet03</span> </div>

Pour une administration exemplaire, préservons l'environnement.  
 N'imprimons que si nécessaire.

## **Annexe 9**

### **Compte rendu de la réunion publique du 2 juin 2020**

## Commission d'enquête RCEA

### Président :

Patrick REYNÈS

### Commissaires enquêteurs :

Marie-Odile RIVENEZ

Jérôme HENRIOT

# Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA entre Sazeret et Digoin

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n°619/2020 du 27 février 2020

Arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020

## Compte rendu de la réunion publique du 02 juin 2020 réalisée sous la forme d'une web-conférence

(articles L.123-13 et R.123-17 code de l'environnement)

Réunion publique sous la présidence de : Patrick Reynès

Responsable du projet : ALIAE représentée par Loïc Dorbec (directeur exploitation Eiffage-Concessions), Frédéric Cuffel (directeur opérationnel CLEA), Isabelle Lacharme (directeur opérationnel ALIAE), Rachel Terminaux-Rossa (directrice technique CLEA), Thibaut Meskel (responsable environnement ALIAE).

Animateur de la réunion publique : Philippe Panet - Acopa Communication

Lieu et horaire : web-conférence, 19h00

### Le contexte

Dès la formulation de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, une réunion publique sous la présidence de la commission d'enquête était prévue et programmée dans le temps à la salle polyvalente de Toulon-sur-Allier, siège de l'enquête. Suite à la survenue de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19, cette rencontre a dû être annulée en raison du confinement de la population à partir du 17 mars 2020.

Dès le déconfinement de la nation intervenu le 11 mai 2020, une réunion publique a été reprogrammée, mais sous la forme d'une web-conférence en raison du protocole de déconfinement progressif interdisant de former des regroupements supérieurs à 10 personnes en un lieu public. A notre connaissance, la tenue de cette web-conférence a été « une première » dans le monde de l'enquête publique.

Elle a été tenue sur la plateforme de communication numérique « BlueJeans » qui permettait à la fois aux intervenants de présenter leur diaporama et au public de poser des questions par écrit en temps réel et des questions orales dans les pages de temps dédiées aux questions par l'équipe d'animation.

### Ouverture de la réunion publique - préambule

Après quelques mots d'accueil de l'animateur, le président de la commission d'enquête prend la présidence de la séance et rappelle les grands principes de l'enquête publique :

- il s'agit d'une procédure de consultation du public où le dossier lié au projet est mis à disposition de la population dans les mairies pour recueillir les observations de toute personne qui veut s'exprimer,
- l'enquête est organisée par la préfecture,
- elle est encadrée par une commission d'enquête indépendante dont le rôle est de veiller à la bonne information du public afin qu'il puisse s'exprimer dans les registres prévus à cet effet,
- à la fin de la procédure, la commission d'enquête donne un avis impartial qui permet, avec les observations du public, d'éclairer la décision de la préfète.

## Présentation du projet par ALIAE

La parole est ensuite laissée aux différents intervenants d'ALIAE pour la présentation, sur la base d'un diaporama, du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, des changements opérés depuis la DUP et des mesures prises en faveur de l'environnement. Dans les grandes lignes, cette présentation aborde les sujets suivants :

- contexte de la procédure d'autorisation environnementale replacée dans le cadre de l'appel d'offres de concession de l'A79,
- présentation des ajustements intervenus entre les phases de DUP et d'autorisation environnementale,
- présentation des éléments majeurs de chacun des objets de l'enquête : loi sur l'eau, espèces protégées et incidences Natura 2000, Réserve Naturelle, installations classées pour la protection de l'environnement et domaine public fluvial.

## Echange avec le public

Cette présentation a été jalonnée de séances de réponses aux questions écrites transmises par voie électronique. Les questions posées et les réponses apportées par ALIAE sont présentées ci-dessous.

[07:49 PM] *anonymous asked : au niveau des mesures de compensations pourquoi ne pas réserver ces investissements aux abords très proches de la route avec de multiples plantations beaucoup de plantations*

Nous dissocions la compensation au titre des espèces et habitats protégés, du projet paysager. Il y a donc bien un projet et un budget alloué à l'aménagement paysager des abords de la future A79. Ce projet comprend de la plantation d'arbres et d'arbustes.

[07:17 PM] *Frantz HERMAN asked : Bjr, pourquoi disposer des ronds-point sur la D2009 au niveau de l'échangeur sur la commune de Chemilly. Cet échangeur aurait pu-être conservé dans sa forme actuelle étant donné que celui-ci présente dans l'immédiat des caractéristiques tout à fait sécurisantes sans entraver le trafic sur la D2009.*

Il s'agit d'une demande des services de l'état.  
Et cette géométrie permet de lutter contre la prise à contre sens.

[07:20 PM] *Frantz HERMAN asked : Bonjour, pourquoi ne pas avoir conservé dans la nouvelle version du projet la bretelle future RN7 Sud → A79 Est.*

Les études de trafic ne justifiaient pas le maintien de cette bretelle.

[07:28 PM] Dobosz asked : habitant de Chemilly et riverain de RCEA . Notre propriété est située à 50 m de l'axe. Nous désirons savoir les caractéristiques des protections acoustiques. Nous jugeons que la hauteur de 3.50 M est très insuffisante, sachant qu'un camion a une hauteur de 4,05 M

Les modélisations acoustiques ont pris en considération la hauteur des bâtiments.  
Le bruit provenant de l'infrastructure est lié au fonctionnement des moteurs et à l'air chassé par les pneus. La taille d'un camion n'impacte pas dans la diffusion du bruit puisque la hauteur de la source sonore reste identique.

[07:37 PM] Frantz HERMAN asked : Aurait-il été beaucoup plus coûteux de conserver l'actuel échangeur de Montbeugny associer à la création d'une courte déviation de Montbeugny par le Sud-Ouest, comme cela fut un temps envisagé, au lieu de déplacer cet échangeur au droit de la D53 ?

Nous appliquons là une demande des services de l'état. Il s'agit d'une disposition précisée dans la déclaration d'utilité publique.

[07:49 PM] Tourneau asked : L'accès au château de Montchenin sera t'il préservé ainsi que l'accès via la N7 au centre de Toulon sur Allier exemple amener nos enfants à l'école ?

Le pétitionnaire a une obligation de rétablir tous les accès du tracé et ces derniers sont maintenus en phase chantier.

[07:49 PM] Moulin asked : Bonjour, Je n'ai pas entendu citer le DPF de la rivière Allier?

L'Allier n'étant pas une rivière navigable, la demande ne porte pas sur cette rivière.

[07:54 PM] lacarin asked : Trois centrales d'enrobage sur le parcours de l'itinéraire, auront-elles des spécificités? sont-elles positionnées pour éviter des trajets importants? Le transport se fera à partir de la RCEA ou empruntera-t-il les routes départementales ? Quelle protection des riverains? Marie-Françoise LACARIN

La répartition des centrales permet une optimisation des trajets. Les diverses voiries pour les approvisionnements ont été concertées avec la département.  
Enfin ces centrales d'enrobages répondent à la législation propre aux ICPE. Les dispositions concernant les riverains et afférentes à cette réglementation seront prises.

[08:02 PM] anonymous asked : De nombreux "écrans naturels" ont fait l'objet d'abattage ou défrichage ces dernières semaines. Envisagez-vous des replantations pour compenser l'accroissement de ces nuisances acoustiques, même s'il n'en est pas prévu au dossier et même si les seuils dits "acceptables" ne sont pas dépassés.

Les travaux réalisés sur la végétation des abords de la RCEA avaient pour intérêt de mettre en sécurité le tracé,

- Les arbres obstacles à un véhicule en déperdition,
- Bande refuge pour personne en arrêt sur accotement,

Les travaux de plantations se conformeront aux exigences de la DUP et au projet d'aménagement paysager.



*[08:09 PM] anonymous asked : Nous craignons que certains véhicules quittent la future autoroute pour éviter les péages. Quels sont les moyens qu'il est possible de mettre en place pour éviter ces sorties, par vos soins ou par les élus des communes concernées ?*

Pour les poids-lourds, des interdictions de traversées d'agglomération peuvent être mises en place pour limiter le trafic selon le tonnage et le réserver au trafic local.

Pour les voitures, les habitudes de non utilisation de la RN79 sont souvent liées aujourd'hui à la dangerosité de l'infrastructure. La réalisation de l'autoroute avec un renforcement de la sécurité et le temps de parcours améliorés sur les 90km devraient inciter à revenir sur cet axe. Des conditions d'abonnement avantageuses en lien avec la prise d'un badge de télépéage et calées en fonction du nombre de parcours mensuels sur l'A79 seront également proposées.

*[08:19 PM] Dobosz asked : Nous avons été privé de son lors de votre réponse sur les protections acoustiques . Nous voudrions avoir des précisions sachant que nos chambres sont situées à l'étage a 6,50 M de hauteur par rappprt a la RCEA . Pouvez vous nous assurez une protection optimum. Merci de nous donner les coordonnées.*

Le pétitionnaire est tenu d'appliquer la réglementation qui s'impose au tracé neuf.

*[08:16 PM] Presles asked : pour info : au niveau hébergement des ouvriers du chantier n'hésitez pas à contacter les Gîtes de France de l'Allier F Presles*

Remarque prise en considération par le pétitionnaire. Pas de réponse en séance

*Les aménagements provisoires de travaux sont-ils conservés et pendant combien de temps ?*

Conservés le temps des travaux. Remise à l'état initiale à l'issue du chantier.

*Y-a-t-il des odeurs avec les eaux dans les bassins ?*

Ces bassins n'ont pas vocation à traiter des boues d'épuration, mais seulement les eaux de chaussées. Le temps de présence de l'eau dans le bassin permet une décantation des matières en suspension et des polluants lourds, mais ne permet pas à l'eau de croupir.

Enfin, le dimensionnement du bassin est calculé pour contenir un certain volume d'eau, ainsi des campagnes de curage des boues sont réalisées pour maintenir ce volume.

*Pourra-t-on continuer à pêcher dans l'Allier et le rio de Bessay pendant les travaux ?*

La piste au nord du projet permettant l'accès au Rio de Bessay et à la rive droite de l'Allier sera condamnée pour les travaux. Ainsi il sera toujours possible de pêcher dans le Rio de Bessay, sur la partie Sud. Le reste des berges de l'Allier sera aussi accessible, seule la zone de chantier sera interdite au public et par conséquent aux pêcheurs.

*Jusqu'à quelle distance réalisez-vous les mesures par rapport à l'A79 et sur quelle durée vous engagez-vous ?*

Les mesures compensatoires sont situées à une distance moyenne de 5km par rapport au projet. Le processus d'éligibilité d'un site prenait en considération la connexion aux corridors écologiques. La durée de la compensation sera de 48 ans, durée de la concession autoroutière pour la société ALIAE.

*Comment vous assurez-vous de l'efficacité de vos mesures ?*

Le choix de la nature des mesures compensatoires est fait au regard de retours d'expérience de projets passés. Enfin un travail de suivi naturaliste (inventaire) sera réalisé durant les 48 ans. Il permettra de mettre en évidence la réussite de la compensation et/ou ajuster certaines pratiques de gestion.

Pendant l'une des séances de questions/réponses, Monsieur Le Maire de Montbeugny a tenté de poser une question oralement mais un problème technique a rendu son intervention inaudible et aucune réponse n'a pu lui être apportée.

**Clôture de la réunion publique et bilan**

Après la dernière présentation et les questions qui ont suivi, la web-conférence a été clôturée par le Président de la commission d'enquête qui a rappelé que, suite cet échange et fort des informations recueillies, le public avait encore la possibilité :

- de s'exprimer dans les registres jusqu'au 5 juin,
- de rencontrer un membre de la commission d'enquête dans l'une des permanences programmées à :
  - Toulon-sur-Allier, mercredi 3 juin de 9h à 12h,
  - Montbeugny, jeudi 4 juin de 9h00 à 12h00,
  - Deux-Chaises, vendredi 5 juin de 9h à 12h,
  - Chemilly, vendredi 5 juin de 9h à 12h,

Suite à cette dernière intervention, l'animateur a définitivement clôturé web-conférence à 20h40. En dehors des intervenants et des membres de la commission d'enquête, également connectés, l'application « BlueJeans » a pu dénombrer une petite quarantaine de connexion d'adresses IP différentes correspondant à des auditeurs du public pendant toute la durée des échanges.

Fait à Romagnat  
le 10 juillet 2020

Patrick Reynès  
Président de la commission d'enquête



## **Annexe 10**

### **Procès verbal de synthèse des observations**

**Président :**

Patrick REYNÈS

**Commissaires enquêteurs :**

Marie-Odile RIVENEZ

Jérôme HENRIOT

**Enquête publique  
relative à la demande d'autorisation environnementale  
concernant le projet de mise à 2x2 voies de la RCEA (RN79)  
entre Sazeret (03) et Digoin (71)**

Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête n°619/2020 du 27 février 2020  
Arrêté préfectoral modificatif n°977/2020 du 23 avril 2020

**Procès-verbal de synthèse des observations**  
(art. R.123-18 du code de l'environnement)

**Responsable du projet :** société Autoroute de Liaison Atlantique Europe (ALIAE) représentée par Isabelle Lacharme, Rachel Terminaux-Rossa et Thibaut Meskel auprès de la commission d'enquête.

Suite à l'achèvement de l'enquête publique citée en titre, vous trouverez ci-dessous le procès-verbal de synthèse des observations formulées par le public et certaines collectivités qui ont pu utiliser les différents moyens mis à leur disposition pour apporter leurs contributions pendant toute la durée de l'enquête, soit du 23 mars au 5 juin 2020.

La commission d'enquête demande à ALIAE de lui adresser sous quinzaine, conformément à l'article R.123-18 code de l'environnement, ses réponses et observations, au regard de chacune des interrogations, suggestions, et réclamations du public, et aussi au regard des compléments de demande d'informations qu'elle a parfois ajoutés.

## **0. Bilan des observations recueillies**

Ce sont, au total, 155 observations qui ont été déposées pendant la période d'enquête, par 144 personnes, collectivités et autres structures distinctes. Les observations déposées en double par la même personne ne sont pas intégrées dans ce compte et la même observation signée par plusieurs personnes sur le même document est comptabilisée comme autant d'observations que de personnes (M. et Mme, pétition de 5 personnes ...).

La synthèse de ces contributions est présentée ci-après, par grande thématique identifiée, puis, plus en détail, dans un tableau synthétique ci-annexé précisant, pour chaque observation, les thèmes abordés ainsi que son résumé. Les observations apparaissant en jaune sont celles qui ont été déposées en double par la même personne.

## **1. Problèmes de communication sur le projet**

Sur ce thème 44, personnes se sont exprimées, soit 16% du total des observations émises. La pandémie due au Corona virus (Covid19) qui a frappé la France et le monde entier a généré des perturbations de tous ordres dans la mise en place, l'organisation et le déroulement de cette enquête publique.

On signale l'inopportunité de l'enquête pendant cette période de confinement puisque les gens ne pouvaient pas se déplacer pour prendre connaissance des documents déposés en mairie - même si ce déplacement avait été possible, l'accès aux documents papier avait été interdit - allant jusqu'à demander le report de l'enquête en invoquant parfois son « illégalité ». Cette demande est exprimée par 17 personnes.

Concernant les caractéristiques physiques du dossier lui-même, beaucoup se plaignent de son ampleur (environ 60 kg, l'équivalent de près de 15 000 pages de format classique A4 – les documents étaient présentés en double format horizontal représentant donc 7 500 pages A3). Il est vrai que consulter les informations de ce projet réparties en 12 thèmes dans 28 documents papier volumineux et lourds avait de quoi décourager les plus déterminés. Ces critiques avaient été partagées par les services consultés préalablement qui y ajoutaient également les difficultés à s'y retrouver dans les sujets traités du fait de répétitions dans les différentes pièces du dossier mis à la disposition du public. La difficulté pour en prendre connaissance par mode dématérialisé a souvent été citée car ce mode de consultation n'a pas aidé les personnes du département de l'Allier du fait de problèmes de connexion au réseau Internet ou de son débit, ou, tout bonnement, de non équipement. En somme, il s'agit d'un mode assez mal adapté au monde rural, encore majoritairement mal équipé. Cependant, certains, en réponse aux observations qu'ils avaient pu lire, avaient approuvé ce mode de consultation. Par contre, aucune remarque n'a porté sur la facilité de dépôt des observations sur le registre dématérialisé de Publilégal, pourtant cet outil s'est avéré souple et très efficace, peut-être encore plus pour la Commission d'enquête (possibilité de classement des observations par thèmes, nul besoin de décrypter les écritures et de les recopier, ...).

Dans ce thème, figurent également les remarques sur le manque de communication au sujet du déroulement de l'enquête. La réunion publique prévue initialement avait été supprimée puis remplacée par une réunion en mode distanciel programmée au dernier moment, très tardivement, trop sans doute, et avec une publicité déficiente (malgré la vigilance de la Commission d'enquête) qui n'a pas permis au plus grand nombre d'en être informé. En a-t-il été de même pour les permanences, prévues dans le 1<sup>er</sup> arrêté mais non tenues, puis remises en place dans l'arrêté modificatif affiché tardivement, voire l'avant dernier jour de la fin de l'enquête ? Sans doute. Des permanences ont pu être proposées mais la date tardive de prise de l'arrêté, le manque d'une bonne publicité, les dispositions prises (sur rendez-vous, un rendez-vous toutes les 30 mn) en ont sans doute découragé plus d'un. Découragement généré également par le fait que les personnes ont l'impression d'être en mode enquête depuis trop longtemps, ne faisant pas la différence entre la Déclaration d'Utilité Publique et la Demande d'Autorisation Environnementale. Le bilan des contributions parle de lui-même : la participation a été faible tant dans les permanences que sur le registre dématérialisé et par courrier. Sur un itinéraire qui traverse 20 communes et pour une durée d'enquête de plus de 2 mois, on pouvait s'attendre à des chiffres plus élevés.

Dans ce domaine de manque d'information on peut également citer des reproches à l'encontre d'ALIAE (ou des différents organismes qui se sont succédés sur ce projet depuis la DUP). C'est le cas pour mesures de réduction d'impact et les mesures compensatoires (notons que ce terme de « mesures compensatoires » est parfois utilisé alors qu'il s'agit de mesures de réduction, seuls les spécialistes en environnement connaissent bien ce que recouvre ce terme). Beaucoup se plaignent d'avoir tenté plusieurs fois de les joindre sans succès, de n'avoir pas reçu de réponse à leurs demandes, ou de ne pas savoir à qui s'adresser pour les mesures de réduction proposées ou demandées, ou pour signaler que la mesure mise en œuvre n'était pas réalisée comme cela était convenu (ou semblait convenu).

## **2. Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - Impacts positifs du projet**

Ce thème a recueilli 22 observations qui émanent de personnes utilisant cet itinéraire régulièrement, pour se rendre à leur travail et en revenir ou pour se rendre dans leur famille située à proximité de cet axe. Ce sont aussi les structures telles que les collectivités locales (mairies et Conseil départemental) qui évoquent leur impatience à voir enfin réalisés ces travaux de mise en sécurité, de désenclavement et de diminution des temps de déplacements. Le motif de sécurité routière est le plus souvent citée, faisant référence au nombre de morts cumulés sur cet axe – d'où le nom de « route de la mort » qui lui est souvent donné.

Certains, s'ils emploient le terme « urgence », l'utilisent sur le mode interrogatoire : ce projet est-il si urgent alors qu'il dure depuis plusieurs années – 25 ans, 40 ans ... ? Est-il si urgent au point de ne pas permettre au plus grand nombre de participer à l'enquête du fait de Covid19 ? Certains estiment qu'il serait bon de repenser notre système de production et d'échanges (pourquoi toujours privilégier la route au détriment du rail ?).

### **3. Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs**

Ce thème a recueilli 24 observations et regroupe des questionnements différents sans pour autant être totalement indépendant l'un de l'autre.

D'une part, les observations révèlent des questionnements au sujet de la concession d'un itinéraire déjà en grande partie financé par des fonds publics. Souvent elles souhaitent la gratuité de l'autoroute, et parmi elles certaines citent en exemple la Bretagne mais aussi certains tronçons de cette RCEA. On parle d' « *Argent public détourné pour servir des intérêts privés, compte tenu des sommes déjà investies par l'Etat* ».

Assez logiquement dans la continuité de ce qui a été dit précédemment, les observations s'interrogent sur les capacités du réseau secondaire jugé insuffisamment dimensionné à absorber les nouveaux trafics - générés par ceux qui ne voudraient pas acquitter le péage (VL et PL) - en toute sécurité sans que des travaux d'élargissement n'aient été réalisés. Ces itinéraires, que nous avons définis comme alternatifs, permettraient à la population locale, pour des déplacements pendulaires notamment, d'avoir une solution de trajet gratuit en marge de l'autoroute payante. Une observation résume assez bien ce que peuvent penser les riverains : « *en tant qu'automobiliste je trouve injuste d'avoir le choix entre payer pour utiliser une autoroute à péage à laquelle je suis opposé ou prendre des routes alternatives parfois dangereuses qui entraînent des détours importants avec les risques inhérents* ». Et, d'ailleurs, quels sont les itinéraires alternatifs proposés et quelle en est leur sécurisation ? Ces doutes sur la capacité du réseau secondaire s'appliquent également, bien sûr, aux trafics générés lors de la fermeture de la RCEA. Tous les utilisateurs (VL mais aussi PL) seront « basculés » sur ces réseaux (ce qui est déjà le cas en ce moment lors des travaux préparatoires) entraînant inévitablement, non seulement des risques sécuritaires mais aussi des dégradations de ce réseau et des dégâts et nuisances dans les villages traversés. Le Conseil Départemental demande que « *tout soit fait pour limiter la fuite du trafic Poids Lourds en transit sur les routes départementales aux caractéristiques techniques non adaptées à ce type d'usagers. Y compris pendant les travaux où ce type de délestage devrait se limiter au strict nécessaire* ».

Thème n° 03 : Gratuité de l'A79 - Itinéraires alternatifs

#### **Demande de la commission d'enquête :**

Pour ce qui est des passages supérieurs, la commission d'enquête ne met pas en doute leur conformité à des normes autoroutières validées mais, ayant eu l'occasion d'utiliser certains d'entre eux récemment « mis aux normes », notamment entre Cressanges et Sazeret, elle constate que le croisement de deux véhicules doit être problématique, surtout lorsqu'un camion ou engin agricole est concerné ... Qu'en pense le maître d'ouvrage ?

### **4. Aménagements - propositions et remarques**

Un peu plus d'une quinzaine d'observations portent sur les aménagements liés à la mise à 2x2 voies de la RCEA pour faire des propositions d'aménagements complémentaires ou alternatifs ou bien pour émettre des remarques et des questions.

Une observation approuve le projet de création de l'autoroute A79 et propose même d'envisager une 2x3 voies plutôt qu'une 2x2 voies pour permettre plus de fluidité de la circulation autour des camions si la troisième voie était réservée pour les dépassements effectués par les voitures.

La solution de péage free flow est une bonne amélioration du projet pour certains car cela permet un gain de temps pour l'utilisateur ainsi qu'une grande économie de terrain.

D'autres seraient par contre partisans de supprimer la barrière de péage pleine voie à Deux-Chaises. Il est même proposé de la remplacer par une barrière pleine-voie au Montet associée à des barrières de péages allégées sur le demi-échangeur de Deux-Chaises et l'échangeur du Montet pour éviter de passer d'un système fermé à un système free-flow en très peu de kilomètres.

A ce sujet, un contributeur fait remarquer que la barrière de péage pleine voie de Deux-Chaises était initialement prévue au Montet et qu'aucun argument, dans le dossier, ne vient appuyer son déplacement à Deux-Chaises soi-disant pour diminuer son emprise sur les milieux naturels (Pièce A - Mesures d'évitement" 9.4.2.1).

En effet, le demi-échangeur de Deux-Chaises ainsi que la barrière de péage pleine-voie et les aires de services associées empiètent sur des milieux naturels intéressants constitués par un ruisseau, deux massifs forestiers, une mare et des parcelles agricoles, ce qui va fortement perturber la faune et la flore. Un repositionnement plus au Nord est d'ailleurs suggéré par l'AE et il est demandé des justifications du concessionnaire sur ce choix.

Madame Le Maire de Cressanges fait un grand nombre de propositions d'aménagement, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation :

- reconsidérer l'éclairage de l'aire de repos et limiter sa puissance,
- éviter les situations d'éblouissement des usagers, notamment à hauteur du lieu-dit « les Petits Breuzons » (PR18) par la création d'une protection adaptée,
- intégrer le maintien de l'actuel chemin piétonnier reliant le centre-bourg aux équipements sportifs dans l'aménagement de l'échangeur de Cressanges,
- demande que l'accès et la sortie à la plateforme TOARC A se fasse exclusivement par la RN79 et non par le centre bourg en période de travaux,
- prendre en compte les spécificités du trafic local liées au croisement des véhicules avec les engins agricoles ...

Une personne sur Cressanges se plaint de subir la perte de haies et de boisement mais aussi la bétonisation du secteur liée à l'implantation de l'aire de repos qui est par ailleurs à l'origine d'un trafic important et d'une situation d'insalubrité.

Au niveau de l'échangeur entre l'A79 et la D2009 à Chemilly, un contributeur propose de conserver cet aménagement dans sa forme actuelle (caractéristiques suffisamment sécurisantes) au lieu de le modifier en raccordant les bretelles de ce dernier à la D2009 par des carrefours giratoires.

Enfin, de nombreuses propositions d'aménagements complémentaires ou alternatifs sont formulées par le public sous la forme de questions ou de demandes :

- création d'une passerelle piétonne sous l'ouvrage enjambant l'Allier pour pouvoir faire une boucle de randonnée sur les deux rives depuis Moulins,
- demande du SIVOM de la SOLOGNE BOURBONNAISE, exploitant le puits de captage de l'Hirondelle, pour le maintien, après travaux, de la piste d'accès au chantier du viaduc afin de conserver un accès à ce puits de captage stratégique pour la desserte en eau,
- demande de conserver l'actuel échangeur de Montbeugny associé à la création d'une courte déviation de Montbeugny par le Sud-Ouest au lieu de déplacer cet échangeur au droit de la D53,
- demande d'avoir une voie d'accès directe à l'arrière de Dompierre pour desservir la ZI et pour prendre la route vers Montmelard,
- pourquoi aucune bretelle directe n'est prévue en réserve pour l'accès direct au Pal sur la D181 ?
- dans le secteur du Château du Ternat, pourquoi n'avoir pas fait le centre d'entretien sur la parcelle que vous nous avez prise et qui est plus en contrebas ? Y a-t-il un échangeur avec péage qui sera éclairé la nuit (crainte de pollution visuelle) ?
- pourquoi ne pas rétablir un passage sur notre chemin communal (passerelle piéton/vélo) pour rejoindre la voie verte (Diou, secteur les Montets, pont du Roudon),
- demande d'un accès piéton de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal à proximité immédiate pour rendre possible la vente directe de produits locaux,
- demande si la remise en état des routes et des chemins communaux empruntés par les poids lourds pendant les travaux sera prise en charge par ALIAE (Pierrefitte-sur-Loire). Souhaite l'interdiction de passage des poids lourds qui voudraient éviter les péages et/ou qui seraient détournés par leur GPS.

## **5. Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse**

Cette thématique concerne l'extraction et le stockage des granulats et matériaux destinés à la constitution des remblais, enrochements et couche de forme de l'autoroute mais concerne aussi la solution originale de la bande transporteuse des granulats entre la carrière des Proux et la zone de chantier. Elle a donné lieu à 5 observations.

Concernant la bande transporteuse, le gérant de la SCA DES DOMAINES DE BONNAY demande à être informé sur l'implantation de ce « tapis roulant » sur sa propriété et celle de son voisin et déclare sa surprise d'avoir constaté le passage, sur ses terres, de plusieurs personnes en relation avec les futurs travaux.

Il indique ne pas comprendre pourquoi il devrait supporter à 100% l'impact environnemental, écologique et économique, ainsi que les nuisances sonores et la poussière en précisant ces terrains regorgeant de sources sont humides et impossibles à remettre en état.

La Mairie de Cressanges et l'association Patrimoine & Environnement attirent l'attention sur la situation particulière du hameau des Gerbottes, fortement impacté par les travaux avec l'aire de stockage des matériaux et la centrale d'enrobage. Mme Le Maire regrette le manque d'information à ce sujet, sachant que les habitants subissent déjà des vibrations dans les maisons en lien avec le fonctionnement actuel de la plateforme. L'association Patrimoine & Environnement demande à ALIAE d'associer les habitants de ce hameau et de les informer régulièrement.

Enfin, un propriétaire de terrains agricoles à Deux-Chaises propose à ALIAE la création d'une carrière sur ses terres, à proximité du projet de barrière de péage pleine voie et des aires de services associées, en précisant que cette proximité limiterait au maximum le transport des matériaux extraits. Une étude géologique avait été faite à cet endroit par un précédent candidat à la concession de l'A79.

## **6. Consommation des espaces agricoles et naturels**

Ce sont 7 observations qui sont concernées pas cette thématique, dont 3 observations très générales indiquant que la consommation de terres ou espaces boisés pour un tel projet n'est plus d'actualité pour l'intérêt général, et 3 autres plus ciblées sur des sites particuliers (réclamations, questions ou demandes de précisions sur la consommation d'espaces agricoles ou naturels pour la réalisation d'une barrière de péage, d'un échangeur, ou sur les conséquences du désenrochement). Une personne souhaite que le projet soit soumis à la CDPENAF. Enfin une observation porte sur les compensations environnementales jugées trop excessives et la recherche de solutions efficaces pour la protection du foncier et de l'activité économique agricole.

## **7. Nuisances sonores et visuelles**

### **1. Observation de la commission d'enquête relative à la présentation du dossier sur la thématique « Acoustique »**

Le dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE), dans sa pièce I intitulée Actualisation de l'étude d'impact -I4- Volume 5 Annexes EI Tome 3, nous présente l'étude CEREMA, qui figurait au dossier de déclaration d'utilité publique, dans son intégralité (mêmes documents, mêmes cartes, mêmes positionnements de protections acoustiques).

Le lecteur qui recherche dans le sommaire les éléments de l'étude acoustique arrive donc sur ce volume 5 intitulé « Actualisation de l'étude d'impact » et retrouve sur les cartes isophoniques les éléments non actualisés et les prévisions de protection prévue pour la DUP. Le titre contradictoire du document peut prêter à confusion.

Puis, la pièce L du dossier de DAE intitulée « Avis de l'Autorité Environnementale n°2019-110 émis le 05/02/2020 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage avec annexes associées » présente cette fois dans son chapitre 17, l'actualisation de l'étude, après actualisation des données de trafic et le recalage du modèle. Suivent alors des propositions de modification des protections acoustiques : partie 17.5.

La présentation des modifications annoncées ou phrase d'introduction de ce sous-chapitre 17.5 est la suivante : « *un traitement de façade est proposé pour 51 habitations en lieu et place des 30 identifiées lors de l'étude d'impact initiale. De nombreux écrans et merlons sont prolongés et/ou réhaussés afin d'assurer le respect des seuils réglementaires de 60 DB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit* », phrase reprise en gras dans l'annexe 10 de cette pièce L.



Il semble à la lecture de cette phrase d'introduction, que les protections entre l'étude DUP et l'actualisation de l'étude acoustique ont été accentuées.

Ce qui paraît assez logique au final puisque le bilan de l'étude est le suivant : « L'A79 aura un impact plus important en termes de nuisances acoustiques que la RN79 existante en raison d'un captage plus important du trafic et de sa mise aux standards autoroutiers.

Sur certains secteurs bien localisés, le seuil de niveau sonore réglementaire va être dépassé, ce qui nécessite la mise en œuvre de protections phoniques».

**Mais**, il apparaît que des évolutions dans le projet ne soient pas annoncées dans ce bilan introductif. Ainsi, il ressort de la lecture du document commune après commune qu'il est aussi prévu :

- la suppression d'isolations de façades sur les sites suivants :
  - « Le Bouchon » à Tronget sans autre mesure de protection
  - « Les Sannes » à Toulon-sur-Allier (plusieurs habitations ne seront pas finalement protégées)
  - « Les Prats » à Diou alors que le seuil est dépassé de 0,3 dB
- la suppression de protection par merlon :
  - au lieu-dit « Les Perches » à Cressanges  
et remplacée par une isolation de façade alors que l'Autorité Environnementale dans son avis recommande de privilégier les protections à la source (écrans et merlons), conformément à l'article R.751-48 du code de l'environnement
  - au lieu-dit « Petteloup » à Dompierre-sur-Besbre  
et remplacée par une isolation de façade (même remarque que précédemment)
  - au lieu-dit « Le Ternat » à Diou (merlon 22 supprimé)  
alors que le seuil est dépassé 0,4 de dB(A)
- la suppression d'écrans :
  - au lieu-dit « Le Bois-Bonneau » à Coulanges  
et remplacé par une isolation de façade uniquement au premier étage de l'habitation alors que l'Autorité Environnementale dans son avis recommande de privilégier les protections à la source (écrans et merlons), conformément à l'article R.751-48 du code de l'environnement
  - au lieu-dit « Les Morets » à Chassenard  
et remplacé par une protection de type GBA
  - au lieu-dit « Vivant » à Chassenard  
et remplacé par une protection de façade seulement pour le premier étage de l'habitation.
- l'absence de solution proposée dans le dossier pour l'étage de l'habitation située au lieu-dit « Les Brais » à Besson.

**La suppression des mesures de protection listées ci-dessus n'est pas non plus évoquée dans le chapitre 9.4.2.6.2 de la pièce A du DAE** « Note de présentation du dossier », où l'on retrouve en page 117 le paragraphe suivant : « Bien que les protections à la source aient été réhaussées ou allongées, on compte seize isolations de façade de plus que celles comptabilisées dans le cadre des études préalables à la DUP, en raison de la prise en compte d'un trafic plus élevé ; de l'intégration dans le modèle d'une topographie plus précise ; des dépassements faibles de l'ordre de 0,5 à 1 dB concernant fréquemment les étages supérieurs ; de l'impossibilité de réduire efficacement le bruit à la source en raison de l'éloignement de certaines habitations par rapport à l'A79 ; de la position en hauteur de l'A79 ».

Aussi, entre :

- la difficulté de trouver dans le DAE les informations actualisées relatives à la réduction de l'impact des nuisances sonores,
- le manque de transparence dans une certaine forme de rédaction du dossier,
- la réduction de l'échelle des cartes isophoniques dans le mémoire en réponse à l'AE, et qui ne permet pas de comparer, ou alors très difficilement, les données isophoniques avant et après actualisation,

... le public risque fort d'être en grande difficulté sur la compréhension des actions conduites par le maître d'ouvrage sur cette thématique.

#### Questions de la commission :

Les personnes concernées par la suppression des mesures de protection ont-elles été informées directement de ces évolutions ? Si oui par quels moyens ? Si non, envisagez-vous de rencontrer les personnes concernées et comment allez-vous organiser la vérification de ces données sur site ?

Les justifications de la suppression des protections interrogent la commission. Par exemple, comment une habitation qui était au-delà du seuil réglementaire au moment de l'étude CEREMA pourra-t-elle, avec « un impact plus important en termes de nuisances acoustiques », être protégée par « des bâtiments agricoles » qui existaient déjà au moment de l'étude ? Pouvez-vous donc préciser la justification des suppressions de protections de façon plus précises (chiffres sur l'évolution des données acoustiques par exemple) ?

Comment expliquer, alors que l'engagement de l'Etat au moment de la DUP, engagement s'imposant au concessionnaire, était de ne pas dépasser en façade des habitations 60dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, que le DAE fasse état de la suppression de protections sur des sites où les seuils réglementaires sont dépassés de 0,3 et 0,4 dB(A) la nuit ? Rappelons que les normes OMS préconisent des mesures n'excédant pas 55 dB(A) pour ne pas être soumis à une gêne grave en journée.

## 2. Observations déposées.

Le thème des nuisances sonores et visuelles est celui qui a recueilli le plus d'observations. On compte près de 70 observations déposées.

- Les riverains de la future A79 sont très inquiets de ces nuisances du fait de l'accroissement du trafic annoncé et aussi de l'augmentation de la vitesse des véhicules. 85% des personnes concernées demandent la mise en place de protections acoustiques et souvent aussi visuelles. Ils signalent plusieurs fois des mesures de réduction figurant au dossier, faibles et peu nombreuses, insuffisantes.
- Parmi ces observations, dix d'entre elles signalent que l'abattage des arbres ou le broyage de haies déjà réalisé a particulièrement accru les nuisances acoustiques et visuelles. Quelqu'un indique même qu'elle n'aurait pas cru qu'un rideau d'arbres puisse avoir un effet d'écran acoustique aussi important. Tous font part de leur très forte inquiétude sur ce changement, d'autant que ces nuisances ont progressé alors que la période de confinement se prêtait plutôt à une accalmie.
- Une protection à la source plutôt qu'un isolement de façade est généralement vivement souhaitée.
- Un reboisement ou des replantations ou la mise en place de haies bocagères le long de l'axe ou la conservation des haies ou des arbres existants quand cela est encore possible, est vivement réclamé. Un riverain rappelle que la charte d'itinéraire prévoyait la reconstitution du maillage de haies. Une communication sur ce sujet est souhaitée, afin que les riverains soient au courant de l'état d'avancement de ces abattages ou broyages et qu'ils puissent savoir ce qui est prévu devant chez eux (maintien de la végétation, ou suppression). Il est réclamé également la mise en place d'un comité de suivi qui permettrait aussi d'associer les riverains.

### Question de la commission :

ALIAE est-il prêt à mettre en œuvre une opération d'ensemble de ce type en bordure de l'A79, et en lien avec les élus, pour pallier l'augmentation globale de l'impact acoustique et visuel de ce projet ? Si oui, comment ? Si non, a-t-il envisagé une opération d'ensemble d'une autre forme pour pallier ces augmentations de nuisances qui, même si elles ne dépassent systématiquement les seuils réglementaires, sont réelles et vont perturber la vie des riverains de l'A79, sans autre compensation ?

- Beaucoup de riverains se plaignent du manque d'échanges avec le maître d'ouvrage sur cette thématique. Ils ont parfois cherché à joindre quelqu'un, sans succès, ou demandé à être rappelés, en vain.
- L'augmentation des nuisances pendant la période d'enquête s'est aussi manifesté d'une autre façon : par le passage de camions dans les villages, suite à la fermeture de la RCEA. Outre les nuisances sonores et visuelles, ce point sera traité dans la thématique « Itinéraires alternatifs ». Néanmoins on peut s'interroger sur ce qui a été prévu pour limiter le bruit dans les villages sur lesquels sont déviés les véhicules, en particulier les camions, d'autant qu'il semble que, là encore, on note un problème de communication puisque les communes n'avaient pas été informées.
- Il a également été signalé des nuisances sonores pour les riverains (habitants et vacanciers en chambre d'hôtes) au niveau de l'ouvrage sur la Loddes (VIA 772), probablement créé par un dysfonctionnement du joint de dilatation. Il est souhaité que ce problème puisse être résolu au moment de la remise à niveau de l'ouvrage et de la mise en place de l'ouvrage VIA771.
- Enfin, la question de la protection contre la pollution lumineuse notamment au niveau d'un centre d'entretien (Diou) ou d'une aire de repos (Cressanges) est posée.

### 3. Observation de la commission d'enquête relative à un problème d'information du public

Lors de la permanence que la commission d'enquête a conduite à MOLINET et suite à quelques échanges avec Mme le Maire, il s'est avéré que les élus et les administrés de cette commune ne faisaient pas part de leurs observations sur la thématique acoustique parce qu'ils avaient été informés par une personne du groupe ALIAE qu'une enquête publique spécifique sur le bruit serait conduite en 2021. La commission leur a donc expliqué que l'enquête publique actuelle était bien le seul et unique moment pour déposer des observations relatives aux nuisances sonores, même si après la mise en service de l'A79, des mesures pourraient être effectuées pour valider ou ajuster leur connaissance des niveaux sonores. Mme le Maire a aussitôt organisé une réunion pour ses administrés avec le maître d'ouvrage et avant la fin de l'enquête.

Sans permanence sur cette commune et sans échanges entre le Maire et la commission, le public n'aurait pas déposé ses observations.

La commission d'enquête souhaite avoir des éléments sur cette information qui a circulé, en précisant bien que les habitants de MOLINET attendaient bien une enquête PUBLIQUE, pas une enquête acoustique ...

### 4. Autres questions ou demandes de précisions de la commission d'enquête

- La commission souhaiterait aussi avoir des précisions sur la façon dont est organisée la protection des riverains pendant la phase « chantier » conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement ? Est-il possible d'avoir connaissance du dossier « bruit de chantier » annoncé dans le mémoire en réponse de l'enquête DUP et imposé par l'article R.571-50 du code de l'environnement ?
- Si toutefois des mesures in situ démontrent la nécessité de mettre en place des protections pour des habitations, sur quels délais les habitants peuvent-ils compter environ entre le constat de dépassement et la réception des protections.
- Enfin, est-il prévu un comité de suivi des nuisances sonores et visuelles ? Est-il mis en place à ce jour ? De quels représentants est-il ou sera-t-il constitué ? S'il n'est pas prévu à ce jour, est-ce une possibilité ?
- Les riverains de la RCEA ont-ils un interlocuteur précis à ALIAE sur ce sujet ? Qui est-il ? Comment peuvent-ils le joindre ?

## **8. Impacts sur les eaux superficielles et souterraines**

Cette thématique, pourtant située au cœur de la présente enquête au titre de l'autorisation « loi sur l'eau », n'est abordée que dans une vingtaine d'observations. Elle peut être divisée en quatre sous-thèmes correspondant aux eaux souterraines, aux zones humides et plans d'eau, aux ruisseaux et rivières puis à la gestion des eaux pluviales de la plateforme autoroutière par les bassins de rétention.

### **1. Eaux souterraines**

La préoccupation de l'incidence du projet sur les eaux souterraines n'a donné lieu qu'à 2 observations.

Le SIVOM de la Sologne Bourbonnaise, gérant l'alimentation en eau potable de son secteur, s'inquiète du rapprochement de l'A79 par rapport au puits de captage d'eau de l'Hirondelle qu'il exploite à Toulon-sur-Allier.

En effet, le bas du talus de la future autoroute viendra frôler la limite Sud du périmètre de protection immédiat de ce captage et il n'est pas exclu que la qualité de l'eau souterraine se dégrade un jour en lien avec des flux polluants en provenance des chaussées.

Ce puits étant stratégique pour la desserte en eau, le SIVOM demande au concessionnaire autoroutier des mesures compensatoires pour l'aider à implanter un nouveau puits de captage, possiblement en rive gauche de l'Allier, au cas où la dégradation de l'eau brute rendrait impossible l'exploitation de l'ouvrage actuel.

Par ailleurs, une habitante de Molinet conteste un ouvrage existant de l'actuelle RN79 qui aurait fragilisé la protection naturelle de la nappe phréatique sur un de ses terrains comportant un puits de captage d'eau potable.

### **2. Zones humides et plans d'eau**

L'impact du projet sur les zones humides ou les plans d'eau est mentionné dans 3 observations.

L'une d'elle reste très générale en précisant que l'une des priorités actuelles, dans l'intérêt général, est la restauration des zones humides pour réduire les stress hydriques et limiter les sécheresses. Il est proposé la création d'un Parc National Zones Humides en Bourbonnais.

Le gérant de la SCA de Bonnay, à Toulon sur Allier, conteste par ailleurs l'implantation, sur sa propriété, dans des terrains humides regorgeant de sources, de la bande transporteuse entre la carrière des Proux et la voie ferrée dans la plaine, ce qui rendrait impossible une "remise en état" des lieux.

Un propriétaire de plan d'eau au lieu-dit Condan demande enfin la conservation de l'alimentation actuelle de son étang par un fossé pour qu'il reste en l'état.

### **3. Ruisseaux et rivières**

Les ruisseaux et rivières ont fait l'objet de 6 observations.

Sur le secteur de Chassenard, certaines personnes demandent à ce que les éventuels travaux prévus sur le talus-remblai précédant le pont sur la Loire et sur les ouvrages de décharge ne viennent diminuer la capacité d'écoulement des eaux du fleuve, notamment l'évacuation de ses eaux de crues. La requalification prévues pour VIA 904-1, VIA 904-2, VIA 910-1, VIA 910-2 (pièce B page 42) va-t-elle modifier le format du remblai et/ou la transparence hydraulique ?

A Diou, il est reproché le fait que les relevés hydrauliques ont été faits à une période où il n'y avait pas d'eau dans la rivière "Le Roudon".

A Deux-Chaises et à Dompierre-sur-Besbre, 2 contributeurs s'inquiètent du fait que les aménagements de l'A79 empiètent, ici sur un ruisseau et là-bas sur une source et toute la longueur du ruisseau qu'elle alimente. Le premier questionne sur un repositionnement de la barrière de péage pleine voie plus au nord, comme le suggère l'AE, et le second demande si la politique de l'eau ne prévoit pas de conserver toutes les ressources hydrauliques.

Enfin, une observation évoque le désenrochement prévu sur la rivière Allier en indiquant qu'il aura inévitablement des conséquences en termes d'érosion des berges et des zones cultivées. Il est demandé à ALIAE d'apporter des garanties.

#### 4. Gestion des eaux pluviales - bassins de rétention

Dans le cadre de la gestion des eaux de ruissellement des chaussées, les bassins de rétention ont fait l'objet de 8 observations.

Un riverain du parking de l'aire de Thiel-sur-Acolin demande une protection anti-pollution sur le bassin de rétention prévu sur sa propriété car il craint des infiltrations.

De même des questions sont posées sur l'entretien des bassins de décantation sur la commune de Diou. Seront-ils entretenus de manière efficace ? Certains demandent même un entretien régulier car des déchets issus des véhicules sont régulièrement retrouvés dans le fossé. D'autres précisent que ces bassins sont des refuges de sauvagines et favorisent la prolifération des rats, ragondins, etc ... Comment empêcher ces nuisances ?

Une observation signale par ailleurs que le bassin de rétention situé au « Bois des Forges » présente un dysfonctionnement. L'eau n'est pas retenue en cas d'orage et se déverse en-dessous en créant une forte érosion.

A Montbeugny, plusieurs personnes demandent vers quels exutoires les eaux sortant des ouvrages hydrauliques ou bassins de rétention seront rejetées. C'est notamment le cas d'un agriculteur du lieu dit « Les Bruyères » dont l'exploitation est située en contrebas avec un étang utilisé pour l'irrigation des terres agricoles.

A Dompierre-sur-Besbre, une observation marque son profond désaccord sur la localisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales sur la parcelle ZL6 après l'enquête parcellaire alors qu'il était prévu initialement sur la parcelle ZK8. Ce changement dégradera un peu plus le domaine agricole et ne permettra pas la protection de l'étang situé en ZK8 et dans lequel apparaissent aujourd'hui des traces d'hydrocarbures.

Enfin, à Pierrefitte-sur-Loire, une pétition regroupant 5 personnes, mais concernant aussi plusieurs autres propriétaires de résidences secondaires, indique que l'aménagement du pont sous la RCEA (RD295) a modifié le sens d'écoulement des eaux sur une distance importante. Les eaux sont maintenant orientées vers Pierrefitte alors qu'auparavant elles s'écoulaient vers Saligny-sur-Roudon. Lors de grosses pluies, l'eau sort des fossés, envahit la route et remonte dans les sous-sols des maisons situées plus bas. Les signataires demandent la création d'un bassin de rétention à régulateur de débit avant les premières maisons situées du côté de Pierrefitte.

## 9. Impacts sur la biodiversité

Ce thème est abordé par 20 observations, de façon souvent très vague ou très floue et concerne le plus souvent la mise en place ou le maintien de haies. Cet aspect est prioritairement mis en avant non pas pour la biodiversité mais avant tout en tant que barrière pouvant faire écran aux nuisances acoustiques et visuelles. Certains abordent cet aspect en regrettant qu'il prenne autant de place en comparaison avec l'urgence de réaliser le projet : « *Ce n'est pas quelques kilomètres de nature transformés qui vont vous faire réfléchir.* ». Dans ce thème, nous avons fait entrer les aspects paysagers.

Jamais les particuliers n'ont évoqué la Cistude, ni même le Castor, ni la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier. Quant à Natura 2000, une seule personne en parle. Seuls les « spécialistes » que sont la DREAL (dans son avis), le Conseil départemental de l'Allier et bien sûr le Conservatoire d'espaces naturels de l'Allier (CEN Allier) ont abordé ces espèces. L'Association Patrimoine et Environnement de Cressanges note cependant « *qu'il s'agit là d'un dossier important à forts enjeux environnementaux* » et « *regrette que malgré la chute spectaculaire de la biodiversité, le pétitionnaire ne réponde qu'en se fondant sur les textes sans chercher à innover et à être exemplaire* ».

Au sujet de la Réserve naturelle nationale du Val d'Allier, le Conseil départemental de l'Allier note : « *l'impérieuse nécessité de préserver ce site exceptionnel de tout impact lié à la nouvelle infrastructure, voire même de proposer des mesures additionnelles volontaristes de protection et de mise en valeur (en phase chantier comme en phase exploitation)* ».

Dans son avis du 11 septembre 2019, la Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques de l'Allier (FDPMA) estime que les pêches de sauvegarde prévues dans l'Allier ne sont pas adaptées, il conviendrait d'en préciser la méthodologie et la faisabilité dans cette rivière. D'autre part, elle aurait souhaité connaître avec plus de précisions le nombre et les secteurs concernés par les restaurations de frayères et en prévoir des mesures de gestion et d'entretien.

Dans ce thème de la « biodiversité » nous avons mis également les aspects d'aménagements paysagers que le public demande de prendre en compte. C'est particulièrement vrai pour la commune de Cressanges qui se trouve fortement impacté par l'aire de repos et, dans une moindre mesure par la centrale d'enrobage et l'aire de dépôts de matériaux. La municipalité se plaint d'une aire de repos mal entretenu

#### Demande de la commission d'enquête :

- 1 - Page 107 de la pièce E vous dites « *L'Allier et la Besbre, sont franchis par de larges viaducs (...). Pendant les travaux, des pêches de sauvegarde seront réalisées avant le battage des batardeaux de protection pour la pile proche du lit mineur du viaduc de la Besbre* ». Qu'en est-il de ce projet de pêche de sauvegarde dans l'Allier, technique jugée, par la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, impropre sur une rivière d'une telle largeur et d'un tel débit ?
- 2 - La Commission d'enquête a pu constater que l'aire de repos de Cressanges est, pour le moins, peu avenante dans l'état actuel, avec : des arbres morts ou coupés à mi-hauteur non remplacés, des bouteilles en plastique, contenant des urines, sur le sol, des récipients de fortune pour la récupération des déchets... La municipalité de Cressanges souhaite « *l'intégration paysagère de l'aire de repos (verrue en sortie de bourg, dit-elle) et sollicite un accompagnement dans sa volonté de créer un espace arboré en proximité du Centre Socio-Culturel en entrée de bourg* ». La commune souhaite aussi que des aménagements piétonniers soient réalisés de façon à rejoindre cette zone depuis le centre-bourg aux équipements sportifs. Bien qu'indirectement concernées par la biodiversité ses observations peuvent y être reliées par leur aspect paysager. Le concessionnaire peut-il apporter des réponses complètes aux souhaits de Cressanges ?
- 3 - Pour ce qui est de Natura 2000, le CEN Allier relève que les réensemencements prévus n'indiquent ni les quantités de semences nécessaires ni les sites potentiels à réensemencer. Avez-vous avancé sur ce sujet ?

## **10. Impacts sur l'air et le climat**

### 1. Observations du public

Les observations du public portant sur cette thématique évoquent en majorité des augmentations importantes de pollution de l'air, induites par le projet, du fait de l'augmentation du trafic et de l'augmentation de la vitesse des véhicules, et évoque parfois, comme conséquence, le réchauffement climatique. Plus de deux tiers des personnes abordant ce sujet, sont défavorables au projet qui va à l'encontre des priorités avancées dans la lutte contre le réchauffement climatique. La recherche de solutions alternatives pour la sécurisation de l'axe est suggérée.

Le public considère que les mesures annoncées pour réduire la pollution de l'air sont insuffisantes.

### 2. Remarques et questions de la commission

Puisque le projet a été acté lors de la publication du décret 2017-259 le déclarant d'utilité publique, il ira donc à son terme. La mise en œuvre de mesures efficaces de réduction de la pollution de l'air est donc fortement attendue.

Dans le dossier de DAE, Pièce L, page 52, la conclusion de l'étude sur la qualité de l'air est la suivante : «...la réalisation du projet de mise à 2X2 voies de la RCE provoque une légère augmentation des concentrations en polluants sur le domaine d'étude.

Elles seront toutefois modérées et ne dépasseront pas les normes de la qualité de l'air en vigueur, ni les normes OMS, à l'exception des teneurs maximales en dioxyde d'azote en 2022 à l'horizon sans projet et avec projet, du fait essentiellement de l'augmentation du trafic résultant de l'A79, sans bénéfice des améliorations et progrès du parc automobile pris en compte. Ainsi l'amélioration du parc automobile à terme permet d'envisager de meilleurs résultats.... ». Il est aussi signalé un peu plus loin des valeurs maximales pour les particules PM2,5 dépassant les normes OMS.

Pendant la phase travaux, ALIAE s'engage dans la construction « bas carbone », au travers de la gestion des matériaux utilisés par limitation des matériaux neufs entrants et réduction des consommations d'énergie pendant la phase travaux. Des objectifs ont été fixés sur ce point.

Pendant la phase exploitation, il n'y a pas de véritables mesures de compensation sur site avancées. Pourtant le trafic va augmenter. Les émissions polluantes vont augmenter quelque soit le polluant considéré entre les projections « Fil de l'eau 2022 » et les projections « Etat projeté 2022 ». L'étude AIR et Santé fait état d'une augmentation moyenne des polluants dans l'air de l'ordre de 35 %.

ALIAE s'appuie sur les évolutions technologiques (pot catalytique, reformulation des carburants...) qui permettront de maintenir le niveau des polluants actuel, voir, pour certains, de les réduire à l'horizon 2042. Si l'ARS conclut bien à un respect des normes de concentrations des polluants dans l'air, il n'empêche que le trafic va augmenter en raison du projet. Si le trafic augmente (+43% à l'horizon 2042), les émissions de polluants augmentent en raison du projet (de 19% à 130% selon la nature des polluants, d'après l'étude Air et Santé). L'objectif de réduction de 40% des GES sur le territoire français ne pourra être tenu si l'évolution du trafic s'accroît sans autre mesure de compensation que celles visant à répondre à la tenue de cet objectif. Rappelons qu'aujourd'hui, un quart des émissions de GES est issu du secteur du transport routier. La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement (9% de mortalité en France en 2016 – Données ANSP).

Au vu de ces différents éléments, la commission d'enquête demande au porteur de projet si la mise en œuvre de mesures, sur site ou à proximité, peut être envisagée pour compenser les émissions globales de polluants dans l'air liées directement à l'augmentation du trafic routier sur la future A79 ? Et de quelle nature ?

Elle a bien noté, d'ores et déjà, que l'aménagement du diffuseur A79-RN7 permettait la réduction de l'impact sanitaire des émissions, sur les populations, à proximité de la zone d'activité Le Larry.

## **11. Compensations environnementales**

Tout comme le thème sur la biodiversité, ce thème a été très peu abordé avec seulement 12 occurrences. Ce vocabulaire semble être réservé à des spécialistes tels que le CEN Allier et la DREAL ou à une catégorie d'acteurs particulièrement concernés que sont les agriculteurs car bien souvent ces mesures compensatoires sont effectuées sur des parcelles agricoles. Dans certains cas le public non avisé semble confondre mesure compensatoire et mesure de réduction.

Dans le cadre de cette enquête et pour des travaux d'une telle ampleur sur un si vaste secteur, le sujet des mesures compensatoires est un sujet sensible à propos duquel les attentes environnementales sont fortes, tant sur les mesures proposées que sur leur implantation, leur succès dans la durée et leur suivi sur la durée de vie de l'aménagement et non seulement sur la durée de la concession autoroutière. La DREAL signalait que les mesures compensatoires nécessitaient un nécessaire et important travail de consolidation à réaliser.

Ce thème a été abordé en profondeur par le CEN Allier dans son avis de septembre 2019 et dans son observation par courrier du 4 juin 2020 (n°CMAIL1). Le CEN regrette une perte d'espace vital pour trois espèces du fait d'un ratio de compensation inférieur à 1 et que le ratio appliqué à la Cistude est « *trop peu important au regard de l'important territoire traversé par la RCEA* ». D'autre part, il insiste sur le besoin de sécurité foncière des mesures compensatoires, sécurité qui ne peut être apportée que par des acquisitions qui pourront pérenniser ces mesures compensatoires. Il souhaite que « *les Plans d'aménagement, d'orientation et de gestion (PAOG) soient réalisés au cas par cas, de manière fine et adaptée au niveau local* (cette demande reprenant une critique précédemment émise sur des mesures piochées dans des catalogues et celles de la Fédération départementale pour la pêche et la protection des milieux aquatiques de l'Allier (FDPMA) dans son avis du 11 septembre 2019) *et qu'ils soient remis en question à minima tous les 10 ans* ». Enfin le CEN Allier « *demande la vigilance des services de l'Etat pour inscrire des engagements forts de préservation des milieux et des espèces* ».

La Commission d'enquête note que, dans sa réponse à l'avis du Conseil national de la protection de la nature du 27 janvier 2020, ALIAE « s'engage à respecter son objectif d'un minimum de 30% de la surface compensatoire en acquisition et/ou en Obligation réelle environnementale (ORE) ». Le pétitionnaire affiche également « une volonté de ne pas proposer de terrains à forte valeur agronomique mesures compensatoires et de mettre en place une activité agricole compatible avec les objectifs de compensation, via les baux environnementaux. »

Monsieur Bernard LACROIX, résidant à Cronat - 71 (obs. n° 72) souhaite être associé ainsi que ses locataires exploitants à la mise en place de ces dispositifs de compensations écologiques sur la commune de Chassenard (03). Monsieur Lacroix fait remarquer que les relevés effectués sur leurs prairies n'ont pas été réalisés à la bonne période et qu'il conviendrait de revenir les décrire en avril-mai.

#### Demande de la commission d'enquête :

- 1 - Comme le demandait la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, avez pu définir avec plus de précision le nombre et les secteurs concernés par les restaurations de frayères. Et en avez-vous prévu des mesures de gestion et d'entretien ?
- 2 - Dans son avis du 29 novembre 2019, l'Agence française pour la biodiversité relevait des Incohérences dans les mesures compensatoires entre les différentes pièces du dossier, des mesures à l'objectif inadapté ou à l'efficacité incertaine, des enrochements prévus sur le ruisseau de la Goutte sans enjeu le justifiant ou, sur le Ru des Cosses, 135 mètres d'enrochement contre 15 initialement prévus. Et, enfin l'AFB vous demandait de revoir la fréquence des suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier.
- 3 - la Commission d'enquête souhaite savoir où en est, à ce jour, la recherche des sites de compensation, leur localisation, en acquisition ou en conventionnement, en matière de surfaces de boisements, de milieux ouverts / semi-ouverts, de linéaire de haies et de fossés ainsi que de surfaces de zones humides, ces dernières n'étant compensées qu'à 70 %, sur le principe, au début du mois de juin. Est-il permis de penser aujourd'hui que les compensations seront bien effectivement atteintes ? La commission d'enquête demande à ALIAE de lui fournir des données chiffrées précises pour étayer sa réponse.

## **12. Vers une autre mobilité**

Pour être plus explicite, cette thématique pourrait être intitulée plus longuement par « Vers une autre mobilité pour limiter les besoins en déplacements motorisés et en capacités routières ».

Elle est abordée par une dizaine d'observations seulement et reste largement minoritaire dans cette enquête. Cette thématique relève d'ailleurs plutôt de la notion d'utilité publique du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA qui a déjà été validée en 2017 sur la base de l'enquête publique spécifique réalisée en 2016 et, de fait, elle se retrouve hors champ de la présente enquête.

Il s'agit d'un débat de fond qui dépasse largement le niveau local et qui interroge sur le mode de vie de nos sociétés modernes où tout va toujours plus vite et où nous ne prenons pas suffisamment le temps de la réflexion pour savoir si un autre modèle de société ne serait pas plus adapté aux enjeux actuels.

Les observations sur ce thème montrent une opposition au projet de mise à 2x2 voies de la RCEA et au « tout voitures et camions » pour limiter le réchauffement climatique en réduisant de façon drastique les émissions de gaz à effet de serre et ainsi atteindre les objectifs de réduction sur lesquels la France s'est engagée (loi climat-énergie).

D'autres insistent aussi sur la pollution de l'air et, notamment, sur les rejets de particules fines pour mettre en garde sur les risques de santé publique engendrés par la circulation routière.



Ces contributeurs nous indiquent qu'il faut repenser notre système de production et d'échanges, changer nos pratiques et adopter des modes de vie dans lesquels le transport routier d'aujourd'hui sera obsolète. Selon eux, l'urgence est à la réduction du nombre de véhicules, pas à l'élargissement d'une route, et il serait plus judicieux :

- d'opter pour le transport des marchandises à longue distance par voies ferrées et fluviales,
- de privilégier les modes de déplacements doux pour les courtes distances.

Comme indiqué au début de ce paragraphe, la commission d'enquête est bien consciente que le principe d'élargissement à 2x2 voies de la RCEA et sa déclaration d'utilité publique ont déjà été validés par décret en 2017 et que cette question ne peut plus se poser dans la présente enquête.

Toulon-sur-Allier le 17 juin 2020

Président de la Commission d'Enquête  
Patrick Reynès

Reçu le PV de synthèse des observations  
(14 pages de texte + tableau sur 14 pages)  
en main propre

Le représentant d'ALIAE  
Isabelle Lacharme

Commissaires enquêteurs :  
Marie-Odile RIVENEZ                      Jérôme HENRIOT

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
1	23/03/2020	GALLON INGRID	1	03340	MONTBEUGNY							1						Riveraine de la RCEA, je suis impactée par les nuisances sonores et je souhaiterais la construction d'un mur ou d'un merlon pour atténuer le bruit au niveau de la commune de Montbeugny.
2	26/03/2020	PETIT MICHELLE	1	03240	CRESSANGES	1												En raison de la crise sanitaire, aucune permanence physique des commissaires-enquêteur en mairie n'est possible et l'accès exclusivement par voie numérique au dossier et registre dématérialisés ne sera pas envisageable pour tout le monde en raison de la fracture numérique de notre territoire (débit internet souvent insuffisant, pas d'équipement informatique chez certains). Pour ces motifs générant de l'injustice et remettant en cause notre démocratie, je vous demande la suspension et le report pur et simple de cette enquête à une date ultérieure.
3	26/03/2020	ASSOCIATION PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT	1	03240	CRESSANGES	1												Cette enquête publique totalement dématérialisée n'est pas compatible avec la complexité du dossier d'enquête, difficile d'accès par internet, et qu'il serait plus facile d'aborder par consultation des documents papier dans les mairies ou en échangeant directement avec les commissaires enquêteurs lors des permanences. Par ailleurs, tout le monde n'est pas équipé d'un matériel informatique et de l'accès internet. Aussi, le bureau de l'association "Patrimoine et Environnement" demande le report de l'enquête publique afin que la population puisse bénéficier d'une véritable période d'information et participe plus efficacement à la consultation sur ce dossier important à forts enjeux environnementaux.
4	26/03/2020	FABRIENNE THIERY	1	03240	CRESSANGES	1												Le dossier soumis à enquête publique revêt de grands enjeux environnementaux et, en raison de la crise sanitaire, la procédure se déroule par voie exclusivement dématérialisée. Ce n'est pas compatible avec l'importance de la crise environnementale actuelle (perte de biodiversité, maladies environnementales) et le fait que tous les citoyens ne sont pas équipés d'un matériel informatique ou d'un accès internet adéquat pour participer efficacement. Je demande donc le report de la procédure d'enquête publique relative à l'autorisation environnementale concernant la mise en 2x2 voies de la RCEA.
5	26/03/2020	SIVOM SOLOGNE BOURBONNAISE	1	03290	DOMPIERRE-SUR-BESBRE								1					Le puits de captage d'eau de l'Hirondelle (SIVOM de la Sologne Bourbonnaise), sur la commune de Toulon-sur-Allier, est situé à proximité de la future autoroute A79 et il n'est pas exclu que la qualité de l'eau brute se dégrade un jour. Ce puits est stratégique pour la desserte en eau. Le SIVOM demande au concessionnaire autoroutier des mesures compensatoires pour l'aider à implanter un nouveau puits de captage, possiblement en rive gauche de l'Allier, au cas où la dégradation de l'eau brute rendrait impossible l'exploitation de l'ouvrage actuel.
6	26/03/2020		1				1	1	1									Je suis favorable à ce que l'enquête se poursuive en mode dématérialisé. Le projet de péage free flow est une bonne amélioration et ce serait encore mieux si la barrière aux Deux-Chaises pouvait être supprimée. Sur la base de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature, je suis favorable au projet sous réserve de bien respecter les conditions impératives de cet avis.
7	29/03/2020	MATICHARD	1	03340	BESSAY	1												Je vous fais part des préoccupations de France Nature Environnement Allier au sujet de cette enquête publique qui se déroule de façon exclusivement dématérialisée. Compte-tenu de la lourdeur de ce type de dossier, difficilement consultable sur internet (temps de réponse trop longs), rien ne peut remplacer les échanges des citoyens avec les commissaires enquêteurs normalement présents dans les permanences. Par ailleurs, dans ce contexte de crise sanitaire, je ne pense pas que nous ayons l'esprit libre pour nous consacrer à ce volumineux dossier de la RCEA. Pour ces raisons, je demande le report de cette enquête publique le temps que durera cette crise sanitaire.
8	29/03/2020	BOUREUX FRANÇOIS	1	03430	VIEURE		1	1										Utilisateur fréquent de la RCEA, il me semble indispensable de passer la RCEA à 2 fois 2 voies, notamment pour des raisons de sécurité. Par contre, en l'absence de solution gratuite viable en parallèle, il est impossible que cette route devienne payante. Je demande donc une mise à 2 fois 2 voies avec une vitesse limitée à 110 km/h gratuite comme en Bretagne.
9	29/03/2020	EMMANUEL WORMSER	1			1												Le dossier d'enquête représente plusieurs gigaoctets de données et il n'est pas consultable sous forme électronique dans des zones de faible débit internet. Ce projet étant engagé depuis plus de 25 ans, son caractère urgent n'est pas démontré. Les dispositions de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ne sont donc pas réunies pour que la présente enquête puisse être conduite exclusivement de façon dématérialisée. Considérant l'importance des incidences environnementales du projet et de l'indispensable mise en oeuvre d'une participation effective du public, il convient de reporter cette enquête pour qu'elle puisse être organisée en présentiel.
10	30/03/2020	HERMAN FRANTZ	1	03320	LE VEURDRE		1		1									Ce projet d'aménagement de la RCEA apportera de grands bénéfices que ce soit en termes de sécurité que de temps de parcours. La solution retenue pour la zone d'échange entre l'A79, la RN7 et l'aire de service parallèle est très intéressante de même que le choix d'un péage Free-Flow permettant un gain de temps pour l'utilisateur ainsi qu'une grande économie de terrain. Cependant, au niveau de l'échangeur entre l'A79 et la D2009 à Chemilly, il est prévu de modifier cet échangeur en raccordant les bretelles de ce dernier à la D2009 par des carrefours giratoires. Je pense que cet échangeur aurait pu être conservé dans sa forme actuelle au niveau du raccord avec la voirie locale étant donné que celui-ci présente des caractéristiques tout à fait sécurisantes sans entraver le trafic sur la D2009.
11	31/03/2020	BARBEROT JEAN PAUL	1	68190	ENSISHEIM	1												Le maintien de l'enquête en période de confinement est révoltant
12	31/03/2020	THIERY AMAURY	1	03240	CRESSANGES	1						1						Engagements pour la réduction des nuisances des riverains non tenus. Irrespect des citoyens par la poursuite de cette enquête en période de confinement. Demande le report de l'enquête.
13	31/03/2020	CAUDRELIER	1	37000	TOURS	1	1											Accès au dossier numérique difficile et inadapté. Y'a-t-il vraiment urgence à conduire cette enquête ?
14	01/04/2020	DAVID	1			1	1											Urgence du projet discutable. Réunions d'informations nécessaires. Données à actualiser après la crise sanitaire qui va changer "bien des choses"
15	01/04/2020		1				1											Urgence du projet démontrée à nouveau par une victime supplémentaire à Coulanges le 17 février. Remarques du public déjà recueillies à de nombreuses reprises. Pas de grands changements. Ne pas perdre plus de temps !
16	01/04/2020	BOUREUX FRANÇOIS	1	03430	VIEURE	1												La complexité du dossier nécessite travail d'analyse et concertation. Demande le report de l'enquête après la période de confinement.
17	01/04/2020	FORET JEAN-BAPTISTE	1			1	1											La conduite de l'enquête publique en mode dématérialisé n'est pas adaptée à l'époque, aux compétences insuffisantes du public en informatique et à cette période de confinement. Caractère non urgent du projet face à la crise sanitaire. Demande le report de l'enquête

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
18	01/04/2020	TERRENOIRE Lucette	1								1		1					Les priorités actuelles dans l'intérêt général sont : - la protection de la population (réponses à la crise sanitaire), - la révision à la baisse des ouvertures de nouvelles voies routières pour préserver la biodiversité, - la restauration des zones humides pour réduire les stress hydriques et limiter les sécheresses, - la mise en œuvre de mode de déplacements doux. Un Parc National Zones Humides en Bourbonnais répondrait à ces priorités de préservation de l'environnement. Danger de rester sur les priorités du XXème siècle.
19	01/04/2020	MARY Jean-Baptiste	1	03430	TORTEZAIS		1								1			L'urgence n'est pas d'élargir les routes mais de réduire la pollution, donc de repenser notre système de production et d'échanges.
20	02/04/2020	HERVÉ BOCQUET	1	03210	AGONGES		1							1				L'urgence est à la réduction du nombre de véhicules, pas à l'élargissement d'une route, pour améliorer la sécurité sanitaire (réduction de la pollution), et la sécurité routière. Demande le report de l'enquête pour permettre la consultation du dossier papier, plus aisée.
21	02/04/2020	CANTAT NOËL	1	03220	SAINT LEON		1											J'ai hâte qu'elle soit terminée et suis très en colère quand je lis certaines observations. Cette route est la deuxième plus accidentogène de France Je rappelle que ce projet est financé par des fonds privés et non par l'argent public. Je soutiens donc ce projet à 100%
22	02/04/2020	MONIQUE MORIN	1	03210	AGONGES	1								1				Une ordonnance du gouvernement suspend et prolonge les enquêtes publiques, or la mise à 2x2 voies de la RCEA n'est pas un cas d'exceptionnelle urgence . L'urgence climatique commande également de réduire la circulation routière forte émettrice de gaz à effet de serre et de favoriser la mobilité douce. Au XXIème siècle, ce projet de mise à 2x2 voie d'une route, fût-elle meurtrière en raison de conduites irresponsables, est dépassé. En conséquence, je vous demande humblement de reporter cette enquête publique.
23	06/04/2020	GUERRE	1	45140	INGRE	1								1				1- Sur ce projet, l'Autorité Environnementale a émis un avis qui demandait que ce dossier soit repris en profondeur. Par ailleurs, Elle estime que l'étude d'impact ne peut pas être considérée comme de nature à informer correctement le public. Le caractère urgent est-il vraiment justifié dans ces conditions ? 2- Sur le fond, ce projet va à l'encontre des objectifs de réductions des GES auxquels la France s'est engagée (loi climat-énergie). En effet, les études montrent qu'en accroissant l'offre d'infrastructures routières, on augmente le trafic routier. 3- La multiplication des flux routiers augmente d'autant les rejets de particules fines. La préservation de la santé doit être prioritaire sur les intérêts des entreprises de BTP
24	08/04/2020	PASCAUD	1	92800	PUTEAUX						1			1				Ce projet contrevient à plusieurs engagements de la France : 1- Les mesures compensatoires seront-elles efficaces, pour compenser la perte nette de biodiversité. 2 - Ce projet est totalement en opposition avec le projet du gouvernement de lutter contre l'artificialisation des terres. 3 - Ce projet est incompatible avec la réduction des rejets de gaz à effet de serre, tant au niveau des travaux que pendant l'exploitation. Au final, pour moi, ce projet ne doit donc pas être réalisé.
25	11/04/2020	DUMONT	1	03340	MONTBEUGNY									1				L'évolution de cet axe routier est une avancée majeure pour notre territoire. Des protections phoniques doivent être mises en place lorsque cela est nécessaire ; et c'est particulièrement le cas pour les riverains situés sur la commune de Montbeugny (buttes de terre notamment celles du Lotissement des Bruyères de Montbeugny où certaines maisons se trouvent déjà à moins de 200 mètres de l'axe de cette route. (Vue Géoportail en pièce jointe) Mais c'est aussi plus généralement le village de Montbeugny qui est concerné par cette autoroute puisque l'intégration (acoustique, paysagère) de cette dernière influencera certainement l'attractivité du village. Les enjeux sont donc énormes pour notre territoire et nous avons certainement tous à y gagner si aucun sujet n'est négligé.
26	14/04/2020	CLAYEUX MARIE-CECILE	1	03290	DIOU				1									Commune de Diou 03290 échangeur est de Dompierre-sur-Besbre Je me permets de vous demander des précisions sur les moyens envisagés pour nous protéger des nuisances sonores et visuelles liées à l'échangeur et au bâtiment d'entretien (à proximité de la propriété du Château du Ternat). Je vous demande quelles indemnités sont prévues pour nous dédommager ? 1° Y a-t-il un échangeur ? Y a-t-il des bâtiments ? un éclairage ? 2° Pourquoi n'avez-vous pas fait le centre d'entretien sur la parcelle que vous nous avez prise et qui est plus en contrebas ? 3° le mur antibruit prévu va-t-il être suffisant ou prévoyez-vous d'autres choses ? Sur le dossier d'indemnisation reçu jusqu'alors aucune indemnisation n'est prévue, or le trafic sera plus important et la propriété va perdre de sa valeur une nouvelle fois. Bien sur, je transmets à mon avocat.
27	15/04/2020	CHARVY PIERRE GERANT DE LA SCA DES DOMAINES DE BONNAY	1	03400	TOULON SUR ALLIER	1				1			1					Demande une information concernant l'implantation sur notre propriété d'un tapis roulant, allant de la carrière située route de Neuilly le Réal à la voie de chemin de fer dans la plaine. Il semblerait que vous souhaitez passer sur les prés de Monsieur CHELLES (notre voisin), et sur notre propriété, SCA DES DOMAINES DE BONNAY. Nous avons été surpris de constater le passage sur notre propriété de plusieurs personnes en relation avec les futurs travaux. Toutefois la SCA DES DOMAINES BONNAY n'a, à ce jour, aucune information concernant cette implantation. Renseignements pris auprès de la mairie, ce projet de tapis roulant est pour éviter d'avoir un impact "carbone" et écologique important, causé par le passage de camions de matériaux de la carrière au chantier dans la plaine sur la route départementale. De notre côté, nous ne comprenons pas pourquoi nous devrions supporter à 100% l'impact environnemental, écologique, économique, sans oublier l'impact des nuisances sonores et autres sur notre santé (poussières?.....), archéologique, sur nos terrains pendant plus de 2 ans. Par ailleurs, il est à noter que ces terrains, en pente sur le bord du plateau, ont la faculté de regorger de sources d'eau et de voir de nouvelles sources ressurgir dès le moindre trou fait. Une "remise en état" des lieux, de par ce fait, nous paraît très aléatoire, voire impossible ...

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
28	15/04/2020	BERARD	1	03340	MONTBEUGNY							1						La mise à 2x2 voies va entraîner des nuisances sonores et visuelles supplémentaires du fait de l'élargissement de l'axe et de la vitesse autorisée après travaux (plus la vitesse est élevée et plus les nuisances sont importantes). Demande protections des nuisances sonores et visuelles par un mur anti-bruit au niveau de la commune de MONTBEUGNY jusqu'à la ferme implantée au bout du chemin des Merlins, habitation occupée qui est implantée à moins de 50 mètres de la RCEA. (Voir plan en pièce jointe)
29	15/04/2020	PERRIN RÉMI	1	03400	TOULON SUR ALLIER	1						1			1			Je ne reconnais pas le caractère accidentogène de la N79. Il me semble bien incongru d'investir de nos jours dans des routes, fussent-elles à 2 fois 2 voies qui est un projet d'un autre temps. Je suis choqué qu'on ne sache pas reporter le projet et que l'enquête publique se fasse par internet, sans contacts humains et sans la possibilité d'échanger de vive voix. Riverain du projet, puisqu'habitant Les Malnaux à Toulon-sur-Allier, je souhaiterais avoir des réponses et des garanties susceptibles de me rassurer : 1) Quelles mesures sont envisagées pour limiter au maximum toutes les nuisances (bruit, poussière, environnement, etc.) induites par le tapis roulant qui passera à quelques dizaines de mètres de mon lieu d'habitation 2) Les nuisances de tous ordres induites par la 2 fois 2 voies. Ces nuisances existent déjà. Elles seront renforcées par le projet. Qu'est-il prévu en particulier pour nous épargner le bruit (revêtement de la route, murs anti-bruits, plantations, ...) ? Tant il est évident que la circulation (des poids lourds notamment) ne pourra qu'augmenter.
30	17/04/2020	JULIEN LACHEZE	1	03200	VICHY	1					1			1				Projet néfaste pour la biodiversité, les zones humides et cours d'eau, l'interruption des corridors biologiques importante consommation de terres agricoles et forestières. Ce projet vient à rebours des nécessités de notre temps. Quid des nuisances pour les riverains, de la dévaluation des habitations. Cette enquête dématérialisée ne devrait pas avoir lieu, d'un point de vue juridique : les dispositions de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ne sont pas réunies.
31	19/04/2020	PERRETTE GILLES	1	71600	PARAY LE MONIAL		1											Cette autoroute est nécessaire au désenclavement de notre région et améliore la sécurité ce qui permettra une réduction des accidents et des temps de déplacement. Nous l'attendons depuis plus de 40 ans.
32	19/04/2020	MARC	1	71206	LE CREUSOT		1		1									Cette autoroute est indispensable pour la sécurité de la région afin de réduire les accidents et les temps de déplacement. Il serait même souhaitable d'envisager une deux fois trois voies pour permettre plus de fluidité de la circulation autour des camions, la troisième voie étant réservée pour les dépassements effectués par les voitures.
33	20/04/2020	CHAPEAU	1	03340	MONTBEUGNY	1	1					1						L'intérêt du doublement de l'actuelle RCEA est indiscutable au vue des dizaines de morts comptabilisées chaque année mais pourquoi une enquête aussi importante n'est pas reportée au-delà de la crise du Covid-19 pour permettre à tous de pouvoir y participer alors que bon nombre de citoyens n'a pas accès à l'enquête en ligne. J'habite à moins de 700 mètres de cette route à Montbeugny et le passage incessant de camions et de voitures constitue une pollution visuelle et auditive permanente. Les solutions contre les nuisances sonores et visuelles ne sont pas abordées dans le dossier. Un mur anti-bruit est-il prévu au niveau de notre commune ? Je m'inquiète de l'augmentation de la vitesse de 80 km/h à 130km/h pour les camions, ce qui augmentera les nuisances sonores. Je suis sûr que tout le monde pourrait y trouver son compte si vous proposiez ces protections anti-bruit.
34	20/04/2020	PICODON	1	03340	MONTBEUGNY							1						Un mur anti-bruit serait souhaitable à Montbeugny pour ne pas vivre avec trop de nuisances sonores dues à la vitesse et au nombre de véhicules.
35	20/04/2020	HANOCQ	1									1						Le pont de la RCEA situé à proximité de mon domicile, au bout du chemin des Ganches, à Chassenard, génère des bruits intenses et des vibrations, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, au passage des véhicules sur les raccords présents aux extrémités de l'ouvrage. Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération cette nuisance.
36	20/04/2020	ANNE-MARIE BASSET	1	71200	LE CREUSOT									1		1		Je suis contre la mise à 2x2 voies de la RCEA et le tout voitures et camions dans un contexte dramatique de réchauffement climatique. Je suis favorable à l'utilisation du train et des voies navigables.
37	20/04/2020	DESHAYES JEAN-PAUL	1	71520	TRIVY				1			1						Y aura-t-il des murs anti-bruit efficaces de part et d'autre de la RCEA à TRIVY et MEULIN/CHANDON/DOMPIERRE ? L'abattage systématique des arbres qui faisaient écran sonore et visuel a accentué le bruit. Le bien-être des riverains est tout aussi important, voire plus important, que la protection de l'environnement. A-t-on prévu de replanter des arbres en plus des murs anti-bruit ? Il est inadmissible que d'énormes poids lourds soient autorisés à traverser Dompiere-les-Ormes et Chandon car cela est très dangereux et accidentogène, notamment au lieu-dit "En Seigneronn", sachant que la vitesse des véhicules est souvent excessive. Est-il envisageable d'avoir une voie d'accès direct à l'arrière de Dompiere pour desservir la ZI et pour prendre la route vers Montmelard ?
38	20/04/2020	MOLINARI BRUNO	1	03340	MONTBEUGNY							1						Demande de mur anti-bruit ou de merlon en partant du lotissement du haut de Montbeugny jusqu'à la ferme les Merlins car on ne peut déjà pas dormir la fenêtre ouverte en raison du bruit alors, avec une autoroute, ça va être invivable !!!
39	21/04/2020		1									1						La RCEA a été mise à nue cet hiver par le broyage intensif de la végétation et les riverains font face maintenant aux nuisances visuelles, notamment la nuit avec les phares, et sonores car le rideau de végétation atténuait considérablement le ronflement des camions. La plantation de rideaux d'arbres et son entretien pour une repousse rapide est elle prévue face aux maisons et fermes situées à moins de 400m de la RCEA ?
40	21/04/2020	RIPART FRANCK	1	03500	VERNEUIL EN BOURBONNAIS				1		1			1				Dans le paragraphe "Mesures d'évitement" 9.4.2.1 (à priori Pièce A selon la commission d'enquête), le dossier ne présente aucun argument sur le fait que l'emprise sur les milieux naturels (de la barrière de péage pleine voie, à priori, selon la commission d'enquête) soit moins importante à Deux Chaises que lorsqu'elle était prévue au Montet dans le projet de DUP. L'emprise du présent projet impacte en effet un réseau, deux massifs forestiers, une mare et des parcelles agricoles, ce qui va fortement perturber la faune et la flore. Pourquoi ce déplacement de la barrière de péage pleine voie du Montet à Deux Chaises et en quoi cela occasionne-t-il moins d'emprise sur les milieux naturels ? Par ailleurs, où se situe le stockage de matériaux prévu à Deux Chaises ?
41	21/04/2020	CHRIST Aline	1	03340	MONTBEUGNY							1						Demande un mur anti-bruit compte tenu de l'accroissement du trafic, de la proximité de la voie, et afin d'avoir accès aux espaces extérieurs sans trop de bruit.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
42	21/04/2020	DUBOST Martin	1	71800	ST SYMPHORIEN DES BOIS			1										Argent public détourné pour servir des intérêts privés, compte tenu des sommes déjà investies par l'Etat. Souhaite connaître les itinéraires alternatifs pour ceux qui ne veulent pas payer le péage. Demande pourquoi certaines régions propose la gratuité de certains axes similaires, voir même avec moins de trafic.
43	21/04/2020	LANGROGNET Bernard	1	03510	MOLINET							1						Demande la construction d'un véritable mur antibruit, parce que très proches de la RCEA à Molinet Demande la fin des travaux d'isolation de leur maison commencée en 2003 par le remplacement des fenêtres
44	21/04/2020	BOXBERGER F	1	71710	MONTCENIS	1		1									1	Il est antidémocratique de conduire cette enquête publique en mode dématérialisé. D'autre part confier la gestion d'une route déjà financée par le contribuable au secteur privé est "bizarre" Quels itinéraires alternatifs ? quelle sécurisation de ces itinéraires alternatifs ? Pourquoi ne pas privilégier le rail ?
45	22/04/2020	LARGE B	1				1											Urgence de sécuriser la route entre Montmarault et Digoïn ! Ne pas oublier Digoïn-Mâcon
46	22/04/2020	MOUSSERIN BERNARD	1	03230	THIEL SUR ACOLIN							1	1					Riverain de l'aire de parking de Thiel-sur-Acolin. Demande une protection sonore et visuelle. Demande une protection visuelle autour du bassin de rétention prévu sur sa propriété et une protection anti-pollution par risque d'infiltration.
47	22/04/2020		1						1									Propose plutôt qu'une barrière pleine voie à Deux-Chaises et deux portiques free-flow au Montet, une barrière pleine-voie au Montet et des barrières de péages allégées (une ou deux voies max avec paiement automatique) au niveau du demi-échangeur de Deux-Chaises et de l'échangeur du Montet. Ceci afin d'éviter d'avoir une "succession entre un système fermé et un système en free-flow en très peu de kilomètres" Demande quel serait sinon l'intérêt de déplacer le péage de Montmarault à Deux-Chaises ?
48	22/04/2020	HAY HOLIK	1	58119	TINTURY	1	1											S'interroge sur la poursuite de l'enquête en mode dématérialisé pendant la période de confinement (déplacements compliqués, pas d'échanges, pas de réunion d'information et accès à internet pas possible partout. Se pose alors la question du caractère urgent de l'enquête, d'autant que la première DUP date de plus de 25 ans Demande la mise en œuvre d'une participation efficace et cohérente du public et par conséquent la suspension de l'enquête. Il donne un avis défavorable au projet dans ces conditions d'organisation.
49	22/04/2020	HAY HOLIK	0	58119	TINTURY													Observation identique à 48
50	22/04/2020	CHAUTEMPS	1	71200	LE CREUSOT	1		1										Période de confinement pas favorable à la tenue d'une enquête publique ; pas de débat possible sur des questions environnementales. Risque de suspicion quant à son bien fondé. Ouvrir un statut d'autoroute entre Sazeret et Digoïn serait une double peine pour les usagers qui ont déjà beaucoup payé par leurs impôts.
51	22/04/2020	VADROT JEAN-PIERRE	1					1										Encore un morceau de territoire Français bradé au domaine privé. Passer notre RCEA publique dans le privé sans itinéraire BIS est une gabegie, du racket.
52	22/04/2020	MOMCILOVIC	1	03340	MONTBEUGNY							1						Étant propriétaire dans le lotissement des Bruyères, nous sommes à quelques centaines de mètres de la RCEA. Nous pensons que la nuisance sonore va s'accroître. Il serait donc indispensable qu'il y ait des murs antibruit de construits à proximité du lotissement des Bruyères.
53	22/04/2020	PLAISANCE BLANDINE	1	03250	LAVOINE	1								1				Étant donné le caractère de ce projet, non urgent, je sollicite un report de cette enquête publique. Destructions locales des habitats des faunes sauvages qui ne sont nullement quantifiés dans le projet. Ne sont notées que des autorisations ou des dérogations aux textes de sauvegarde de l'environnement. A quel bon un ministère si les dérogations sont si faciles à obtenir. J'ai des questions à poser aux commissaires enquêteurs que cette enquête dématérialisée ne permet pas ...
54	22/04/2020	MARTINS	1	03000	MOULINS		1											Notre devoir de citoyen est de signaler le besoin de cette autoroute. Je suis donc à 100 % pour cette autoroute.
55	22/04/2020	HERVET	1	03340	MONTBEUGNY							1						Nous voulons un mur antibruit (HERVET - 5 rue des Bruyères - MONTBEUGNY)
56	22/04/2020	BOUTON	1	03340	MONTBEUGNY			1				1		1				Avez-vous envisagé toutes les possibilités de péages / free-flow dans votre étude pour ne pas pénaliser les déplacements intra-départementaux ? Nuisances sonores des camions sur la rcea depuis que les haies et arbres qui protégeaient, un peu, ont été abattus. C'est une hérésie de couper les barrières sonores et visuelles naturelles sans penser à replanter plus loin ... Arbres et haies sont nécessaires pour éviter les dommages que Dame Nature nous inflige (inondation, coulée). Merci de faire le nécessaire. Voici une vidéo : actuellement quelques camions passent de temps en temps, ce qui n'est pas représentatif du trafic habituel : <a href="https://photos.app.goo.gl/nm2XqKkXvFQj64KA">https://photos.app.goo.gl/nm2XqKkXvFQj64KA</a>
57	23/04/2020	RILLIARD JEAN-PIERRE	1	03000	AVERMES		1											Mette cette nationale en 2x2 voies est primordial. Ce n'est pas quelques kilomètres de nature transformés qui vont vous faire réfléchir.
58	23/04/2020	STUDER JEANNE	1			1												Les commissaires-enquêteurs ne sont pas à même de conduire l'enquête pour permettre au public de disposer d'une information complète sur les projets et de participer effectivement au processus de décision. Considérant que l'extension de la carrière [des Proux] entretient un lien indissociable avec la mise à 2*2 voies mentionnée et que ses incidences environnementales ne peuvent en être distinguées dans le cadre d'une approche projet incluant les impacts indirects et secondaires. Je vous demande donc suspendre les 2 enquêtes en cours (autoroute et carrière) dans votre département afin qu'elles puissent se tenir dans de bonnes conditions.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
59	23/04/2020	MAIRIE DE CRESSANGES	1	03240	CRESSANGES	1		1	1	1				1				Mode dématérialisé ne permet pas aux citoyens une contribution optimale. Réaffirme l'intérêt de cette mise à 2x2 voies pour rendre cet axe le plus sécuritaire possible. Demande que soit préservé ce caractère particulier de la situation de Cressanges (proximité immédiate de la RN79) par des aménagements sécuritaires, paysagers et de préservation de notre environnement. A79 devra être exemplaire sur la qualité des infrastructures et aménagements paysagers dans le respect de ses habitants. Préserver la qualité de l'air et l'ambiance acoustique ainsi que le patrimoine bâti ou d'intérêt local (intégration paysagère de l'aire de repos verrou en sortie de bourg). Au titre des compensations, la commune sollicite un accompagnement dans sa volonté de créer un espace arboré en proximité du Centre Socio-Culturel en entrée de bourg. Qualité de l'air : mesures données semblent contestables car éloignée de l'ouvrage. Les équipements proches : accueil de loisirs, cantine scolaire, équipements sportifs, aires de jeux pour enfants, doivent être pris en compte. Des mesures de la qualité de l'air et de bruit sont-elles prévues durablement sur notre territoire ? Pollution lumineuse : Reconsidérer l'éclairage de l'aire de repos et limiter sa puissance. Eviter les situations d'éblouissement des usagers, notamment à hauteur du lieu-dit « les Petits Breuzons » (PR18) par la création d'une protection adaptée. Protections acoustiques et visuelles : réaliser des aménagements au niveau des lieux-dits suivants : (« les Petits Breuzons » (PR18), « les Gerbottes » (PR20), « les Cantes » (PR24-25). Echangeur de Cressanges : devra intégrer le maintien de l'actuel chemin piétonnier reliant le centre-bourg aux équipements sportifs. Les aménagements et mesures d'évitement attendus ne doivent pas nuire à l'attractivité de notre village (paysagers et conformes aux normes). Giratoire sud : sortie de la RN79 en provenance de Sazeret, en direction de la RD18 et l'aire de repos, non sécurisée pour les usagers venant de la route des Riats. Période de travaux : Demande que l'accès et la sortie à la plateforme TOARC A se fasse exclusivement par la RN79 et non par le centre bourg. Concernant l'activité agricole, prendre en compte le trafic, le croisement des véhicules et matériels agricoles. Situation particulière du hameau des Gerbottes : fortement impacté par les travaux avec le stockage et la transformation des matériaux. Aucune information n'a été communiquée. Pourtant vibrations à l'intérieur des leur maison (même en situation de confinement). Développer le bosquet boisé situé sur la pointe du terrain de la plateforme des Gerbottes afin de réduire les nuisances visuelles. Demande que les entreprises respectent les déviations ou sens de circulation à toute heure. Sur la synthèse des enjeux, prévoir une protection visuelle et acoustique le long de la RN79. Regret de ne pas avoir pu rencontrer les commissaires enquêteurs lors de la permanence prévue en Mairie.
60	23/04/2020	MASSERET	1	03210	BESSON							1		1				Encore une "nième" enquête ! Nous ne sommes pas opposés à la mise en 2x2 voies de la RCEA si cela peut sauver des vies humaines. En tant que riverains et citoyens de la commune de BESSON, nous demandons que tout soit mis en oeuvre pour l'implantation de buttes de protection acoustique et visuelle. De plus, il avait été évoquée dans la Charte d'itinéraire de la RCEA la restauration du maillage des haies. Qu'en est-il aujourd'hui alors qu'avec la mise à 2x2 voies, d'autres haies et arbres vont être coupés ? Aussi, le village de BESSON, est maintenant classé Site Patrimonial Remarquable ... Pour rappel (!) de nombreuses personnes (plus de 120) ont signées une pétition pour une meilleure protection phonique de la commune de BESSON, avec implantation de buttes arborées en vue de la réduction des nuisances phoniques et visuelles au cours de la mise à 2x2 voies de la RCEA.
61	23/04/2020		1									1			1			Pour la construction de la 2ème voie de la RCEA les haies d'arbres et arbustes ont été broyées sur au moins 80 km linéaires alors qu'elles constituaient un rideau de végétation assez compact agissant comme écran visuel et sonore. Pourquoi seulement 47 km linéaires de haies sont créées dans le projet alors que le tronçon de RN79 le long duquel les haies ont été détruites mesure 88,45 km ?
62	23/04/2020	MARTEL JEAN CLAUDE	1	03150	LANGY							1						Dans le cadre de l'emprise du projet sur les parcelles ZK n°46 et ZK n°54 sur la commune de Montbeugny, je vous demande une plantation de haies bocagères sur les parcelles citées ci-dessus en bordure de la clôture nouvellement implantée pour éviter les nuisances visuelles de la route. Je reste à votre disposition si les parcelles vous intéressent pour faire un aménagement hydraulique et paysager.
63	23/04/2020	DUPUY	1	71160	DIGOIN									1	1			Il serait intéressant que le groupe Effiage VINCI arrive à compenser l'impact climatique (CO2) & sanitaire (pollution) de l'A79. Ces compensations pourraient être la plantation d'un linéaire d'arbres et arbuste le long de l'itinéraire des 92 km. Je pense que ce grand groupe doit s'engager dans ce type d'initiative pour limiter demain les pandémies qui menaceront notre humanité.
64	23/04/2020	RAUX	1	03130	NEUILLY EN DONJON	1												Les commissaires-enquêteurs ne sont pas à même de conduire l'enquête pour permettre au public de disposer d'une information complète sur les projets et de participer effectivement au processus de décision. Je vous demande donc suspendre les 2 enquêtes en cours (autoroute A79 et carrière des Proux) afin qu'elles puissent se tenir ultérieurement dans de bonnes conditions.
65	24/04/2020	CORNELOUP GENEVIEVE	1	71120	CHAROLLES	1												Dossier très lourd et difficile à consulter par voie informatique sachant que l'on ne peut se rendre à aucun rendez-vous physique. Où trouve-t-on dans ce dossier les éléments de l'étude complémentaire TRAFIC faite en 2016 ? Une réponse a été apportée à cette personne peu de temps après.
66	24/04/2020	LUQUET BENOÎT ET AUDREY	1	03340	MONTBEUGNY							1						Le fait de passer la RCEA en autoroute est une bonne chose mais il faut penser à mettre en place des murs anti-bruit au niveau de Montbeugny sachant qu'au lieu dit le Fretier, depuis le déboisement, on entend beaucoup plus qu'avant les véhicules sur la RCEA.
67	24/04/2020	SIMANA	1	03340	MONTBEUGNY							1						Afin d'éviter le bruit incessant des camions sur la RCEA, peut-on envisager d'avoir un mur anti-bruit le long du lotissement des Bruyères pour le confort de tout les habitants ?

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
68	24/04/2020	HÉLÈNE CASALIS	1	03290	DOMPIERRE SUR BESBRE	1	1				1			1				<p>« L'enquête se déroule exclusivement en mode dématérialisé, au moins dans un premier temps, » mais c'est compliqué de charger ce dossier puis de le lire en raison de la mauvaise qualité du réseau internet ainsi que du manque de compétence en numérique ou d'équipement pour beaucoup d'entre nous.</p> <p>Par contre les observations déposées sont époustouflantes surtout celle de Mr Félix FLERET (Note de la commission d'enquête : SIVOM Sologne Bourbonnaise) le 26/03/20. N'a-t-il donc pas été consulté ? Nos réponses à ces enquêtes servent-elles alors que nous ne sommes jamais contactés par les nombreux « promeneurs » des études rendues sur nos terrains.</p> <p>Par exemple, lors de l'enquête parcellaire, un bassin multifonction est programmé sur ma parcelle ZK8 constituée d'un étang et d'une terre classée en pré de catégorie 4 donnant une production d'herbe de mauvaise qualité. Après l'enquête parcellaire le bassin est déplacé de l'autre côté de l'autoroute, sur la parcelle ZL6 classée aussi en catégorie 4, en raison de la présence de cistudes près de l'étang de la ZK8, mais il y a aussi des cistudes dans cette parcelle ZL6. On ne m'a pas demandé mon avis et je ne suis pas d'accord, ces changements à posteriori dégradant un peu plus le domaine agricole nous font perdre confiance et craindre pour l'avenir. Par ailleurs le rejet des eaux de ruissellement est un souci majeur et l'espoir de protection de l'étang en ZK8 renaissait avec le bassin multifonction initialement prévu (dépollution des eaux rejetées vers le milieu naturel par le phénomène de décantation) car en vidant l'étang sont apparues des traces d'hydrocarbures. Le maintien de ce bassin en ZL6 est une erreur à ne pas commettre.</p> <p>Par ailleurs, la carte des sites de compensation fait apparaître les sites potentiels, éligibles ou en négociation, sauf qu'il n'y a pas de négociations à l'heure actuelle.</p> <p>Ensuite il faudrait un passage à grande faune avant Dompiere-sur-Besbre, zone complètement bloquée au niveau de la circulation de la faune (canal, voie ferrée, RCEA, routes locales, échangeur et construction urbaine).</p> <p>Enfin, cette autoroute est nécessaire, il y a eu trop de morts et il faut agir vite, mais arrêtons de prendre des terres agricoles en dépit du bon sens car elles vont être notre autonomie alimentaire, c'est maintenant et pas dans cent ans.</p>
69	24/04/2020	BESSIERE	1	63410	MONTBEUGNY	1		1										<p>La mise en autoroute de la RCEA va déplacer l'échangeur situé à Montbeugny au droit de la RD53. Cette route reçoit déjà le trafic pendulaire des personnes travaillant à Moulins mais aussi le passage de plus en plus fréquent de poids-lourds. La circulation va donc fortement augmenter sur la RD53 qui est mal adaptée à ce changement (chaussée rétrécie par endroits, croisement entre matériel agricole et voitures déjà très difficile) alors que rien n'est pour l'instant prévu en aval de cette modification. La dangerosité de cette route devrait donc augmenter, risquant de provoquer des accidents.</p> <p>Par ailleurs, comme de nombreux riverains, je n'arrive pas à déchiffrer certains plans des travaux prévus, notamment ceux concernant les ouvrages hydrauliques. Vers quels exutoires les eaux sortant de ces ouvrages seront rejetées ?</p> <p>Compte tenu de ces difficultés de lecture, cette enquête totalement dématérialisée doit être reportée pour permettre des réunions publiques nécessaires à la compréhension du projet.</p>
70	24/04/2020	LACROIX HELENE	1	71140	CRONAT	1										1		<p>Il est indispensable que les propriétés riveraines bâties soient protégées par des installations permettant une réduction non négligeable des nuisances sonores, tant à l'intérieur des maisons que dans les jardins, notamment au niveau du hameau des Ganches à Chassenard.</p> <p>Par ailleurs, nous tenons à être associés, ainsi que nos locataires exploitants, à la mise en place des compensations écologiques (CHASS01 / CHASS02 / CHASS05 / CHASS 06 / et CHASS 07) sur la commune de Chassenard. J'en profite pour faire remarquer que les prairies décrites en CHASS 01/02/05/06 et 07 ne sont pas sur-pâturées. Ces dernières, observées par le bureau d'étude en fin d'automne début d'hiver, auraient plutôt dues être décrites en avril-mai.</p> <p>Ensuite, nous souhaitons être informés des jalons qui ont été implantés le long du tracé sur nos propriétés à Chassenard et qui ne correspondent pas aux clôtures existantes implantées lors de la DUP.</p> <p>Enfin, faute de pouvoir déterminer les changements qui interviendront sur le talus-remblai précédant le pont sur la Loire et sur les ouvrages de décharge, nous rappelons que rien ne doit diminuer la capacité d'évacuation des eaux de crues afin de ne pas occasionner des nuisances supplémentaires pour les exploitants agricoles.</p>
71	24/04/2020	MARCELLE LACROIX	1	71140	CRONAT	1										1		<p>Réclame la mise en place d'une protection acoustique pour les propriétés riveraines bâties du hameau des Ganches sur la commune de Chassenard, dans l'objectif pour les habitants de pouvoir jouir paisiblement de leur maison et de leur jardin.</p> <p>Demandeur (propriétaire et exploitants) à être associés à la mise en place des dispositifs de compensation écologique sur les parcelles de l'exploitation (CHASS01 / CHASS02 / CHASS05 / CHASS 06 / et CHASS 07) sur la commune de CHASSENARD.</p> <p>Les prairies décrites en CHASS 01/02/05/06 et 07 ne sont pas surpâturées. Signale un manque d'objectivité flagrant et demande à ce qu'elles soient revisitées au printemps.</p> <p>Souhaite avoir des informations (notamment les plans) sur les bornes déposées sur la propriété, puisqu'elles ne correspondent pas aux clôtures implantées lors de la DUP.</p> <p>Enfin demande que si des aménagements nouveaux sont prévus sur le talus remblai précédant le pont de la Loire et les ouvrages de décharges, rien ne fasse obstruction à l'écoulement des eaux (notamment en cas de crue), ni ne diminue la capacité d'évacuation (déjà limitée) des ouvrages principaux ou de décharge.</p>
72	24/04/2020	BERNARD LACROIX	1	71140	CRONAT													Observation identique à 71

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
73	24/04/2020	LACROIX DOMINIQUE	1	78470	SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE	1	1	1			1							Accès difficile au dossier et guide de lecture, d'un usage malcommode, d'une aide à peine médiocre. Lire plus 7500 pages sur écran = vraie désagréable gageure. Dossier qui ne répond donc pas ou très mal au besoin d'information du public. En l'absence de contact et de concertation préalable, n'apporte pas les informations claires et complètes sur les modifications et les nuisances dont le public devra supporter les effets, ni sur les contreparties proposées ou attribuées. Maintien de l'enquête malgré le confinement = un procédé déplaisant qui impose la dématérialisation et ne permet pas un accès normal et commode pour tous. Le passage à 2x2 voies de la RCEA est une absolue nécessité pour des raisons évidentes de sécurité des usagers mais aurait du être financée par l'Etat. Choix de concession regrettable et qui est une façon de faire payer deux fois le contribuable. 1- Concernant l'écoulement des eaux et inondations : ouvrages de décharge remplissent imparfaitement leur rôle (confirmé par le PPRI qui crée des contraintes supplémentaires aux riverains). Eviter que les nouvelles dispositions viennent modifier le talus existant et ainsi éduire les possibilités d'écoulement des eaux de la LOIRE. 2- En quoi consiste la requalification ou la remise à niveau prévue pour VIA 904-1, VIA 904-2, VIA 910-1, VIA 910-2 (pièce B page 42) ? Ces opérations vont-elles modifier le format du remblai et/ou la transparence hydraulique ? Pièce E pages 177 et 178. En quoi consistent les tracés de couleur bleue « zone d'aménagement des ouvrages hydrauliques pour la transparence écologique » ; ou encore pièce J « incidence Natura 2000 » page 138, les tracés en traits violet sur la carte Chassenard ne permettent pas de savoir ce qui sera fait. A quelles actions ou aménagements donneront-ils lieu ? 3- Dans l'objectif n°4 « améliorer les performances environnementales et le cadre de vie des riverains », nuisances atmosphériques estimées comme insignifiantes, pas de choses concluantes relevées contre ces nuisances lumineuses. Actions de réduction envisagées pour les nuisances acoustiques privilégient la protection ponctuelle du bâti mais ne traitent pas le bruit à la source. Des protections de façade sont prévues pour des bâtiments exposés mais rien n'est prévu pour leurs jardins pourtant dans la même zone. 4- Compte tenu la quasi-absence de concertation et du faible nombre des contacts déjà évoqués, il faut s'interroger sur la réalité ou la concrétisation des compensations déjà « sécurisées » ou quasi-négociées. Tous, propriétaires, locaux ou exploitants doivent être saisis, informés et impliqués.
74	24/04/2020	PRESLES JEAN YVES	1	03290	DIOU	1	1					1	1	1				Il n'est pas normal que l'on puisse donner notre avis uniquement par voie dématérialisée. Beaucoup de personnes âgées ne sont pas équipées d'ordinateur et certaines ne sont pas motorisées, et ne peuvent donc pas donner leur avis, ceci est anti démocratique et ségrégatif. Le fait de la décaler l'enquête dans le temps ne gêne absolument pas l'avancement des travaux. Le contrat de mise en concession a déjà été signé et les travaux ont déjà repris. Les relevés hydrauliques ont été faits à une période où il n'y avait pas d'eau dans la rivière "Le Roudon". Les relevés acoustiques ont été faits avant le broyage des bordures. Pourtant le rideau d'arbres devant chez nous cachait la vue et diminuait le bruit. L'impact environnemental du broyage de ces arbres pose aussi question. Pourquoi ne pas utiliser ces végétaux pour faire des plaquettes (milliers de tonnes -TEP- broyées) ? L'augmentation du trafic va créer encore d'avantage de nuisances liées aux déchets jetés dans les fossés ou parcelles riveraines (déchets de tous pays d'Europe). Les bassins de décantation sont des refuges de sauvagines et favorisent la prolifération des rats, ragondins, etc ... Comment empêcher ces nuisances ?
75	24/04/2020	MAIRE DE MONTBEUGNY	1	03340	MONTBEUGNY		1					1						J'ai rencontré Monsieur Charmetant, maire de MONTBEUGNY, lors de ma permanence le 4 juin 2020 de 9h00 à 12h00. Préalablement, il avait tenté de s'exprimer lors de la réunion publique vidéo du 2 juin (Jérôme Henriot). Il y a urgence de sécuriser cet axe qui a fait plus de morts que le COVID19. De nombreuses réunions publiques et enquêtes publiques ont déjà eu lieu. Chacun a déjà pu s'exprimer. La situation des riverains n'a pas pour autant à être dégradée. ALIAE doit donc veiller à protéger les riverains des nuisances visuelles et sonores engendrées par l'augmentation du trafic, en particulier sur la commune de Montbeugny. Propose de : - prolonger le merlon déjà présent en aval du stade municipal dans la parcelle ZI 2 et ZI 3, - réaliser un merlon végétalisé sur environ 150 mètres, dans la parcelle ZD9, lorsque la RCEA redevient visible, Ces réalisations permettraient à moindre frais d'atténuer une partie des nuisances venant de la future autoroute.
76	24/04/2020	PRESLES FRANÇOISE	1	03290	DIOU	1						1	1	1				Remarques concernant les nuisances sonores et visuelles sur le domaine des Pochons à Dompierre-sur-Besbre (PF25 Annexe 10 Pièce L) Si les mesures calculées restent en deçà des normes autorisées, il n'est pas tenu compte de l'environnement paysager qui protège la ferme le long de la voie rapide. A ce jour une haie d'arbres "amortit" le bruit et cache le trafic la nuit avec moins de nuisances visuelles. Demande des précisions quant à la conservation de cette haie qui a bien poussé toutes ces années et protège le domaine. Idem pour la partie N779/domaine. Quelle solution finale est envisagée ? Remarque concernant l'entretien des bassins décanteurs au lieu-dit "Les Broses" sur la commune de Diou et autres du même type. Seront-ils entretenus de manière efficace ? Regrette la forme dématérialisée de cette enquête qui gêne les échanges, notamment en l'absence de connexion suffisante. Souhaite l'achèvement de l'autoroute dans sa forme la plus sécuritaire et paysagère.



Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
77	24/04/2020	PEZERY GAETAN	1	03340	BESSAY SUR ALLIER	1						1						<p>Pense qu'il aurait été opportun de décaler l'enquête compte tenu de la crise sanitaire. Difficulté d'analyse du dossier par voie dématérialisée, compte tenu de son volume (certaines pièces non accessibles), mais aussi parce que internet n'est pas accessible par tout le monde, et que les déplacements sont impossibles.</p> <p>Remarque relative à une propriété sur Cressanges à 100 m de la RCEA au lieu-dit "Les Perches". Pour réduire les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules, un merlon (n°8) sera réalisé en limite de propriété. Les dimensions du merlon indiquées sont 100 m de long et 4 m de hauteur. Problème de faisabilité de la création de ce merlon de 100 mètres de long et de 4 mètres de haut, au vu des limites de l'emprise. Ne serait-il pas envisageable de prévoir un mur acoustique plutôt qu'un merlon de terre sur cette zone qui se retrouverait devant les portes de la maison.</p> <p>Pas de nouvelles de l'enquête parcellaire sur laquelle il y a désaccord.</p> <p>Ne souhaite pas de protection de façade qui isole du bruit à l'intérieur (à condition d'avoir les fenêtres fermées), mais pas à l'extérieur. Habite en milieu rural, donc souhaite pouvoir bénéficier des extérieurs ... Quel est le devenir du mur de clôture en limite de propriété ?</p> <p>De très gros travaux sont prévus pour la protection de l'environnement (eau, faune, flore, etc ...) entraînant des coûts élevés, mais les gens qui habitent autour de ces aménagements sont oubliés (travaux à minima pour réduire les nuisances (sonores notamment) à proximité des habitations) ...</p> <p>Demande à ce que les nuisances (notamment sonores) des riverains de la RCEA soient traitées au même titre que les nuisances induites à l'environnement (eau, faune, flore, etc ...).</p>
78	24/04/2020	FRANCK RIPART	0						1				1	1				<p>Interrogation sur le positionnement du demi-échangeur de Deux-Chaises et de la barrière pleine-voie qui empiètent sur des milieux intéressants (ru, boisement). Il semble que l'évitement de ces milieux n'a pas fait l'objet d'une étude suffisante, pour un repositionnement plus au Nord comme le suggérait l'AE ou que les motifs avancés rendant impossible le positionnement de l'échangeur sur des milieux moins sensibles, (plus au nord par exemple) n'ont pas été développés.</p> <p>Il est demandé des justifications sur ces choix qui tendent à indiquer que le concessionnaire n'a pas pris en compte l'impact environnemental de ces aménagements.</p> <p>*Quels recours avons nous contre cette décision ?*</p>
79	24/04/2020	MAUPAS GINETTE ET MAUPAS FERNAND	2	03510	MOLINET													Voir question 81
80	24/04/2020	MAUPAS GINETTE ET MAUPAS FERNAND	0	03510	MOLINET													voir question 81
81	24/04/2020	MAUPAS GINETTE ET MAUPAS FERNAND	0	03510	MOLINET	1					1	1	1	1				<p>Même observation que 79 et 80. Sont résumées ici les différentes pièces fournies par Mme MAUPAS : courrier remis lors de la permanence de Molinet et registre dématérialisé (observations n°79, 80 et 81) avec plans à l'appui (cf courrier remis à la permanence de Molinet).</p> <p>Indivision MAUPAS de la propriété Le Bois Buffet riveraine de la RCEA, sa maison d'habitation principale à proximité de l'échangeur de la route de Vichy.</p> <p>Au regard de la légalité de fond, le maître d'ouvrage ne peut être que la DREAL Auvergne.</p> <p>Dans le secteur de l'échangeur de Molinet, le projet augmente la profondeur d'excavation déjà exécutée et controversée par son extrême proximité de la nappe phréatique et des puits d'eau potable.</p> <p>Nécessité d'interrompre cette enquête publique et de rétablir une présentation dans sa conformité.</p> <p>Ce projet doit être soumis à la Commission Départementale des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) selon l'article 25 de la loi du 13 octobre 2014 portant modification de l'article L.112-1-1 du Code rural et de la pêche maritime.</p> <p>L'information par la presse a été publiée le 18 mars 2020, et le 26 mars 2020 sur le site des Services de l'Etat. Quant à l'affichage en mairies et lieux concernés, il est resté identique à l'ouverture de l'enquête mentionnant les différentes réunions prévues avec la Commission d'Enquête.</p> <p>La commune de Digoin demeure concernée par son échangeur autoroutier.</p> <p>La demande d'enquête publique à l'initiative d'une société privée est contraire aux textes de loi.</p> <p>N'a jamais reçu de réponse aux questions posées lors de la DUP et qu'elle n'a pas trouvé dans le mémoire en réponse du porteur de projet.</p> <p>Demande de ne pas détruire l'espace boisé formant écran le long de la clôture existante et de renforcer la protection par un merlon de hauteur suffisante.</p> <p>La Commission d'enquête demande à ALIAE de porter attention aux requêtes de Mme MAUPAS afin de clore ce dossier dans les meilleures conditions et le plus rapidement possible.</p>
82	24/04/2020	MR BESSIERE MICHEL ET BESSIERE BERNADETTE EXPLOITANT	2	48100	PALHERS	1		1			1	1						<p>1) La RD53 n'est pas dans la capacité d'absorber le trafic sortant du nouvel échangeur (Montbeugny ?).</p> <p>2) En épargnant MONTBEUGNY le problème va tout simplement être déplacé sur la RD53 la rendant accidentogène, et créant des nuisances aux riverains,</p> <p>3) Nous venons d'être informés que notre exploitation lieu dit LES OZERINS 03340 MONTBEUGNY va être amputée de 1 ha 5 pour la création de cet échangeur,</p> <p>4) Un bac de rétention (ruissellement des eaux de pluie et autres ...) est prévu au niveau du lieu dit "Les Bruyères". Pourrions nous connaître où sera déversé le surplus des eaux contenues ? Car notre exploitation est située en contrebas, l'eau de ruissellement de pluie de la route RD53 se déverse actuellement dans notre étang qui est utilisé pour l'irrigation de nos terres agricoles,</p> <p>5) Nous sollicitons le report de cette enquête car les conditions ne sont pas réunies pour permettre à chacun de s'exprimer et d'avoir toutes les infos,</p> <p>6) Ne pouvant envoyer la photo sur l'étrétoisse de la route nous vous l'envoyons par mail : RGPD.contact@publilegal.fr</p>
83	24/04/2020	CUISSINAT	1	03340	MONTBEUGNY							1						<p>L'urgence de travaux sur cette nouvelle route est indéniable, il est cependant important qu'ils ne se fassent pas au détriment des riverains.</p> <p>Nuisances visuelles et sonores pour les habitants de Montbeugny. Je souhaite que la concession fasse établir un mur antibruit pour le confort de tous et pour atténuer les nuisances en provenance de l'autoroute.</p>
84	24/04/2020	DEZITTER	1	03340	MONTBEUGNY							1						<p>J'espère qu'un mur antibruit sera prévu pour qu'il n'y ait pas de nuisance sonore et ainsi éviter la gêne des habitants de Montbeugny.</p>

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
85	24/04/2020	MR BESSIERE MICHEL ET BESSIERE BERNADETTE EXPLOITANT	0	48100	PALHERS	1		1			1							1) La RD53 n'est pas dans la capacité d'absorber le trafic sortant du nouvel échangeur. Si c'est le cas, le trafic augmentant engendrera des nuisances pour les actuels utilisateurs et les riverains, notamment les agriculteurs. 2) En épargnant MONTBEUGNY le problème va tout simplement être déplacé sur la RD53 la rendant accidentogène et créant des nuisances aux riverains. 3) Nous venons d'être informés, que notre exploitation lieu dit LES OZERINS 03340 MONTBEUGNY va être amputée de 1 ha 5 pour la création de cet échangeur provoquant déjà un déséquilibre grave et que nous serons d'ici très peu de temps à nouveau expropriés aggravant la situation en la mettant en péril (expropriés pour l'élargissement de la RD53 vu l'étroitesse pour la circulation, voir photo ci-jointe). 4) Dans le projet un bac de rétention (ruissellement des eaux de pluie et autres ...) est prévu au niveau du lieu-dit "Les Bruyères" sans avoir de détails. Pourrions nous savoir où sera déversé le surplus des eaux contenues ? Car notre exploitation est située en contrebas, l'eau de ruissellement de pluie de la route RD53 se déverse actuellement dans notre étang qui est utilisé pour l'irrigation de nos terres agricoles. 5) C'est pourquoi nous sollicitons le report de cette enquête car les conditions ne sont pas réunies pour permettre à chacun de s'exprimer et d'avoir toutes les infos. 6) Ne pouvant envoyer la photo sur l'étroitesse de la route au niveau de "Guérande" nous vous l'envoyons par mail : RGPD.contact@publillegal.fr ou par lettre Recommandée avec Accusé de Réception.
86	27/04/2020	MARTINS ALEXANDRE	1	03500	SAINT-POURÇAIN-SUR-SIOULE		1											C'est important de passer cette route à 2x2 voies, je l'utilise souvent et elle dangereuse.
87	28/04/2020		1						1									Pourquoi aucune bretelle directe n'est prévue ou planifiée en réserve pour l'accès direct au Pal sur la D181 ? En effet les sorties prévues tout comme les actuelles imposent un passage en zone urbaine, source de nuisance pour un volume de 600000 (six cent mille) personnes annuellement (ce chiffre étant en augmentation depuis plusieurs années).
88	04/05/2020	DUBUISSON	1									1						Crainte au niveau sonore de la mise en deux fois deux voies de la RCEA. Nous habitons sur la commune de Coulanges, au lieu-dit le bois des Forges. La RCEA se trouve au nord de notre habitation et, depuis le broyage des talus, le niveau sonore a augmenté. Nous voulions donc savoir si des dispositifs antibruit allaient être mis en place sur notre secteur.
89	04/05/2020	ROBIN	1	03000	MOULINS				1								1	Serait-il possible de créer une passerelle piétonne sous l'ouvrage enjambant la rivière ALLIER ? Il s'agirait de pouvoir faire une boucle lors d'une randonnée, venir de Moulins par une rive, traverser la passerelle et poursuivre notre chemin par l'autre rive via le chemin des Castors. D'autre part, il est bien de mettre cette route en 4 voies mais je pense qu'il aurait été judicieux de penser aux transports par voies ferrées et fluviales pour les marchandises afin de protéger la planète.
90	05/05/2020	JO FER	1	71160	DIGOIN													Individuellement mieux est une voie mieux c'est pour soi, mais la facilité de la politique à rapporter du danger mécanique au service de tous et employant surtout beaucoup du monde est dangereuse. Produire de la matière à enrichir a peu d'avenir, espérons que la vie humaine pourra le rester . ???????
91	05/05/2020	LAVAUD	1	71430	SAINT AUBIN EN CHAROLLAIS			1										Je suis contre ce projet car faire payer les habitants proches qui parcourent de petits trajets pour aller faire leurs courses ou pour aller travailler serait néfaste et puis parce que les axes, petits villages et riverains longeant la RCEA seraient fortement impactés par un gros afflux de voitures et de poids lourds locaux voulant éviter de payer, ce qui engendrerait une hausse de la mortalité sur les routes secondaires.
92	06/05/2020	BAUJARD	1	03510	MOLINET							1						Demande de mise en place d'un mur antibruit à Molinet
93	06/05/2020	SCHWARTZ RAPHAËL	1	03510	MOLINET								1					J'habite au pied de la RCEA, en contrebas de la bifurcation en direction de Vichy, sur la commune de Molinet, et je voudrais connaître les nuisances sonores et visuelles des travaux d'aménagement car les véhicules passent déjà pratiquement au ras de la maison, ce qui est désagréable et rend la maison invendable.
94	06/05/2020	LOFERON SERGE	1	71160	DIGOIN			1										Pourquoi payer pour emprunter un axe indispensable et le seul à disposition.
95	06/05/2020	FARNIER FRANCOIS	1	71000	MACON			1										J'admire les premiers décideurs visionnaires qui ont anticipé la mise à 2x2 voies de la RCEA il y a déjà 30 ans, tous les ouvrages d'art ainsi que le plus gros des terrassements des doubles voies ayant été réalisés à cette époque, et j'exprime ma déception envers leurs successeurs qui n'ont pas fait grand chose de positif depuis. En tant qu'automobiliste je trouve injuste d'avoir le choix entre payer pour utiliser une autoroute à péage à laquelle je suis opposé ou prendre des routes alternatives parfois dangereuses qui entraînent des détours importants avec les risques inhérents. Entre Saint Etienne et Le Puy en Velay, contrairement à ce qui s'est passé pour la RN79, les décideurs de la Loire et de la Haute Loire ont transformé année après année, tronçon après tronçon la quasi de la totalité de la RN88 en une autoroute gratuite alors que la configuration géographique était beaucoup moins favorable et très gourmande en ouvrages d'art coûteux tels que des viaducs.
96	06/05/2020	DUBUISSON	1	03470	COULANGES								1					Nous craignons que la mise à 2x2 voies de la RCEA, située au nord de notre habitation, crée des nuisances sonores sachant que depuis le broyage des talus le niveau sonore a augmenté. Des dispositifs de protection acoustique vont-ils être mis en oeuvre sur notre secteur ?
97	07/05/2020	BOSSU GERARD	1	71160	DIGOIN			1									1	Il est inadmissible que les carences des gouvernements successifs laissent encore le réseau autoroutier aux mains du privé sachant la manne offerte à ces entreprises. Quand arrêterons-nous de sacrifier l'intérêt public au profit du privé ? En Saône et Loire l'autoroute payante n'a pas été acceptée. Pourquoi n'en est-il pas de même dans l'Allier ? Cette autoroute, sera-t-elle doublée par une route normale pour les usagers qui doivent rester maîtres de leur choix ? Quand comprendra-t-on l'intérêt du ferroutage ?
98	08/05/2020	FRICHETEAU ISABELLE	1			1		1										Le projet de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) entre Sazeret (03) et Digoin (71) est, au vu du dossier, une autoroute qui sera sûrement payante. Pourquoi cela n'est pas dit dans le titre ?

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
99	10/05/2020	BILLARD ERIC	1	03510	CHASSENARD		1	1										J'habite à 400 mètres de la RCEA surnommée très justement "la route de la mort" et je l'utilise souvent. Si entre Digoïn et Chalon-sur-Saône elle est de plus en plus sécurisante grâce à l'aménagement en 2x2 voies, entre Digoïn et Moulins c'est un calvaire car, dans l'impossibilité de doubler, on reste coincé derrière les véhicules lents. La plaisanterie a assez duré, il nous faut vite une route qui sera enfin sécurisée. Le département voisin a retenu l'option de la gratuité mais rien n'est gratuit et c'est tout les citoyens qui paient. Dans l'Allier, c'est la solution de l'autoroute payante qui est choisie. Je ne connais pas encore les tarifs, mais je sais que je serai en sécurité et que les routiers en transit paieront leur dûme. La solution de mettre le transport sur le rail est intéressante, mais il faudra quand même construire des voies ferrées, donc prendre sur les terres agricoles, bâtir des ouvrages d'art ...
100	11/05/2020	WERNERT BRUNO	1	44414	LE BIGNON			1										Cette future autoroute doit rester gratuite car elle est d'utilité publique pour désenclaver la région. Prenez exemple sur la Bretagne où toutes les 4 voies sont gratuites.
101	14/05/2020	SIVOM SOLOGNE BOURBONNAISE	0						1									Le SIVOM de la SOLOGNE BOURBONNAISE qui exploite le puits de captage de l'Hirondelle le long de la RCEA sur la commune de Toulon-sur-Allier demande à ce que le chemin de voirie qui sera créé pour l'accès au chantier du viaduc soit maintenu à la fin des travaux, sans quoi ce puits de captage, stratégique pour la desserte en eau, ne pourra plus être exploité.
102	17/05/2020	CORNELOUP GENEVIEVE	0	71120	CHAROLLES							1						Sur quelles bases ont été choisies les mesures de bruit faites sur certaines habitations de riverains ? (un panel) Quel logiciel a été utilisé pour confronter les mesures effectuées au mesures calculées pour les mêmes sites ? Est-ce le même que celui du CEREMA ? Quelle différence y a-t-il entre les deux logiciels ? Et quelles incidences sur les calculs ? Pour les habitations où il n'y a pas eu de mesures in situ, les mesures faites par logiciel sont-elles celles retenues ? Pourquoi la projection est-elle faite à 20 ans et non pas à 10 ou à 30 ans par exemple ? Est-ce une règle ? Est-ce bien en fonction des projections à 20 ans que sont proposées des protections phoniques ? Que sont des GBA ? Ont-ils un rôle dans la protection phonique et comment agissent-ils ?
103	21/05/2020	HUREAU STÉPHANE	1											1		1		Urgence de la sécurisation de la RCEA. Mais la construction d'une route à 2x2 voies va : - engendrer des coûts supplémentaires à la charge des contribuables et/ou des usagers, - générer des dégâts sur l'environnement, notamment sur le dérèglement climatique avec des conséquences sanitaires et économiques graves, - détruire des terres agricoles, - favoriser encore le développement du transport routier. Il faut : - changer nos pratiques et adopter des modes de vie dans lesquels le transport routier d'aujourd'hui sera obsolète, - trouver des alternatives plus économiques respectueuses de l'environnement pour améliorer la sécurité. Notre vitesse de déplacement aujourd'hui n'est pas plus importante que nos conditions de vie de demain, - penser à l'avenir de nos enfants et petits-enfants qui nous jugeront stupides, égoïstes, imprévoyants. On ne pourra pas dire que nous ne savions pas.
104	23/05/2020	CORNELOUP GENEVIEVE	0	71120	CHAROLLES													Idem question 102
105	23/05/2020	CORNELOUP VÉRONIQUE	1	03290	DIU							1						Demande qu'il soit mis un mur antibruit sur la zone de Diou, au niveau du pont du Roudon et de la ferme des Prats qui est en contrebas de la route, à moins de 50 mètres. Génés déjà actuellement par le bruit des voitures et camions, cela deviendra invivable quand la vitesse de circulation va augmenter, pour les familles mais aussi les animaux d'élevage. Espère que leur demande avait été prise en compte la première fois (DUP), mais dans le doute la renouvellement, la santé de leur famille en dépend.
106	23/05/2020	HUBNER	1	03340	MONTBEUGNY							1						Demande de prolonger la butte existante dans Montbeugny jusqu'à la sortie de la commune en direction de Thiel sur Acolin. Il indique qu'il n'est prévu qu'une seule protection à la source de type écran, proche du centre bourg. Propose d'utiliser les mètres cubes de terre générés par le terrassement pour réaliser des protections efficaces et peu coûteuses pour le confort acoustique des riverains. Dans la fiche de mesure du PF2 réalisé à Montbeugny, une remarque préconise de ne pas tenir compte de la mesure diurne car les conditions météorologiques étaient défavorables. Il souligne que les habitants ne choisissent ni la météo ni le sens du vent et dans la vraie vie, ils habitent tous les jours dans leurs habitations, indépendamment des conditions favorables ou défavorables. Propose que les mesures soient justement pondérées en fonction des différentes conditions de vent. Souligne que son habitation se trouve à moins de 600 m de la RCEA actuelle et que le bruit des poids lourds se fait déjà très bien entendre les jours où le vent n'est pas favorable. Il conclut qu'il est important de penser dès à présent à la réduction du bruit surtout si celle-ci peut se faire à moindre coût.
107	23/05/2020	PRESLES JEAN YVES	0	03290	DIU	1		1										Au vu de certains commentaires, se pose la question de l'utilité ou de la compréhension de la dite enquête. Les problèmes environnementaux et aménagements fonciers parallèles à l'autoroute sont peu évoqués par rapport à l'urgence de faire ces travaux. Pensait que la mise en autoroute de la RCEA était acquise et qu'il n'y avait pas à revenir dessus et ne comprend pas pourquoi la crise actuelle peut ralentir les travaux, d'autant que la signature du contrat de concession a été faite avant le confinement. Demande la prolongation de l'enquête pour pouvoir rencontrer les responsables du projet et en discuter de vive voix. Demande à ce qu'une solution soit trouvée pour éviter le passage des routiers dans les villages lorsque la RCEA est fermée. Il souligne la difficulté de déplacement des engins agricoles lorsque ces camions principalement des pays de l'est sont déviés dans les villages.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
108	26/05/2020	DUMONT ALINE	1	03340	MONTBEUGNY							1						Habitants de Montbeugny, lotissement des Bruyères à 200 mètres de la RCEA, déjà impactés par les nuisances sonores liées au trafic croissant, font part du renforcement des nuisances sonores depuis le déboisement, et de l'ajout de nuisances visuelles avec un défilé continu de camions. Si la sécurité est primordial, il convient de réduire les désagréments de l'autoroute pour préserver le bien-être et la qualité de vie des riverains par la réalisation d'aménagements. Demanded la création d'une haute butte de terre (des deux côtés du pont de la route de Chapeau et jusqu'au lieu-dit les Merlins) ou d'un mur antibruit afin d'atténuer l'impact sonore et visuel de l'autoroute et la pollution générée par cette importante circulation.
109	30/05/2020	BALLY RICHARD	1	03210	CHEMILLY			1				1						Habitant de Chemilly (lieu-dit l'Ermitage). Subissent des nuisances sonores très désagréables, même parfois avec un double vitrage, et plus encore avec la pluie et le vent dominant d'ouest. Entendent les poids lourds de notre maison alors qu'ils sont à hauteur du lieu-dit Les Cailles à Besson et qu'ils entament la longue descente jusqu'au pont sur l'Allier. Problème déjà signalé au département alors qu'il n'y avait pas tant de circulation. Demande ce qui sera fait pour la qualité de vie des habitants de Besson à Chemilly, tant au niveau acoustique que visuel, que pour limiter le passage des camions dans les villages sur les petites routes départementales (croisement impossible, danger).
110	02/06/2020	GRÜNSCHLÄGER, THOMAS	1	03470	PIERREFITTE SUR LOIRE			1										Demande dans quels délais sont informées les collectivités de la fermeture de la RCEA pour qu'elles puissent prendre des dispositions pour contrôler la circulation ? Demande qui est responsable des dommages causés aux infrastructures de Pierrefitte sur Loire par la dernière fermeture de la RCEA (inventaire des dommages sans doute fait par le conseil communautaire) ? Demande ce qui peut être fait aujourd'hui pour qu'à l'avenir les camions ne prennent pas un raccourci par Pierrefitte sur Loire pour emprunter la N7/A77 sans payer le péage ? Demande ce qu'il faut faire pour mettre en place des panneaux interdisant le passage des camions sur la RCEA/N7 ? À qui s'adresser ? Demande comment sont réglementés les péages pour les résidents ? Si les résidents doivent payer, y a-t-il un abonnement pour les résidents ? Une commune, par exemple Pierrefitte sur Loire, pourrait-elle convenir d'un abonnement pour ses habitants avec l'opérateur ?
111	02/06/2020	HERMAN FRANTZ	0	03320	LE VEURDRE				1									Aurait-il été beaucoup plus coûteux de conserver l'actuel échangeur de Montbeugny associé à la création d'une courte déviation de Montbeugny par le Sud-Ouest, comme cela fut un temps envisagé, au lieu de déplacer cet échangeur au droit de la D53 ?
112	04/06/2020	BARRIQUAND-LACROIX AGNÈS	1	03510	MOLINET							1						Nous constatons qu'aucun écran antibruit n'a été prévu sur le versant sud de la route sur la portion entre le rond point des Cadolles et le pont de la route de Saint Léger (D263) sur la commune de Molinet. Il nous paraît indispensable d'avoir un écran antibruit similaire à celui déjà en place sur le coté nord de cette portion, coté vieux bourg. Les nuisances sonores vont s'intensifier et devenir insupportables pour les résidents du secteur du chemin du Moulin Priaud de Molinet.
113	04/06/2020	DOBOSZ	1	03210	CHEMILLY	1						1						Nous sommes riverains de la RCEA sur la commune de Chemilly, lieu-dit Les petites Cours. Notre habitation se situe à 52 mètres de cette voie. Des nuisances sonores, visuelles et olfactives nuisent gravement à notre santé et la propriété est impossible à vendre. Nous avons participé à la réunion publique dématérialisée pensant avoir des réponses à nos questions. Malheureusement comme beaucoup de personnes nous n'avons pas le haut débit, un son très mauvais, coupures etc. Nous n'avons pas eu les réponses souhaitées, et pourquoi cette réunion [la réunion du 2 juin] a-t-elle été écourtée ? Il est dit qu'une attention particulière sera apportée à l'acoustique et que les protections seront d'une hauteur de 2,50 à 3,50 m. Mais un camion mesurant 4,05 m de hauteur nous aurons donc toujours cette pollution visuelle. De plus, la chaussée étant en déblais par rapport à notre habitation, nos chambres situées à l'étage, à 5,50 m de hauteur par rapport à la voie, ne seront pas protégées. En janvier, Mr Degassart, responsable étude SEGAT, nous a confirmé la construction d'un mur au droit de notre propriété et prolongé sur les autres propriétés par des merlons surmontés de murs, sans nous préciser les caractéristiques de ces ouvrages (hauteur, épaisseur, matériaux etc. ...). Je vous propose de prendre modèle sur les écrans construits sur la RN 79 à l'entrée de Chalon-sur-Saône qui, après renseignements, sont très efficaces. Pour nous protéger correctement nous voulons un mur en béton d'une hauteur de 5,00 m au minimum (en préfabriqué il en existe jusqu'à 8,00 m de hauteur), et prolonger les merlons jusqu'aux deux ouvrages d'art, PS 29 de la RD2009 et PS 28 des Bernards. Afin de cacher cette masse de béton, la plantation d'une haie sur notre propriété serait utile. Pour plus d'efficacité nous demandons l'isolation de nos façades et le remplacement de nos huisseries en double vitrage, comme nous l'avons lu dans le rapport du prestataire. Nous voudrions aussi connaître le nom de l'entreprise et son responsable en charge des protections acoustiques, pour prendre contact et parler de vive voix et non par ordinateur.
114	05/06/2020	GAEC DU DOMAINE DES CUINS	1	03400	TOULON SUR ALLIER						1		1		1			Concernant l'intégration paysagère du futur ouvrage routier A79, nous souhaitons que sa conception soit réalisée en totale concertation avec la CCAF (Commission Communale d'Aménagement Foncier) de Toulon-sur-Allier. Remise en état : nous demandons à ce que la terre agricole déplacée pour les travaux soit conservée, puis repositionnée après travaux, en lieu et place, sans être mélangée à des couches de matériaux ou sol autres issus de couches de décapage de provenance et de qualité incertaines. Compensation environnementales : les avis émanant des diverses autorités en matière d'environnement les considèrent comme probablement insuffisante. Pour notre part, nous jugeons la compensation envisagée par le concessionnaire bien trop excessive et aurions souhaité que des solutions efficaces pour la protection du foncier agricole et de l'activité économique afférente soient trouvées. La loi permet ce type de compensation (environnementale), il n'en reste pas moins que le zéro perte nette de biodiversité, voire le gain de biodiversité espéré, tel qu'évoqué dans ce dossier d'enquête, gagnerait à se frotter un peu plus souvent aux réalités économiques de nos territoires ruraux et à ses priorités ... Nous n'arrivons pas à identifier le positionnement du site TOUL_016 (3,40 ha) ; cela peut paraître anecdotique mais il pourrait se trouver, a priori, dans le périmètre de notre exploitation agricole, d'où notre interrogation ... Désenrochement : Le désenrochement prévu sur la rivière Allier aura inévitablement des conséquences en termes d'érosion des berges et des zones cultivées. Non seulement en rive gauche, mais aussi en rive droite, par effet boomerang. Le maître d'ouvrage, à défaut de pouvoir anticiper, devra en assumer les conséquences, surtout en aval de la rivière. Nous demandons à ce qu'il apporte des garanties plus explicites en ce sens.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
115	05/06/2020	DURET	1	03230	THIEL SUR ACOLIN							1						J'avais demandé une mesure de bruit à mon domicile, rien n'a été fait et je n'ai pas été contactée. J'avais demandé un écran ou une butte. Je pense que les vibrations auront aussi beaucoup d'impacts sur les habitations. Ma maison va être classée - c'est une maison à pans de bois. Je vous remercie de prendre en compte ma requête et de me contacter.
116	05/06/2020	MILLARD	1	03230	THIEL SUR ACOLIN							1						Le domaine de la Pierre dont je suis propriétaire est situé en zone jaune (55 à 60 dB) en période nocturne. J'avais demandé une mesure de bruit pour mettre en place un écran ou une butte, mais je n'ai pas été contacté.
117	05/06/2020	F B	1	03290	DOMPIERRE SUR BESSBRE							1				1		Nous nous permettons 2 réflexions : 1) une volonté de la part du concessionnaire de ne rien oublier face à ses obligations environnementales concernant la biodiversité, l'eau, et les compensations environnementales qui ne servent à rien car trop distantes de l'aire de passage de l'autoroute. 2) l'oubli total des riverains concernant la VUE et le BRUIT. Plus de 25 ans de vie proches de la RCEA avec sa végétation arbustive très importante, nous permettait de l'oublier mais un mois de broyage dévastateur a révélé ces méfaits. L'autoroute, nous en avons tous besoin, mais prévoyez de replanter abondamment pour éviter le bruit et la vue, et cela n'est pas prévu dans cette enquête.
118	05/06/2020	FRANCOIS BEAUJARD	1	03290	DOMPIERRE SUR BESSBRE					1								Question à la commission d'enquête. Une réponse a été faite.
119	05/06/2020	MICHELLE PETIT	1	03240	CRESSANGES	1			1		1	1	1	1				J'avais demandé la suspension et le report pure et simple de cette enquête. La taille, la technicité du dossier et sa complexité ainsi que le mode numérique avaient de quoi décourager le plus grand nombre. Cressanges est le grand oublié alors qu'il subit de plein fouet une perte de haies et de boisement mais aussi une bétonisation du fait de l'implantation de l'aire de repos ! Nuisances sonores et la pollution de l'air. L'aire de repos est déjà l'origine d'un trafic important et d'insalubrité. J'en profite pour vous rappeler que les arbres plantés par vos services ont été vandalisés. Je vous demande donc de bien vouloir reconsidérer ces points. Concernant l'environnement et la biodiversité : je demande que les conditions émises par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) soit validées dans leur intégralité. Créer un comité de suivi des mesures compensatoires avec le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel ainsi que les associations environnementales pour suivre la mise en place des mesures ERC et d'un accompagnement, sans restriction ni report.
120	05/06/2020	FABIENNE THIERY	0	03240	CRESSANGES	1						1		1	1			J'ai demandé le report de l'enquête publique du fait de la crise sanitaire et des conditions de déroulement de l'enquête publique. - Dossier complexe, volumineux et difficile d'accès (nombre de pièces et leur complexité) et la consultation numérique n'est pas toujours évidente. D'ailleurs, le peu d'observations est aussi symptomatique. - La réunion publique dématérialisée a été programmée le 2 juin mais l'information est parvenue tardivement. Pourquoi ne pas avoir informé les personnes s'étant déjà manifestées dans les registres de cette tenue ? - Cressanges subit les nuisances sonores qui se sont amplifiées et celles de l'aire de repos et de ses bouteilles d'urines et autres déchets jetés sur place. - Je n'ai donc jamais été interrogée malgré le fait d'avoir déjà indiqué la problématique du bruit. La perte de boisement, la suppression ou diminution des haies associées à la mise en 2x2 voies sur la partie de Cressanges et au trafic PL font que mon cadre de vie s'est dégradé depuis 10 ans. - Je constate la non prise en compte des nuisances aussi bien sonores que visuelles et des pollutions de l'air. Comment se fait-il que sur l'ensemble du tracé, ne soient pas prévus des reboisements, des plantations de haies conséquentes, des densifications des espaces naturels existants ? Aussi, je demande que le nécessaire soit fait pour améliorer cette situation. - Les travaux impactent notre environnement : déboisements, défrichements, arrachages de haies anciennes, zones humides. Il est donc impératif de densifier ce qui a été prévu. - Si l'enjeu de sécurité routière est largement mis en avant, n'oublions ni les gens qui vivent ici, à proximité de cette route nationale, ni la faune et la flore nécessaires et indispensables. Profitions de ce chantier majeur pour créer, densifier des corridors écologiques, des espaces naturels propices à la biodiversité tant faunistique que floristique. - Il me semble impératif que les observations de l'Autorité Environnementale soient prises en considération dans le projet et que les mesures de réduction des impacts soient revues, complétées, densifiées. - Essayons d'aller au-delà des règles actuelles et anticipons ce que les enjeux environnementaux nous imposerons de faire dans l'avenir proche.
121	05/06/2020	PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT	1	03240	CRESSANGES	1				1		1	1	1	1			Le mode dématérialisé ne permet pas à la grande majorité des citoyens d'y contribuer de façon optimale (dossier numérique compliqué à manipuler du fait de sa lourdeur et du nombre de pièces, réunion publique dématérialisée du 2 juin avec information trop tardive. Avait demandé le report de l'enquête, - Projet qui pourrait et devrait être plus ambitieux et innovant en matière environnementale et sanitaire et ne pas se contenter de respecter les textes réglementaires, - Ne pas oublier les petits habitats pour la faune et la flore : reconstituer des zones de haies bocagères conséquentes tant en hauteur qu'en largeur, des espaces boisés, des zones humides. Un tel projet devrait voir appliquer la règle de compensation consistant à reconstituer 2 fois au moins la surface détruite. - Demande qu'un comité de suivi comprenant des experts et des associations environnementales indépendantes soit mis en place tout au long des travaux. - Nuisances liées à la centrale d'enrobage située aux Gerbottes. Il convient de protéger les riverains aussi bien en matière de bruit que de pollutions. Il faudrait les associer et de les informer régulièrement. Il reste des incertitudes sur les mesures compensatoires. Nous demandons que les mesures soient revues et étoffées. Cressanges est impactée aussi bien par les nuisances sonores, visuelles qu'atmosphériques du trafic de la RCEA et subit déjà les nuisances liées à l'aire de repos (déchets sauvages, trafic PL, ...). Or, les mesures de réduction des impacts sont peu nombreuses et restent faibles. Il est donc normal que sur l'ensemble du tracé de la RCEA, des mesures de reboisements conséquentes soient réalisées afin d'atténuer les nuisances sonores pour les habitants.
CTOU1	24/04/2020	CASALIS Hélène	0	03400	Toulon-sur-Allier	1					1		1	1				Mme Casalis Hélène a déposé une observation sur le registre dématérialisé. <b>Elle porte le n°68</b> et son contenu est le même que dans ce courrier.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
CTOU2	22/04/2020	BUISSON Jean-Claude - PRINET Martine - TAUM Richard - DUBUISSON Jean-Yves - SARMENTO José	5	03400	Toulon-sur-Allier								1					L'aménagement du pont sous la RCEA (RD295) a modifié le sens d'écoulement des eaux sur une importante distance. Maintenant les eaux sont orientées sur Pierrefitte alors qu'auparavant elles s'écoulaient vers Saligny-sur-Roudon. Lors de grosses pluies, l'eau sort des fossés envahit la route et remonte dans les sous-sols des maisons situées plus bas. Nous demandons un bassin de rétention régulateur avant les premières maisons situées du côté de Pierrefitte. Signataires pétition : BUISSON Jean-claude et Roland ; PRINET Martine ; TAUM Richard ; DUBUISSON J. Yves ; SARMENTO José.
CCHE1	05/06/2020	AUBER Annie	1	03210	Chemilly							1						Courrier remis à la permanence de Chemilly le vendredi 5 juin 2020 de 9h00 à 12h00. Demande des protections contre les nuisances et signale des problèmes avec la circulation des poids lourds pendant les travaux, qui ont lieu dès maintenant.
CMTB1	04/06/2020	CHARMETANT GUY	1	03340	Montbeugny							1						Courrier remis lors de la permanence à Montbeugny le 4 juin 2020. Il y a urgence à réaliser ces travaux. Il ne faut pas dégrader la situation des riverains et ALIAE doit veiller à l'augmentation du bruit qu'engendre cette mise en concession autoroutière et faire en sorte de protéger notamment la commune de Montbeugny, des nuisances visuelles et sonores. Je propose : - dans la parcelle ZI2 etZI 3 d'envisager le prolongement du merlon déjà présent en aval du stade municipal - dans la parcelle ZD 9 lorsque la RCEA redevient visible, il faudrait réaliser un merlon végétalisé sur environ 150 mètres. Ces réalisations permettraient à moindre frais d'atténuer une partie des nuisances venant de la future autoroute.
CMOL1	05/06/2020	GUINET Christine	1	03510	Molinet	1						1						Souhaite l'installation d'un mur antibruit ou butte de terre ou d'un projet paysager au niveau de sa propriété. L'enquête acoustique n'a pas été faite en sa présence ou à son domicile. A tenté plusieurs fois de joindre ALIAE sans succès.
CMAIL1	04/06/2020	CEN Allier	1	03500	Châtel-de-Neuvre											1		Observations reçues par mail. Le CEN n'a pas pu étudier une seconde fois ce dossier avec la même attention : lourdeur du dossier, crise sanitaire Covid19. Regrette que trois ratios de compensation restent inférieurs à 1, d'où une perte d'espace vital pour ces espèces. Le ratio de 1,01 appliqué à la Cistude est trop peu important au regard de l'important territoire traversé par la RCEA. Sécurité foncière des mesures compensatoires : 30% en acquisition est trop faible. Il faudrait encore l'augmenter pour assurer une véritable pérennité à ces mesures. Les procédures de gestion, suivi, réactualisation, restent encore assez floues et théoriques. Rappelle que les conventions restent un outil fragile juridiquement pour la pérennité des mesures. Rappelle que la gestion (PAOC) doit se faire au cas par cas de manière fine et adaptée au niveau local. Ces plans doivent être remis en question à minima tous les 10 ans. Demande la vigilance des services de l'Etat pour inscrire des engagements forts de préservation des milieux et des espèces.
CMAIL2	04/06/2020	Conseil Départemental Allier	1	03000	Moulins			1				1		1		1		Observations reçues par mail. Maîtriser les impacts pendant les travaux (eaux, espèces protégées, nuisances riverains). Préservation sans restriction de la RNNVA. Continuités écologiques pour petite et grande faune. Maîtriser les nuisances au voisinage de l'autoroute : air, santé, bruit. Partage les remarques formulées relatives aux nuisances sonores. La protection à la source doit être systématiquement recherchée et les protections de façades envisagées en dernier recours. Propose la mise en place d'un comité de suivi pour suivre les niveaux de bruit. Tout faire pour limiter la fuite du trafic PL en transit sur les routes départementales aux caractéristiques techniques non adaptées à ce type d'usagers. Y compris pendant les travaux où ce type de délestage devrait se limiter au strict nécessaire. RNNVA : impérieuse nécessité de préserver ce site exceptionnel, voire même proposer des mesures additionnelles volontaristes de protection et de mise en valeur. Signal un travail partenarial inter collectivités pour une meilleure maîtrise du foncier utile aux mesures compensatoires et invite ALIAE à s'y joindre. Limiter l'effet tunnel de cet axe afin d'assurer l'irrigation attendue du territoire.
CMAIL 3	01/06/2020	LACROIX Agnès	0	03510	Molinet							1						Cette demande a été portée par les intéressés sur le registre dématérialisé et porte le n° 112.
RMOL1	05/06/2020	MONTAGNIER Jean-Pierre	1	03510	Molinet							1						Signale des nuisances sonores, "uniquement par vent de Nord Est".
RMOL2	05/06/2020	SATY Lucien	1	03510	Molinet							1						Nous habitons une maison en location située à 150 mètres de la RCEA et les nuisances sonores sont très importantes. Nous souhaitons une isolation de façade et le remplacement des menuiseries extérieures.
RDIO3	02/04/2020	FOURNIER - CLAYEUX	1	03290	Diou				1			1						Le Centre d'entretien est au-dessus de l'échangeur, pour éviter la pollution visuelle et acoustique, ne pourrait-il pas être en dessous ? La butte va faire monter le bruit et nous risquons d'avoir plus de gêne au château de TERNAT. Que proposez-vous comme protection ? Y a-t-il un échangeur avec péage qui sera éclairé la nuit ? Crainte de pollution visuelle. Dossier transmis à l'avocate.
RDCH4		PERRIN Didier	1	03240	Deux Chaises					1								Demande la création d'une carrière sur ses terres agricoles.
RCOU01	26/05/2020	MELIN Daniel (maire)	1	03470	COULANGES							1						Signale une erreur dans le DAE : au lieu-dit « Bois des Forges », le long de la RD595 entre le pont de la RCEA et le carrefour avec la route de Monétay, deux maisons ne sont pas représentées (MMme CHASSOT H. MMme DUBUISSON V). Indique que ces habitations subissent déjà des désagréments sonores, qui risquent de s'aggraver avec l'autoroute et demande que des mesures soient prises pour les réduire (merlon ou mur anti-bruit), d'autant qu'il semble que rien ne soit prévu. Signale que le bruit vient plutôt de l'amont du côté de Pierrefitte (car RCEA en contrebas à cet endroit)
RCOU02	28/05/2020	MELIN Daniel (maire)	0	03470	COULANGES							1						Signale que le bassin de rétention situé à « Bois des Forges » présente un dysfonctionnement car l'eau n'est pas retenue en cas d'orage et se déverse en-dessous créant une forte érosion.
RCOU03	05/06/2020	LAFORET Séverine	1	03470	COULANGES							1						Sont inquiets de l'augmentation du bruit que va engendrer le trafic routier sur l'autoroute. Ne connaissent pas les mesures envisagées et souhaitent que l'impact auditif soit réduit.

Numéro	Date de dépôt	Nom	Nb pers. & struc.	Code postal	Ville	01 Problèmes de communication sur le projet	02 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA	03 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs	04 Aménagements - propositions et remarques	05 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse	06 Consommation des espaces agricoles et naturels	07 Nuisances sonores et visuelles	08 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines	09 Impacts sur la biodiversité	10 Impacts sur l'air et le climat	11 Compensations environnementales	12 Vers une autre mobilité	Observations résumées
RCOU04	05/06/2020	M.Mme DUBUISSON Vivien	2	03470	COULANGES							1						Font part de leur grande inquiétude consécutive aux nuisances sonores accrues depuis le broyage des accotements. De l'autre côté de la RCEA pas de bruit, mais de ce côté-ci, c'est insupportable et impossible de déjeuner en extérieur. Demande à ce qu'une solution soit trouvée pour réduire ces nuisances sonores.
RCOU05	05/06/2020	M. & Mme COIFFARD Paul	2	03470	COULANGES							1						Signalent qu'ils sont ennuyés par les nuisances sonores venant côté Est et Nord-Est.
RCOU06	05/06/2020	Mme GOYARD - M CHASSOT	2	03470	COULANGES							1						Souhaitent que des mesures soient prises pour limiter les nuisances sonores de l'autoroute, sans pour autant altérer la vue depuis leur propriété.
RPSL01	02/06/2020	CHÂTEAU Hervé	1	03470	PIERREFITTE-SUR-LOIRE	1		1	1			1						Demande si la remise en état des routes et des chemins communaux empruntés par les poids lourds pendant les travaux sera prise en charge par ALIAE. Demande s'il est possible de mettre en œuvre des contrôles de vitesse de ces véhicules, dans et à proximité des villages (c.o.). Souhaite la mise en place de feux tricolores entre le Proxy et 50 m au-dessus de la salle de la mairie afin de sécuriser les croisements de véhicules et éviter les zones à risque. Demande la mise en place d'écrans anti-bruit en raison de l'augmentation du trafic, d'autant que cela pourrait se cumuler avec d'autres nuisances sonores (projet éolien controversé à l'étude). Souhaite l'interdiction de passage des poids lourds qui souhaiteraient éviter les péages ou/et qui seraient détournés par leur gps. Demande la remise à niveau de l'ouvrage sur la Loddes (VIA 772) afin de réduire le bruit (claquement à chaque passage de véhicule), et de même pour la construction du second ouvrage (VIA 771). Demande qu'un accès piéton soit possible de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal à proximité immédiate, et ainsi rendre possible la vente directe de produits locaux. Souhaite connaître le calendrier des travaux pour anticiper d'éventuels passages sur la D779 à Pierrefitte-sur-Loire et organiser la sécurisation.
RPSL02	02/06/2020	BUISSON Jean-Claude - PRINET Martine - TAUM Richard - DUBUISSON Jean-Yves - SARMENTO José	0	03470	PIERREFITTE-SUR-LOIRE								1					Signalent que l'aménagement du pont sous la RCEA (D 295) a modifié le sens d'écoulement des eaux vers Pierrefitte, alors que précédemment elles étaient orientées sur Saligny. L'eau n'est donc plus canalisée, sort des fossés, envahit la route et remonte dans les sous-sols des maisons situées plus bas. Demandent que soit créé un bassin de rétention régulateur avant les maisons situées côté Pierrefitte.
RPSL03	02/06/2020	ANGLEYS Xavier	1	03470	PIERREFITTE-SUR-LOIRE							1						Signale de fortes nuisances sonores au niveau de l'ouvrage sur la Loddes VIA 772 qui fait un double claquement lors du passage des véhicules, et qui touchent plusieurs riverains (La Queue de l'étang, La Reverditte, Le Breuil (4 habitations). Indique la présence de chambres d'hôtes sur ce site et l'indisposition des clients qui en découle. Demande que ce problème acoustique soit résolu lors de la mise à niveau de cet ouvrage et lors de la construction du second VIA 771).
RPSL04	02/06/2020	M. CUISSINAT	1	03470	PIERREFITTE-SUR-LOIRE							1						Demande la mise en place d'une protection acoustique entre le « Louage blanc » et le pont de l'actuel RCEA qui enjambrera la route départementale reliant Pierrefitte à Saligny, du fait du bruit occasionné par l'augmentation du trafic.
RPSL05	02/06/2020	M. DUBUISSON	1	03470	COULANGES							1						Signale l'augmentation conséquente des nuisances acoustiques et visuelles depuis le broyage des accotements de l'actuelle RCEA
RDSB1	29/05/2020	CHAUVEROU Jean-Pierre	1	03290	DIOU							1						Il demande la mise en place d'écrans acoustiques sur la section d'autoroute longeant les secteurs Les Prats, les Rodillons, les Montets et jusqu'à l'abbaye de Sept Fons. Il a réalisé des mesures acoustiques lors de l'enquête DUP en 2016 avec un sonomètre Skytronic norme IEC 651 et précise que les niveaux sonores enregistrés entre 37,3 et 59,3 dBA (passage camion frigorifique pour le dernier chiffre) constituent des nuisances sonores déjà difficilement acceptables sachant qu'elles devraient augmenter avec l'accroissement de la vitesse des véhicules de 90 km/h à 130 km/h. Il rappelle un passage du rapport d'enquête DUP indiquant que le concessionnaire sera tenu de respecter les limites acoustiques réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (note de la commission d'enquête : la limite diurne semble déjà presque atteinte dans l'état actuel). Ces nuisances sonores vont s'ajouter à la pollution de l'air. Il fait également remarquer que la RCEA en 2x2 voies est gratuite sur d'autres tronçons avec une vitesse limitée à 110 km/h lui paraissant déjà raisonnable.
RDSB2	29/05/2020	M. et Mme PRESLES	2	03290	DIOU							1	1					Souhaitent que la végétalisation entre la RCEA et le lieu-dit Les Pochons soit maintenue. Demandent la revégétalisation entre Les Pochons et la D718 pour cacher la future autoroute et atténuer le bruit. Demandent un entretien régulier du bassin de décantation au lieu-dit Les Broses, à Diou, des déchets issus des véhicules étant régulièrement retrouvés dans le fossé.
RDSB3	29/05/2020	M. ROUX	1	03290	DOMPIERRE SUR BESBRE								1					Possède un plan d'eau de 25x30 m alimenté par un fossé au lieu-dit Condan, la route étant à 6 à 7 m plus haut. Demande que son plan d'eau ne soit pas déconnecté de son alimentation actuelle et qu'il reste en l'état.
RDSB4	29/05/2020	CHARPIN Jean-Marc	1	03290	DIOU				1			1						Demande un mur anti-bruit au niveau des Montets, à Diou, pour éviter le bruit au-dessus du pont du Roudon. Pourquoi pas rétablir un passage sur notre chemin communal (passerelle piéton/vélo) pour rejoindre la voie verte, sans oublier le passage du gibier, sachant qu'avec les travaux en cours nous avons le bruit et la poussière du chemin communal.
RDSB5	29/05/2020	FINCK Daniel	1	03290	DOMPIERRE SUR BESBRE								1					Je suis propriétaire du domaine de l'Hautbois à Dompiere-sur-Besbre. La bande DUP de mise à 2x2 voies de la RCEA et l'emprise des travaux empiètent sur une source située dans "la grande Vernière" (bassin de rétention B638-1 prévu à son emplacement). Les travaux d'élargissement empiètent également sur toute la longueur du ruisseau alimenté par cette source. Ce ruisseau se joint à un deuxième ruisseau et le ruisseau unique en résultant et qui rejoint l'abbaye de 7 fons est grevé d'une servitude datant de 1747 au bénéfice de l'abbaye. La source et le ruisseau cités en amont seraient-ils supprimés ? La politique de l'eau ne prévoit-elle pas de conserver toutes les ressources hydrauliques ?
<b>TOTAL</b>			<b>144</b>			<b>45</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>72</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	

## **Annexe 11**

### **Réponse d'ALLIAE au Procès Verbal de synthèse des observations**





## Autoroute A79 - Section Sazeret - Digoin

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

### Enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale du projet A79 Mémoire en réponse aux observations

Ind.	Date	Libellé	Établi		Vérfié		Validé	
			Nom	Visa	Nom	Visa	Nom	Visa
A01	17/06/20	Établissement du document	RTR		FCU		CSA	
B01	02/07/20	Intégration des observations	RTR		FCU		CSA	

<b>G</b>	<b>E</b>	<b>N</b>	<b>E</b>	<b>N</b>	<b>V</b>	<b>D</b>	<b>A</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>N</b>	<b>S</b>	-	-	-	-	<b>G</b>	<b>I</b>	<b>E</b>	<b>D</b>	<b>T</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>B</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Phase	Activité	Nature du document	Ouvrage Élémentaire / Zone	PR ou repérage échangeur	Sens	Émetteur			Numéro						Indice													

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Objet du Mémoire.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Réponse aux commentaires formulés par la commission sur les problèmes de communication sur le projet.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Réponses aux compléments d'informations demandés par la Commission d'Enquête.....</b>	<b>7</b>
1.	Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs.....	7
2.	Nuisances sonores et visuelles.....	7
3.	Impacts sur la biodiversité.....	12
4.	Impacts sur l'air et le climat.....	14
5.	Compensations environnementales.....	15
<b>4</b>	<b>Réponses et observations au regard de chacune des interrogations, suggestions, réclamations du public.....</b>	<b>18</b>
Observation n° 1	Gallon Ingrid - Montbeugny.....	18
Observation n° 2	Petit Michelle - Cressanges.....	18
Observation n° 3	- Association Patrimoine et environnement - Cressanges.....	19
Observation n° 4	- Thierry Fabienne - Cressanges.....	19
Observation n° 5	- SIVOM SOLOGNE BOURBONNAISE.....	20
Observation n° 6	-.....	20
Observation n° 7	- Mr ou Mme Matchard - Bessay.....	20
Observation n° 8	- Boureux François - Vieure.....	21
Observation n° 9	Wormser Emmanuel.....	21
Observation n° 10	- Herman Franz - Le Veurdre.....	22
Observation n° 11	- Barberot Jean-Paul - Ensisheim.....	23
Observation n° 12	- Amaury Thierry - Cressanges.....	23
Observation n° 13	- Mr ou Mme Caudrelier - Tours.....	23
Observation n° 14	- Mr ou Mme David.....	23
Observation n° 15	-.....	23
Observation n° 16	- Boureux François - Vieure.....	23
Observation n° 17	- Foret Jean-Baptiste.....	24
Observation n° 18	- Terrenoire Lucette.....	24
Observation n° 19	- Mary Jean-Baptiste - Tortezaïs.....	24
Observation n° 20	- Bocquet Hervé - Agonges.....	24
Observation n° 21	Cantat Noël - Saint-Léon.....	26
Observation n° 22	- Morin Monique - Agonges.....	26
Observation n° 23	- Mr ou Mme Guerre - Ingre.....	26
Observation n° 24	- Mr ou Mme Pascaud - Puteaux.....	27
Observation n° 25	- Mr ou Mme Dumont - Montbeugny.....	27
Observation n° 26	- Clayeux Marie-Cécile - Diou.....	28
Observation n° 27	- Charvy Pierre - Toulon-sur-Allier.....	28

Observation n° 28	- Mr ou Mme Bérard - Montbeugny.....	29
Observation n° 29	- Mr Perrin Rémi - Toulon-sur-Allier.....	29
Observation n° 30	- Lachêze Julien - Vichy.....	30
Observation n° 31	- Gilles Perrette - Paray le Monial.....	31
Observation n° 32	- Mr ou Mme Marc - Le Creusot.....	31
Observation n° 33	- Mr ou Mme Chapeau - Montbeugny.....	31
Observation n° 34	- Mr ou Mme Picodon - Montbeugny.....	32
Observation n° 35	- Mr ou Mme Hanocq.....	32
Observation n° 36	- Basset Anne-Marie.....	32
Observation n° 37	- Deshayes Jean-Paul.....	32
Observation n° 38	- Molinari Bruno - Montbeugny.....	32
Observation n° 39	-.....	32
Observation n° 40	- Ripart Franck - Verneuil en Bourbonnais.....	33
Observation n° 41	- Christ Aline - Montbeugny.....	35
Observation n° 42	- Dubost Martin - Saint Symphorien des Bois.....	35
Observation n° 43	Langrognet Bernard - Molinet.....	36
Observation n° 44	- Mr Boxberger F. - Montcenis.....	36
Observation n° 45	- Mr Large B. ....	36
Observation n° 46	- Mousserin Bernard - Thiel-sur-Acolin.....	36
Observation n° 47	-.....	37
Observation n° 48	- Hay Holik - Tintury.....	37
Observation n° 49	- Hay Holik - Tintury.....	37
Observation n° 50	- Mr ou Mme Chauteemps - Le Creusot.....	37
Observation n° 51	- Vadrot Jean-Pierre.....	37
Observation n° 52	- Mr ou Mme Momciovic - Montbeugny.....	37
Observation n° 53	- Plaisance Blandine - Lavoine.....	38
Observation n° 54	- Mr ou Mme Martins - Moulins.....	38
Observation n° 55	- Mr ou Mme Hervé - Montbeugny.....	38
Observation n° 56	- Mr ou Mme Bouton - Montbeugny.....	38
Observation n° 57	- Riillard Jean-pierre - Avernès.....	38
Observation n° 58	- Studer Jeanne.....	39
Observation n° 59	- Mairie de Cressanges.....	39
Observation n° 60	- Mr ou Mme Masseret - Besson.....	42
Observation n° 61	-.....	42
Observation n° 62	- Martel Jean-Claude - Langy.....	43
Observation n° 63	- Mr ou Mme Dupuy - Digoin.....	43
Observation n° 64	- Mr ou Mme Raux - Neuilly-en-Donjon.....	43
Observation n° 65	- Corneloup Geneviève - Charolles.....	43
Observation n° 66	- Luquet Benoît et Audrey - Montbeugny.....	43
Observation n° 67	Mr ou Mme SIMANA - Montbeugny.....	44
Observation n° 68	- Casalis Héliène - Dompiere-sur-Besbre.....	44
Observation n° 69	- Mr ou Mme Bessière - Montbeugny.....	45
Observation n° 70	- Lacroix Héliène - Cronat.....	46
Observation n° 71	- Lacroix Marcelle - Cronat.....	46
Observation n° 72	- Lacroix Bernard - Cronat.....	46
Observation n° 73	- Lacroix Dominique.....	47
Observation n° 74	- Presles Jean-Yves - Diou.....	48
Observation n° 75	- Mr le Maire de Montbeugny.....	49
Observation n° 76	- Presles Françoise.....	49
Observation n° 77	- Pezary Gaëtan - Bessay-sur-Allier.....	50

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Observation n° 78	– Franck Ripart.....	50
Observation n° 79	– Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet .....	51
Observation n° 80	– Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet .....	51
Observation n° 81	– Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet .....	51
Observation n° 82	– Bessière Michel et Bessière Bernadette - Palhers .....	53
Observation n° 83	– Mr ou Mme Cuissinat - Montbeugny .....	53
Observation n° 84	– Mr ou Mme Dezitter - Montbeugny.....	54
Observation n° 85	Bessière Michel et Bessière Bernadette - Palhers .....	54
Observation n° 86	– Martins Alexandre - St Pourcain-sur-Sioule .....	54
Observation n° 87	.....	54
Observation n° 88	– Mr ou Mme Dubuisson - Coulanges.....	54
Observation n° 89	– Mr ou Mme Robin - Moulins.....	55
Observation n° 90	– Jo Fer - Digoin.....	55
Observation n° 91	– Mr ou Mme Lavaud.....	55
Observation n° 92	– Mr ou Mme Bajard - Molinet.....	55
Observation n° 93	– Schwartz Raphaël - Molinet.....	56
Observation n° 94	– Loferon Serge - Digoin.....	56
Observation n° 95	– Farnier François - Mâcon.....	56
Observation n° 96	– Mr ou Mme Dubuisson.....	57
Observation n° 97	– Bossu Gérard - Digoin.....	57
Observation n° 98	- Fricheteau Isabelle.....	57
Observation n° 99	– Billard Eric.....	57
Observation n° 100	– Wemert Bruno – Le Bignon .....	57
Observation n° 101	– SIVOM Sologne Bourbonnaise .....	57
Observation n° 102	– Corneloup Geneviève.....	57
Observation n° 103	- Hureau Stéphane .....	58
Observation n° 104	– Corneloup Geneviève - Charolles.....	58
Observation n° 105	– Corneloup Véronique - Diou .....	59
Observation n° 106	– Mr ou Mme Hubner - Montbeugny .....	59
Observation n° 107	- Presles Jean-Yves - Diou.....	60
Observation n° 108	- Dumont Aline - Montbeugny .....	60
Observation n° 109	- Bally Richard.....	60
Observation n° 110	- Grünschläger Thomas.....	61
Observation n° 111	- Herman Frantz – Le Veurdre .....	61
Observation n° 112	– Barriquand-Lacroix Agnès - Molinet.....	62
Observation n° 113	– Mr Dobosz - Chemilly .....	62
Observation n° 114	- GAEC du Domaine des Cuins – Toulon-sur-Allier.....	63
Observation n° 115	– Mr ou Mme Duret – Thiel-sur-Acolin .....	64
Observation n° 116	– Mr ou Mme Millard – Thiel-sur-Acolin .....	64
Observation n° 117	FB .....	65
Observation n° 118	– Beaujard François .....	65
Observation n° 119	- Petit Michelle - Cressanges.....	65
Observation n° 120	- Thierry Fabienne - Cressanges.....	66
Observation n° 121	Patrimoine et environnement.....	67
Observation n° CTOU2.....	.....	68
Observation n° CCHE1 – Auber Annie - Chemilly.....	.....	68
Observation n° CMTB1 – Charmetanbt Guy - Montbeugny .....	.....	69
Observation n° CMOL1 – Guinet Christine .....	.....	69
Observation n° CMAIL1 – CEN Allier.....	.....	70
Observation n° CMAIL2 – Conseil départemental de l'Allier.....	.....	70
Observation n° CMAIL3 – Lacroix Agnès.....	.....	72

Observation n° RMOL1 – Montagnier Jean-Pierre - Molinet .....	72
Observation n° RMOL2 – Saty Lucien - Molinet.....	72
Observation n° RDI03 – Fournier Clayeux - Diou.....	73
Observation n° RDCH4 – Perrin Didier.....	73
Observation n° RCOU01 – Melin Daniel (Maire).....	73
Observation n° RCOU02 – Melin Daniel (Maire).....	73
Observation n° RCOU03 – Laforêt Séverine .....	73
Observation n° RCOU04 – Mr et Mme Dubuisson .....	74
Observation n° RCOU05 – Mr et Mme Coiffard .....	74
Observation n° RCOU06 – Mme Goyard – Mr Chassot .....	74
Observation n° RPSL01 – Château Hervé.....	75
Observation n° RPSL02.....	75
Observation n° RPSL03 – Angleys Xavier .....	75
Observation n° RPSL04 – Mr Cuissinat.....	76
Observation n° RPSL05.....	76
Observation n° RDSB1 – Chaverou Jean-Pierre .....	76
Observation n° RDSB2 – Mr et Mme Presles .....	76
Observation n° RDSB3 – Mr Roux .....	77
Observation n° RDSB4 – Charpin Jean-Marc.....	77
Observation n° RDSB5 – Finck Daniel .....	77
Observation n° DELBES – Délibération conseil municipal Besson .....	78
Observation n° DELCOU – Délibération conseil municipal Coulanges.....	78

## 5 ANNEXES ..... 80

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## 1 Objet du Mémoire

---

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RCEA (RN79) entre Sazeret (03) et Digoïn (71) s'est tenue du 23 Mars au 5 Juin 2020.

Suite à l'achèvement de cette enquête publique, le présent document constitue le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations en date du 17 Juin 2020, établi par la commission d'enquête.

Ce document comporte :

- Les réponses aux compléments d'informations demandés par la commission d'enquête (chapitre 2),
- Les réponses à chacune des observations déposées dans les différents registres (chapitre 3).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

## 2 Réponse aux commentaires formulés par la commission sur les problèmes de communication sur le projet

La thématique n°1 retenue par la commission d'enquête porte sur les « problèmes de communication sur le projet ».

La commission fait état de difficultés relevées dans le cadre du déroulement de l'enquête.

Il convient donc de rappeler en préambule le contexte très particulier dans lequel s'est inscrit le déroulement de l'enquête publique de la demande d'autorisation environnementale du projet A79.

L'arrêté préfectoral n° 619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoin (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20.

Dans le cadre de la préparation de l'enquête, afin d'aider le public à prendre connaissance du dossier, 3 affiches ont été préparées ainsi qu'un tableau précisant le contenu des boîtes et différentes pièces composant le dossier de demande d'autorisation environnementale (tableau de composition détaillé du dossier joint en **annexe 1**). Les affiches portaient sur :

- La présentation du dossier,
- Les enjeux liés à l'eau,
- Les enjeux liés à la biodiversité.

Ces 4 documents de synthèse ont été imprimés et joints aux dossiers déposés en mairies. Ils ont également été déposés sur le site du registre dématérialisé PubliLégal.



Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12.

Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait:

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique;
- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier. Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/2020 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues :

- 28/05 : 14h 17h Molinet
- 29/05 : 9h 12h Dompierre sur Besbre
- 2/06 : 8h30 11h30 Pierrefitte sur Loire
- 2/06 : 14h 17h00 Cressanges
- 3/06 : 9h 12h00 Toulon sur Allier
- 4/06 : 9h 12h00 Montbeugny
- 5/06 : 9h 12h Deux chaises
- 5/06 : 9h 12h Chemilly

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE.

**Ainsi, tout au long de l'enquête, la préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public dans ce contexte inédit :**

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions sanitaires l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,

**et adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.**

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée:

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé PubliLégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,
- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,
- par affichage réglementaire notamment en mairies,
- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantés le long de la RCEA actuellement empruntée.

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes:

- Consultations des pages:
- Consultations de la page Accueil: 5 505 consultations
- Consultations du dossier: 5 030 consultations
- Consultations des observations: 5 477 consultations

Au total, le procès-verbal de synthèse des observations fait état de 155 observations déposées pendant la période d'enquête par 144 personnes, collectivités et autres structures distinctes. Ce constat est à comparer aux 197 observations consignées dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du même projet, alors que cette enquête s'était tenue hors état d'urgence sanitaire, pour une durée de 54 jours consécutifs, du lundi 25/04/16 au vendredi 17/06/16. Cette mise en relief permet de constater que, en dépit du contexte très perturbé et des capacités d'accès parfois réduites du public au registre dématérialisé, la dépose des observations s'est maintenue à un bon niveau.

L'enquête publique d'autorisation environnementale a été maintenue du fait du caractère « urgent » reconnu du projet et elle a dû être adaptée aux circonstances, dans un cadre légal et réglementaire.

Ce caractère urgent prend naissance dans la déclaration d'utilité publique de la mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, prise par décret n°2017-579 du 20/04/2017, assortie en annexe 2, de 7 recommandations.

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."

Le caractère urgent de cet aménagement a été confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, précisant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret vise le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoïn.

La commission d'enquête relève également l'ampleur du dossier. Elle est cependant la conséquence des exigences réglementaires actuelles qui expliquent l'augmentation de la taille des dossiers dans le cadre de l'autorisation environnementale unique (regroupement de plusieurs procédures dans un même dossier).

La présentation retenue par procédure traite les différentes demandes d'autorisation au titre du code de l'Environnement. Elle induit certes la redondance de certaines parties mais cela ne remet pas en cause la conformité aux exigences réglementaires en matière de contenu. Par contre la présentation par procédure permet d'avoir une lisibilité pour chaque objet spécifique de l'enquête (loi sur l'eau, espèces protégées, ICPE, Réserve Naturelle).

Néanmoins, afin de permettre la bonne information du public, le pétitionnaire a veillé à fournir une clé d'entrée dans le dossier, par le biais de la pièce A, « Note de présentation du dossier – Aide à la lecture ». L'objectif de la pièce A est de permettre au lecteur de trouver plus facilement les informations en l'aidant à naviguer dans l'ensemble du dossier, à travers :

- La constitution du dossier,
- Un guide de lecture, faisant les renvois aux différentes thématiques,
- Une notice du dossier, qui se présente sous forme d'une synthèse de l'étude d'impact reprenant les principaux items.

GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

### 3 Réponses aux compléments d'informations demandés par la Commission d'Enquête

#### 1. Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

**Remarque-question de la Commission d'Enquête n°1 – Page 3/14 du PV**

Pour ce qui est des passages supérieurs, la commission d'enquête ne met pas en doute leur conformité à des normes autoroutières validées mais, ayant eu l'occasion d'utiliser certains d'entre eux récemment « mis aux normes », notamment entre Cressanges et Sazeret, elle constate que le croisement de deux véhicules doit être problématique, surtout lorsqu'un camion ou engin agricole est concerné ... Qu'en pense le maître d'ouvrage ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Les dispositifs de retenue de niveau H2 (niveau de performance normé) exigés dans le cadre du contrat de concession, en rives des ouvrages d'art en passage supérieur par rapport à l'A79, permettent d'améliorer significativement la sécurité des usagers des routes concernées et de l'infrastructure autoroutière, au regard des garde-corps existants actuellement pour une majorité d'ouvrages. Cependant, il s'avère que ces équipements agréés sont effectivement plus encombrants que les dispositifs existants.

ALIAE a échangé avec les gestionnaires de voiries concernés et travaillé avec eux sur les nouveaux profils en travers, en ajustant au mieux le nombre et la largeur des trottoirs. Dans le cadre de cette concertation, il ressort que les largeurs de chaussée actuelles des rétablissements sont conservées.

#### 2. Nuisances sonores et visuelles

**Remarque-question de la Commission d'Enquête n°2 – Page 7/14 du PV**

Les personnes concernées par la suppression des mesures de protection ont-elles été informées directement de ces évolutions ? Si oui par quels moyens ? Si non, envisagez-vous de rencontrer les personnes concernées et comment allez-vous organiser la vérification de ces données sur site ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

L'actualisation des études acoustiques s'est achevée début 2020 et a été intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) soumis à l'enquête publique au niveau de la pièce L, mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale. Le guide lecture par recherche thématique (pièce A du DDAE) indique l'emplacement de cette étude, également rappelé dans l'affiche « Présentation du dossier » remise avec le dossier, permettant une prise de connaissance simplifiée, rapide et facilitée du contenu principal des différentes pièces.

## PRÉSENTATION DU DOSSIER

Le dossier de demande d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique, porte sur les procédures suivantes :

- Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) soumis à la procédure « Loi sur l'Eau »,
- Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées,
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),
- Autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier,
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- Autorisation de travaux en Domaine Public Fluvial.



Viaduc de l'Allier © Néel Architecture

Le dossier est constitué de 28 documents (pièces A à L, dont certaines avec annexes). Le tableau ci-dessous fournit la composition sommaire du dossier. Il est complété par la liste détaillée du contenu des pièces, également mise à disposition.

PIÈCES	OBJET DE LA PIÈCE
A	Présentation du dossier - Guide de lecture – Recherche thématique Synthèse du dossier – Cartographie des enjeux et mesures
B	Justification, emplacement et description du projet Principales caractéristiques et vues en plan du projet au 1/5000ème
C	État initial commun eau et biodiversité
D	Volet eau et milieux aquatiques
E	Demande de dérogation espèces protégées
F	Demande d'autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle du Val d'Allier
G	Dossiers d'Installations Classées pour la protection de l'Environnement
H	Mesures de compensation, suivis et mesures d'accompagnement
I	Actualisation de l'étude d'impact (d'avril 2016)
J	Évaluation d'incidence Natura 2000
K	Avis émis sur le dossier par les services instructeurs
L	Avis de l'autorité environnementale (février 2020) et mémoire en réponse du maître d'ouvrage, comprenant notamment l'actualisation des études de trafic, des études acoustiques, du Bilan de Gaz à Effet de serre et des études Air-Santé.

Le paragraphe 17.5 de la pièce L « Modifications des protections acoustiques dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact » précise les évolutions apportées dans le cadre de l'actualisation des études acoustiques aux par rapport aux conclusions des études préalables, également détaillées en annexe 10 de cette même pièce.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Il est prévu que les résultats de l'actualisation des études acoustiques seront présentés aux Maires dans le courant de l'été et puis dans le cadre de réunions publiques.

La présentation consistera en l'explication du principe de détermination des niveaux acoustiques, le rappel des seuils à respecter et la présentation des isophones issues du modèle.

**Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure sont rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE. Ce dernier leur présentera les résultats des études menées au droit du bâti concerné et les éventuels dispositifs de protection envisagés.**

A ce jour, aucune réunion de présentation dédiée au grand public n'a pu être tenue dans le cadre du projet A79, le confinement de la population française en raison de la pandémie COVID19 ayant été prononcé le surlendemain de la publication du décret entérinant l'attribution du contrat de concession de l'A79 à ALIAE. Ce dernier n'était en effet pas autorisé à communiquer avec le public préalablement.

L'état d'urgence sanitaire étant encore en vigueur au début de la période estivale 2020, les réunions publiques seront tenues à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Plusieurs thématiques y seront abordées, et notamment la présentation :

- des intervenants,
- du projet et travaux associés,
- des protections acoustiques prévues,
- des aménagements paysagers prévus,
- des contraintes générées par les travaux.

Une réunion publique sera tenue par commune, excepté pour les communes faiblement impactées par l'infrastructure (linéaire limité) qui seront regroupées avec une commune voisine.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°3 – Page 7/14 du PV

Les justifications de la suppression des protections interrogent la commission. Par exemple, comment une habitation qui était au-delà du seuil réglementaire au moment de l'étude CEREMA pourra-t-elle, avec « un impact plus important en termes de nuisances acoustiques », être protégée par « des bâtiments agricoles » qui existaient déjà au moment de l'étude ? Pouvez-vous donc préciser la justification des suppressions de protections de façon plus précises (chiffres sur l'évolution des données acoustiques par exemple) ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'enquête publique menée dans le cadre de la DUP s'appuyait sur les études préalables menées par le CEREMA datées de Janvier 2016, sur la base d'un avant-projet sommaire défini à l'échelle 1/5000<sup>ème</sup>. Les mesures acoustiques utilisées pour caler l'état initial du modèle acoustique des études préalables ont été réalisées entre 2009 et 2011.

Les études acoustiques ont fait l'objet, comme l'ensemble des autres thématiques techniques, d'une actualisation dans le cadre des études de conception menées par ALIAE. Les données d'entrée prises en compte pour cette actualisation s'appuient désormais :

- sur des levés topographiques de précision, d'où une plus grande précision dans l'évaluation de l'impact sonore,
- une géométrie des études de niveau conception détaillée,
- la prise en compte de l'évolution récente du bâti,
- des mesures acoustiques in situ complémentaires réalisées en 2019,
- des comptages de trafic complémentaires réalisés en 2019,
- et une étude de trafic globalement actualisée également en 2019.

La conception est désormais disponible à l'échelle 1/1000<sup>ème</sup>, versus au 1/5000<sup>ème</sup> au stade de la DUP. Le calage du modèle numérique acoustique utilisé par ALIAE a été validé par la bonne corrélation entre résultats de mesure et résultats de calcul obtenue sur la majorité de points de contrôle.

La justification détaillée des évolutions apportées aux protections acoustiques est disponible dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, pièce L du DDAE, § 17 – Bruit. L'étude d'impact actualisée est fournie dans son intégralité en annexe 10 de la pièce L. Les extraits correspondants de la pièce L sont fournis en **annexe 2**.

Ce processus de progressivité des études conduit ainsi à des évolutions qui s'expliquent par un niveau de données d'entrée et d'étude plus précis et détaillé. L'actualisation des études acoustiques est d'ailleurs prévue par les Engagements de l'Etat. Les objectifs réglementaires et les principes de traitement énoncés lors de la DUP et repris par les engagements de l'Etat ne sont pas modifiés et sont respectés.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°4 – Page 7/14 du PV

Comment expliquer, alors que l'engagement de l'Etat au moment de la DUP, engagement s'imposant au concessionnaire, était de ne pas dépasser en façade des habitations 60dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, que le DAE fasse état de la suppression de protections sur des sites où les seuils réglementaires sont dépassés de 0,3 et 0,4 dB(A) la nuit ? Rappelons que les normes OMS préconisent des mesures n'excédant pas 55 dB(A) pour ne pas être soumis à une gêne grave en journée.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les sites dont il est fait mention dans la question concernent :

- Commune de Diou – Lieu-dit Le Ternat – PR 67+600, pour lequel les niveaux sonores calculés dans le cadre des études préalables du CEREMA faisaient état de 55.4 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A) ;
- Commune de Diou – Lieu-dit Les Prats – PR 68+600, pour lequel les niveaux sonores calculés dans le cadre des études préalables du CEREMA faisaient état de 55.3 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A).

L'actualisation de l'étude acoustique selon les modalités précisées à la réponse précédente conduit à considérer aujourd'hui un niveau sonore inférieur au seuil de 55 dB(A) pour ces deux habitations, qui ne font, de ce fait, plus l'objet de protections.

Il convient cependant de préciser que le bilan global de l'actualisation de l'étude acoustique menée par ALIAE, par rapport à l'étude CEREMA, conduit à considérer une augmentation du linéaire de merlons (3815ml contre 3125ml initialement) et une augmentation significative du linéaire d'écrans (2725 ml contre 1345 ml initialement, soit 7850 m2 contre 3500 m2 initialement).



GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°5 – Page 8/14 du PV

ALIAE est-il prêt à mettre en œuvre une opération d'ensemble de ce type en bordure de l'A79, et en lien avec les élus, pour pallier l'augmentation globale de l'impact acoustique et visuel de ce projet ? Si oui, comment ? Si non, a-t-il envisagé une opération d'ensemble d'une autre forme pour pallier ces augmentations de nuisances qui, même si elles ne dépassent systématiquement les seuils réglementaires, sont réelles et vont perturber la vie des riverains de l'A79, sans autre compensation ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Conformément aux Engagements de l'Etat, l'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;
- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

Les mesures paysagères de cet avant-projet sont déclinées à partir de trois grandes orientations paysagères retenues à l'issue du diagnostic paysager de l'aire d'étude :

- Orientation 1 : conforter l'identité paysagère :
  - Souligner la diversité des ambiances paysagères
  - Protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural et paysager
- Orientation 2 : préserver et valoriser les perceptions visuelles :
  - Protéger les riverains des covisibilités rapprochées par mise en place d'écrans visuels (modélés, plantations, traitements architecturaux ...)
  - Valoriser les vues sur le paysage
- Orientation 3 : insérer les interfaces et assurer les transversalités du territoire par rapport à l'A 79 :
  - Suture l'infrastructure avec son contexte
  - Assurer des continuités physiques et insérer les rétablissements
  - Assurer des continuités écologiques

Les sections existantes à une seule chaussée offrent de larges dépendances vertes qui, pour certaines, participaient largement à l'insertion de l'infrastructure routière. La construction de la deuxième chaussée crée un effet d'emprise sur ces dépendances vertes, et donc sur l'insertion de la future autoroute. Afin de réduire ces impacts et d'assurer l'insertion des travaux neufs, quatre types de mesures seront mises en place en conformité avec les Engagements de l'Etat.

1. **Maintien de la végétation existante dans les dépendances vertes :** Une partie des bordures buissonnantes ou boisées existantes pourra être conservée en fonction :
  - des emprises foncières existantes ou acquises ;

- des prescriptions de sécurité par rapport aux chaussées ;
- des contraintes de gestion.

2. **Aménagements paysagers simples :** il s'agit de plantations destinées à effacer les impacts faibles ou moyens produits par les travaux de mise à 2 x 2 voies. Ces mesures sont :

- plantation de haies bocagères ou de massifs arbustifs aux abords des rétablissements de voirie ;
- plantation de haies bocagères en bordure de la section courante ;
- reconstitution de ripisylves aux abords des franchissements de ruisseaux.

Cet aménagement est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant. Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée.

3. **Aménagements paysagers recherchés :** Ces aménagements intéressent les secteurs à impact paysager moyen avec une typologie plus complète des plantations :

- plantation de haies bocagères ou de bandes boisées,
- plantation de massifs arbustifs sur les talus,
- création d'alignements d'arbres haute tige aux abords des voies rétablies,
- boisement d'espaces résiduels,
- reconstitution de ripisylves aux abords des franchissements de ruisseaux.

Ce type d'aménagement comporte également des plantations de haies, mais qui seront plus larges. Celles-ci permettront de mieux atténuer l'impact visuel d'un remblai de la 2x2 voies et seront dans la continuité de bosquets existants de part et d'autre de la RCEA.

4. **Aménagements paysagers complexes :** Ces aménagements comprennent la totalité des plantations évoquées ci-avant, mais en les combinant étroitement et en les amplifiant. Ces aménagements concernent les secteurs à fort impact paysager.

A l'issue de cette concertation du projet paysager menée aux différents échelons, les études de détail seront conduites en vue de la réalisation des travaux.

A noter qu'un premier échange a déjà eu lieu fin 2019 avec l'UDAP de Moulins dans le cadre de l'insertion paysagère de l'infrastructure vis-à-vis des monuments historiques classés ou inscrits et d'un site patrimonial remarquable. Les planches afférentes de l'AP Paysager ont été produites en avance de phase pour permettre la saisine de cette unité de la DRAC.

A noter que les éléments paysagers n'ont pas vocation à constituer une protection acoustique vis-à-vis du bruit de la circulation routière. En effet, pour avoir un impact significatif sur les niveaux sonores (diminution de 2 ou 3 dB(A)), la largeur de la bande boisée devrait être importante, tout comme la densité des plantations. Par contre, les éléments paysagers permettent d'améliorer la perception de l'infrastructure, en masquant le passage des véhicules.

Enfin, l'évaluation de l'impact acoustique a été faite pour un niveau de trafic à l'horizon 2042, soit 20 ans après la mise en service de l'infrastructure dans sa configuration autoroutière. De plus, les engagements de l'Etat prévoient le « rattrapage » du niveau de protection acoustique pour les habitations d'ores et déjà soumises à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB de jour et 55 dB de nuit du fait de l'existence de la RN79, situées dans le périmètre du

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

projet mais non impactées par sa réalisation. La déclaration d'utilité publique du projet mentionne en annexe 2 que les seuils retenus constituent dans la réglementation les critères les plus stricts au bénéfice des riverains. Ainsi, le niveau de protection à la mise en service de l'infrastructure sera supérieur à celui pré-existant, ce qui permet d'affirmer que le projet apportera une amélioration de la situation existante.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°6 – Page 8/14 du PV

Lors de la permanence que la commission d'enquête a conduite à MOLINET et suite à quelques échanges avec Mme le Maire, il s'est avéré que les élus et les administrés de cette commune ne faisaient pas part de leurs observations sur la thématique acoustique parce qu'ils avaient été informés par une personne du groupe ALIAE qu'une enquête publique spécifique sur le bruit serait conduite en 2021. La commission leur a donc expliqué que l'enquête publique actuelle était bien le seul et unique moment pour déposer des observations relatives aux nuisances sonores, même si après la mise en service de l'A79, des mesures pourraient être effectuées pour valider ou ajuster leur connaissance des niveaux sonores. Mme le Maire a aussitôt organisé une réunion pour ses administrés avec le maître d'ouvrage et avant la fin de l'enquête.

Sans permanence sur cette commune et sans échanges entre le Maire et la commission, le public n'aurait pas déposé ses observations.

La commission d'enquête souhaite avoir des éléments sur cette information qui a circulé, en précisant bien que les habitants de MOLINET attendaient bien une enquête PUBLIQUE, pas une enquête acoustique ...

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nous supposons qu'il s'agit d'un malentendu : ALIAE a évoqué avec la mairie la tenue d'une réunion publique après signature du contrat de concession, réunion pendant laquelle seraient présentés entre autres les niveaux acoustiques et les protections associées. Un amalgame a manifestement été fait avec la notion d'enquête publique de la présente demande d'autorisation environnementale. Comme expliqué précédemment, les réunions publiques prévues pour présenter les études acoustiques et paysagères n'ont pu à ce jour être programmées du fait de la déclaration de l'état d'urgence sanitaire deux jours après la signature du contrat de concession.

En plus de la permanence de la commission d'enquête qui s'est tenue en mairie de Molinet le 28/05/20 du 14h00 à 17h00, une présentation publique a été tenue avec le concepteur-constructeur d'ALIAE avant la clôture de l'enquête, le 4/06 matin, pour expliquer le contenu du dossier et comment déposer des observations sur le registre.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°7 – Page 8/14 du PV

La commission souhaiterait aussi avoir des précisions sur la façon dont est organisée la protection des riverains pendant la phase « chantier » conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement ? Est-il possible d'avoir connaissance du dossier « bruit de chantier » annoncé dans le mémoire en réponse de l'enquête DUP et imposé par l'article R.571-50 du code de l'environnement ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La protection des riverains en phase chantier est assurée de manière générale par la mise en œuvre de mesures de réduction :

- Utilisation de matériels homologués et équipés de dispositifs de limitation du bruit : avertisseur de recul « cri du lynx », vibro-fonceurs haute fréquence pour le battage de palplanches ... ;
- Réalisation anticipée lorsque c'est possible des dispositifs de protection acoustique définitifs (merlons, modelés) ;
- Respect d'horaires adaptés à proximité immédiate des habitations.

Le dossier bruit de chantier, prévu par l'article R571-50 du code de l'environnement, est en cours d'établissement et sera communiqué aux mairies préalablement au démarrage des travaux conformément aux dispositions applicables.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°8 - Page 8/14 du PV

Si toutefois des mesures in situ démontrent la nécessité de mettre en place des protections pour des habitations, sur quels délais les habitants peuvent-ils compter environ entre le constat de dépassement et la réception des protections.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

En matière de protection acoustique, ALIAE, maître d'ouvrage de l'opération, a une obligation de résultats, et le respect des niveaux acoustiques sera vérifié dans le cadre du volet environnemental du bilan LOTI de l'A79 (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) obligatoire à un an (bilan intermédiaire) et cinq ans après la mise en service de l'A79 (bilan final).

Ces mesures seront effectuées selon les modalités définies dans les normes en vigueur, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre dans un délai raisonnable fonction de la nature, des dimensions de la protection à mettre en œuvre et des contraintes éventuelles particulières du site d'implantation. Il est difficile de préciser un délai sans connaître la nature des éventuels aménagements à réaliser. Toutefois, la bonne mise en œuvre de ces éventuelles actions correctives, en termes d'efficacité et de délais de réalisation, sera supervisée par le comité de suivi environnemental présidé par la préfecture (voir détail ci-après).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°9 – Page 8/14 du PV

Enfin, est-il prévu un comité de suivi des nuisances sonores et visuelles ? Est-il mis en place à ce jour ? De quels représentants est-il ou sera-t-il constitué ? S'il n'est pas prévu à ce jour, est-ce une possibilité ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce suivi est prévu dans le cadre du comité de suivi environnemental tel que prévu aux Engagements de l'Etat, constitué avant le début des travaux de manière à s'assurer du respect, sur la durée du chantier et de l'exploitation, de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Ce comité de suivi est présidé par la préfecture de l'Allier et est composé d'élus, de responsables socio-économiques et d'associations, dans l'esprit de la composition du comité de suivi institué après le débat public.

Le comité de suivi environnemental se réunit :

1. Au stade avant-projet,
2. Au démarrage des travaux,
3. Au cours de la phase chantier, le comité de suivi peut être réuni annuellement sur demande de ses membres ;
4. dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental,
5. entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

Les deux dernières étapes citées ci-avant s'inscrivent dans le cadre du bilan socio-économique et environnemental de l'opération, à la charge du concessionnaire, conformément à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieures de 1982, dite « loi LOTI » et à la circulaire « Bianco » de 1992 à propos du bilan intermédiaire. Ce bilan a pour objet de :

- Démontrer le respect des obligations et engagements du maître d'ouvrage dans les différentes phases de la construction de l'infrastructure,
- Évaluer les effets réels de l'ouvrage après sa mise en service,
- Prévoir et planifier les mesures d'améliorations éventuellement nécessaires à l'issue du bilan,
- Rendre public les engagements du maître d'ouvrage en matière de prise en compte de l'environnement et les effets réels constatés.

Les éléments du bilan LOTI sont rapportés systématiquement au Comité de suivi des engagements de l'État. Ce bilan établi à un stade « stabilisé » de l'infrastructure en exploitation constituera un « état 0 » du patrimoine, des services rendus et des fonctionnalités environnementales de l'objet construit. Cet état servira de référence dans l'objectif de toujours maintenir un service au moins équivalent à cet état 0 pendant toute la durée de concession.

Ainsi, le suivi de l'insertion paysagère de l'infrastructure et la vérification de l'efficacité des protections acoustiques mises en œuvre par rapport aux objectifs fixés par les Engagements de l'Etat sont bien prévus dans le cadre de ce comité de suivi.

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°10 – Page 8/14 du PV

Les riverains de la RCEA ont-ils un interlocuteur précis à ALIAE sur ce sujet ? Qui est-il ? Comment peuvent-ils le joindre ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les maires des communes traversées par l'infrastructure ont été rencontrés à plusieurs reprises depuis la désignation du groupement attributaire, mi-septembre 2019. Ces rencontres, menées par les équipes du concessionnaire ALIAE et de son concepteur / constructeur CLEA, ont porté sur :

- La présentation générale du projet et des différents travaux à mener ;
- La présentation des intervenants et interlocuteurs du concessionnaire et du concepteur/constructeur ;
- La présentation des premiers travaux et des éventuelles contraintes.

Comme précisé précédemment, des réunions publiques dans les différentes communes se tiendront à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Parmi les thématiques abordées, il est prévu à nouveau la présentation des différents intervenants et interlocuteurs côté ALIAE et CLEA.

Dans l'attente de la tenue de ces réunions, l'équipe de la direction opérationnelle du concepteur/constructeur CLEA est déjà entrée en contact avec une grande partie des riverains concernés, notamment dans le cadre des procédures d'acquisitions foncières et de l'enquête parcellaire menée dans ce cadre.

Au-delà de ces considérations, les riverains qui souhaiteraient contacter ALIAE peuvent le faire au numéro de téléphone suivant : 01 49 44 91 00.

Un formulaire pour permettre aux riverains de poser des questions sera également disponible et opérationnel sur le site internet ALIAE à compter de la mi-juillet. L'adresse du site internet d'ALIAE est la suivante : <https://www.autoroute-a79.fr/>

Les coordonnées postales du maître d'ouvrage ont également été portées à la connaissance du public à la publication des avis d'enquête.

Ces modalités de prise de contact seront bien précisées lors des réunions publiques. Les demandes émises auprès de ce numéro ou sur le site internet seront consignées par écrit en continu et l'avancement de leur traitement par les personnes dédiées sera régulièrement suivi.

Les numéros de téléphone portable des principaux interlocuteurs ALIAE et CLEA sont aussi communiqués aux maires des communes concernées par le projet, afin de maintenir un lien privilégié entre le concessionnaire, le concepteur / constructeur et les représentants que sont les élus.

Ce processus de concertation se poursuit tout au long de la vie du projet, y compris après la mise en service.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

### 3. Impacts sur la biodiversité

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°11 – Page 11/14 du PV

1 - Page 107 de la pièce E vous dites « *L'Allier et la Besbre, sont franchis par de larges viaducs (...). Pendant les travaux, des pêches de sauvegarde seront réalisées avant le battage des batardeaux de protection pour la pile proche du lit mineur du viaduc de la Besbre* ». Qu'en est-il de ce projet de pêche de sauvegarde dans l'Allier, technique jugée, par la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, impropre sur une rivière d'une telle largeur et d'un tel débit ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La remarque de la FDPMA a été prise en compte pour l'Allier dans le dossier soumis à l'enquête (pièce E en indice D01, § 6.5.3.10 en date du 25/10/19). Aucune pêche de sauvegarde ne sera réalisée dans l'Allier. La nouvelle rédaction ci-avant maintient la pêche de sauvegarde dans la Besbre.

En fonction des enjeux, il est proposé de réaliser les opérations de pêches de sauvegarde de la faune aquatique au droit des cours d'eau suivants :

- Ruisseau de l'Arpeyroux
- Ruisseau de Bresnay
- Ruisseau de la Crevée
- L'Acolin
- Ruisseau du Theil
- La Sonnante
- L'Huzarde
- Le Chevrieux
- Ruisseau de la Rosière

La liste des cours d'eau faisant l'objet d'une pêche de sauvegarde sera précisée dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

#### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°12 – Page 12/14 du PV

2 - La Commission d'enquête a pu constater que l'aire de repos de Cressanges est, pour le moins, peu avenante dans l'état actuel, avec : des arbres morts ou coupés à mi-hauteur non remplacés, des bouteilles en plastique, contenant des urines, sur le sol, des récipients de fortune pour la récupération des déchets... La municipalité de Cressanges souhaite « *l'intégration paysagère de l'aire de repos (verru en sortie de bourg, dit-elle) et sollicite un accompagnement dans sa volonté de créer un espace arboré en proximité du Centre Socio-Culturel en entrée de bourg* ». La commune souhaite aussi que des aménagements piétonniers soient réalisés de façon à rejoindre cette zone depuis le centre-bourg aux équipements sportifs. Bien qu'indirectement concernées par la biodiversité ses observations peuvent y être reliées par leur aspect paysager. Le concessionnaire peut-il apporter des réponses complètes aux souhaits de Cressanges ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'aménagement d'un cheminement piétonnier est bien prévu par le concessionnaire ALIAE et a déjà fait l'objet d'échange entre son concepteur-constructeur et l'équipe municipale. Le projet a été présenté au conseil municipal le 11/06/2020 et a recueilli l'approbation de ce dernier.

L'avant-projet paysager de l'aire de Cressanges est en cours de finalisation et sera présenté à l'équipe municipale pour concertation dans le courant de l'été 2020, puis en réunion publique comme expliqué précédemment. A ce jour, les aménagements paysagers concernant Cressanges prévoient notamment :

- Pour l'aire de repos :
  - la plantation d'une ceinture arborée (haie bocagère) sur l'ensemble du périmètre de l'aire,
  - sur l'ensemble des emprises de stationnement, la plantation d'alignements d'arbres qui viennent rompre visuellement les emprises en enrobés,
  - la plantation de groupes d'arbres plus ponctuels sur les emprises laissées libres dans le périmètre de l'aire ;
- Pour l'échangeur :
  - les rives du Douzenan sur l'emprise de l'A79 sont plantées d'arbres de milieu humide,
  - les berges nord de l'autoroute sont plantées de haies arborées afin de protéger visuellement les riverains (sauf pour les abords de l'a coopérative, le talus étant trop escarpé),
  - le cœur de l'échangeur, marqué par des modelés, est planté de haies bocagères (arbustes et arbres) de manière aléatoire afin de limiter visuellement les dimensions de l'échangeur lorsque l'on traverse l'autoroute ; des arbres et des groupes d'arbres viennent compléter les propositions.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°13 – Page 11/14 du PV

3 - Pour ce qui est de Natura 2000, le CEN Allier relève que les réensemencements prévus n'indiquent ni les quantités de semences nécessaires ni les sites potentiels à réensemencer. Avez-vous avancé sur ce sujet ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point est soulevé par le CEN dans son avis du 09/09/19, page 12, et porte sur le réensemencement de la *Pulicaria vulgaris* et de l'Orme lisse de la zone référencée FR8310079 – Val d'Allier Bourbonnais. Depuis l'établissement du dossier de demande d'autorisation environnementale, les précisions suivantes sont à présent disponibles et apportées du fait de la poursuite de la démarche compensations.

Pour ce qui concerne le déplacement de l'herbe de Saint Roch (*Pulicaria vulgaris*) :

Compte tenu des caractéristiques de l'espèce (plante annuelle) un protocole de déplacement par constitution d'une banque de graines est le plus adapté.

- **Superficie concernée** : une station potentielle en bord d'Allier, non revue depuis 2013-2014, mais totalisant à l'époque plus de 100 pieds.
- **Sites d'accueils envisagés** : deux sites de compensation sont envisagés pour cette espèce, le site LEVE001 (implantation en bordure de l'Allier) et le site MOLI006 (implantation dans des mares créées). Ces deux sites correspondent aux deux principaux écosystèmes dans lesquels pousse la plante : zone soumise à étiage des grandes rivières, et bord exondés des mares, fossés et ornières temporaires
- **Modalités de mises en œuvre** :
  - Préparation du site d'accueil : le site d'accueil MOLI006 fera l'objet d'un creusement de mare afin de permettre l'accueil de l'espèce. Il est important que la partie qui accueillera la terre végétale se situe en conditions ensoleillées, et soit temporairement inondée en hiver. Sur le site LEVE001, aucune préparation particulière ne sera réalisée, mais on prendra garde à ne pas opérer le déplacement sur d'éventuelles stations d'espèces patrimoniales (Souchet de Micheli) si ce site en présente.
  - Marquage du site à déplacer après délimitation des stations observées.
  - Prélèvement de graines de l'année et semis immédiat sur les zones d'accueil, (ou stockage au froid si le site de réception n'est pas encore prêt) ou bien prélèvement de terre végétale (sur 20 à 30 centimètres) contenant la banque de graines, à l'aide d'une pelle mécanique munie d'un godet adapté, puis transport immédiat sur les sites d'accueil.
  - Semis dans les sites d'accueil ou régalaie de la terre végétale ainsi prélevée, sur les sites d'accueil.

Pour ce qui concerne le déplacement de l'orme lisse (*Ulmus laevis*) :

Compte tenu des caractéristiques de l'espèce, et en cohérence avec la politique de conservation des ressources génétiques de l'Orme lisse de la RNN du Val d'Allier, le mode de déplacement retenu est la plantation de jeunes plants obtenus par semis de graines prélevées sur les arbres impactés par le projet.

- **Superficie concernée** : 13 pieds sont concernés dans la réserve du Val d'Allier, un autre pied sur la Besbre, et un autre sur le Roudon, pour une superficie d'environ 2 000 m<sup>2</sup>.

- **Sites d'accueil envisagés** : Un site de compensation accueillera l'espèce : le site LEVE001. En complément, des pieds seront replantés dans la réserve nationale du Val d'Allier, en divers endroits identifiés par la LPO et le Conservatoire d'Espace Naturel comme étant favorables à l'espèce.
- **Modalité de mise en œuvre** :
  - Prélèvement de graines d'Orme lisse sur les pieds impactés par le projet : ce prélèvement a été réalisé fin avril 2020 par ALIAE et le lycée agricole de Monravel. Ce prélèvement a fait l'objet d'une demande d'autorisation spécifique (AP n°916/2020 du 8 avril 2020). Les semenciers de chaque plant ont été identifiés afin de garantir une traçabilité et une bonne diversité génétique des populations reconstituées.
  - Les jeunes plants seront maintenus en pépinière par le lycée de Monravel avant replantation, à l'âge de 18 mois à 2 ans. Ces populations reconstituées proviendront des pieds impactés dans le Val d'Allier.
  - Les modalités de plantation seront précisées par le lycée agricole.

Plus généralement, les modalités de déplacement d'espèces végétales protégées et patrimoniales non protégées ont été précisées de la même façon que pour l'herbe de Saint Roch et l'orme lisse cités ci-avant. Les éléments correspondants ont été transmis aux services instructeurs dans le cadre de la présente procédure. Ils portent sur le déplacement des stations d'espèces situées sous les emprises du projet vers des sites d'accueils favorables et adaptés, en dehors des emprises du projet, pour les espèces suivantes :

- Espèces végétales protégées : Gratiolle officinale (*Gratiola officinalis*), Dicrane vert (*Dicranum viride*), en plus de l'Orme lisse (*Ulmus laevis*) et de l'Herbe de Saint-Roch (*Pulicaria vulgaris*),
- Espèces végétales patrimoniales non protégées : Crassule mousse (*Crassula tillaea*), Fraisier des collines (*Fragaria viridis*), Limoselle aquatique (*Limosella aquatica*), Laiche des renards (*Carex vulpina*), Spiranthe d'Automne (*Spiranthes spiralis*), Trèfle scabre (*Trifolium scabrum*).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

#### 4. Impacts sur l'air et le climat

##### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°14 – Page 11/14 du PV

Puisque le projet a été acté lors de la publication du décret 2017-259 le déclarant d'utilité publique, il ira donc à son terme. La mise en œuvre de mesures efficaces de réduction de la pollution de l'air est donc fortement attendue.

Dans le dossier de DAE, Pièce L, page 52, la conclusion de l'étude sur la qualité de l'air est la suivante : «...la réalisation du projet de mise à 2X2 voies de la RCE provoque une légère augmentation des concentrations en polluants sur le domaine d'étude.

Elles seront toutefois modérées et ne dépasseront pas les normes de la qualité de l'air en vigueur, ni les normes OMS, à l'exception des teneurs maximales en dioxyde d'azote en 2022 à l'horizon sans projet et avec projet, du fait essentiellement de l'augmentation du trafic résultant de l'A79, sans bénéfice des améliorations et progrès du parc automobile pris en compte. Ainsi l'amélioration du parc automobile à terme permet d'envisager de meilleurs résultats.... ». Il est aussi signalé un peu plus loin des valeurs maximales pour les particules PM2,5 dépassant les normes OMS.

Pendant la phase travaux, ALIAE s'engage dans la construction « bas carbone », au travers de la gestion des matériaux utilisés par limitation des matériaux neufs entrants et réduction des consommations d'énergie pendant la phase travaux. Des objectifs ont été fixés sur ce point.

Pendant la phase exploitation, il n'y a pas de véritables mesures de compensation sur site avancées. Pourtant le trafic va augmenter. Les émissions polluantes vont augmenter quel que soit le polluant considéré entre les projections « Fil de l'eau 2022 » et les projections « Etat projeté 2022 ». L'étude AIR et Santé fait état d'une augmentation moyenne des polluants dans l'air de l'ordre de 35 %.

ALIAE s'appuie sur les évolutions technologiques (pot catalytique, reformulation des carburants...) qui permettront de maintenir le niveau des polluants actuel, voir, pour certains, de les réduire à l'horizon 2042. Si l'ARS conclut bien à un respect des normes de concentrations des polluants dans l'air, il n'empêche que le trafic va augmenter en raison du projet. Si le trafic augmente (+43% à l'horizon 2042), les émissions de polluants augmentent en raison du projet (de 19% à 130% selon la nature des polluants, d'après l'étude Air et Santé). L'objectif de réduction de 40% des GES sur le territoire français ne pourra être tenu si l'évolution du trafic s'accroît sans autre mesure de compensation que celles visant à répondre à la tenue de cet objectif. Rappelons qu'aujourd'hui, un quart des émissions de GES est issu du secteur du transport routier. La qualité de l'air est un enjeu majeur pour la santé et l'environnement (9% de mortalité en France en 2016 – Données ANSP).

Au vu de ces différents éléments, la commission d'enquête demande au porteur de projet si la mise en œuvre de mesures, sur site ou à proximité, peut être envisagée pour compenser les émissions globales de polluants dans l'air liées directement à l'augmentation du trafic routier sur la future A79 ? Et de quelle nature ?

Elle a bien noté, d'ores et déjà, que l'aménagement du diffuseur A79-RN7 permettait la réduction de l'impact sanitaire des émissions, sur les populations, à proximité de la zone d'activité Le Larry.

##### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'étude Air-Santé a été actualisée en janvier 2020 et est fournie en annexe 11 de la pièce L du dossier de demande d'autorisation environnementale ; le volet sur les gaz à effets de serre est inclus au rapport (§6.3.3 page 108 : Calcul des émissions de GES liées au projet). Cette actualisation tient compte de la mise à jour des données trafics.

Les émissions de dioxyde de carbone augmentent entre les situations au **Fil de l'eau** et les **États projetés** quel que soit l'horizon considéré (2022 ou 2042). Cette augmentation est directement corrélée avec la hausse du kilométrage parcouru (+24 % en 2022 et +32 % en 2042). L'amélioration du parc automobile à terme pourrait considérablement

modérer cette hausse. Néanmoins, au regard des résultats obtenus, la réalisation du projet n'induirait aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur, à l'exception de la valeur limite en dioxyde d'azote en situation avec projet et sans projet à horizon 2022. Le dépassement étant identifié avec et sans projet, ce dernier n'est pas donc responsable du non-respect de la valeur limite en dioxyde d'azote en 2022. Enfin, les véhicules ne sont pas les seuls émetteurs en polluants, une teneur de fond représentant les émissions hors trafic a été prise en compte dans le calcul des concentrations en polluants. Ces teneurs de fond peuvent représenter une forte proportion des concentrations en polluants.

Dans le bilan GES en phase exploitation, on distingue les émissions directes et indirectes. Les émissions directes sont liées à l'activité d'ALIAE et proviennent principalement :

- Des déplacements des agents d'entretien et de sécurisation de l'exploitant APRR,
- Des consommations énergétiques des bâtiments et matériels des installations d'exploitation de l'infrastructure.

Les émissions indirectes sont liées à l'activité des usagers de l'infrastructure.

Les mesures prévues pour réduire les émissions directes de gaz à effet de serre en phase exploitation sont :

- Rationaliser le parc de véhicules: le moderniser, optimiser l'adéquation véhicules – mission et expérimenter les nouvelles motorisations moins émettrices de GES.
- Mettre en œuvre le programme pluriannuel de renouvellement des équipements d'exploitation autoroutière en visant l'efficacité énergétique des installations. Par exemple : usage du photovoltaïque pour alimenter les gares de péage et équipements fixes (bornes du réseau d'appel d'urgence, stations météo, panneaux de signalisation, caméras d'exploitation, panneau à message variable)
- Optimiser le parc d'équipements de signalisation lumineuse du point de vue des sources d'alimentation autonome.
- Changer de technologies dans l'éclairage public et tertiaire,
- Optimiser les méthodes de travail et agir sur les comportements liés aux déplacements professionnels : former à l'éco-conduite, promouvoir le covoiturage.
- Innover pour plus de sobriété énergétique (par exemple remplacer une partie du sel, en provenance de la Méditerranée, par un résidu de sel résultant d'un processus de production d'un industriel local de la métallurgie, sous réserve de la garantie du caractère non polluant de ce résidu). Modèle d'économie circulaire, ce procédé innovant permet à la fois de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au transport du sel de mer et de réutiliser un résidu industriel jusqu'alors non valorisé).

Les mesures prévues pour compenser les émissions directes de GES en phase exploitation reposent notamment sur les mesures de compensation des impacts du projet sur la biodiversité, plus particulièrement la compensation des zones humides détruites et la gestion de ces zones de compensation. Les zones humides sont des puits de carbone d'autant plus efficaces que leur gestion est assurée de manière à optimiser la séquestration des GES.

Les émissions indirectes liées à l'activité des usagers sont essentiellement dues à la consommation de carburant.

Aussi, les mesures prévues pour réduire les émissions indirectes en phase exploitation reposent sur les propositions de nouveaux services pour diminuer l'empreinte carbone :

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

- La mise en œuvre du flux libre (ne nécessitant plus d'arrêt, donc d'accélération aux barrières de péage) est source de réduction de consommation de carburants, donc d'émission de gaz à effets de serre
- Le déploiement de bornes de recharges rapide sur le réseau permet également de limiter les émissions de gaz à effet de serre en accompagnant le développement des véhicules électriques. Leur électricité est produite à partir d'installations utilisant des sources d'énergies renouvelables.
- Le soutien à l'usage de véhicules à faible émission sera envisagé sous forme d'avantages tarifaires.
- Le système de régulation dynamique de vitesse permet de moduler la vitesse en fonction de la fréquentation du réseau, grâce à un dispositif d'information sur les panneaux à message variable. Ce dispositif dont l'objectif est de fluidifier la circulation et de limiter la pollution en diminuant les congestions.
- Accompagner le développement du covoiturage : le covoiturage répond à des enjeux tant économiques qu'écologiques. L'aménagement de parkings de covoiturage permet aux covoitureurs de se retrouver en toute sécurité au niveau de différents points d'accès à l'infrastructure. Le covoiturage sera aussi valorisé par l'intermédiaire d'avantages tarifaires. Pour l'heure il n'existe pas de solutions techniques permettant de compter avec un niveau de fiabilité suffisant le nombre de passagers dans les véhicules afin de qualifier la situation de « covoiturage » des usagers. Néanmoins, dès lors qu'une solution technique aura été trouvée et éprouvée, le concessionnaire proposera des réductions tarifaires aux automobilistes pratiquant le covoiturage. Dans l'intervalle, le concessionnaire offre le badge de télépéage aux usagers inscrits sur la plateforme de covoiturage de son partenaire iDvroom.

Les mesures compensatoires mises en œuvre participeront également à la séquestration du carbone, notamment pour celles qui portent sur les pratiques de gestion à réaliser dans les forêts, dont :

- La création des îlots de sénescence,
- Le développement d'une litière forestière,
- La diversification des classes d'âges.

La conversion de plus 100Ha de culture en prairie permettra également la recréation des différents horizons organiques du sol favorable au stockage du carbone.

## 5. Compensations environnementales

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°15 – Page 13/14 du PV

1 - Comme le demandait la FDPMA dans son avis du 11 septembre 2019, avez-vous pu définir avec plus de précision le nombre et les secteurs concernés par les restaurations de frayères. Et en avez-vous prévu des mesures de gestion et d'entretien ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La restauration de frayères est une piste qui a été étudiée puis abandonnée dans le cadre de la compensation «Zones humides». Il s'agissait de « boires » déconnectées de la rivière Allier.

Les études de terrain ont montré la présence de plantes protégées (Souchet de Michel) ou extrêmement invasives (Jussie). Les travaux compensatoires sur ces sites auraient été très impactants pour un faible gain fonctionnel selon la méthode ONEMA/OFB.

Pour ce qui concerne les frayères existantes, un recensement a été mené dans le cadre de l'établissement du dossier de demande d'autorisation environnementale. Leur suivi fera l'objet d'une disposition rédigée par la DDT dans l'arrêté préfectoral d'autorisation.

### Remarque-question de la Commission d'Enquête n°16 – Page 13/14 du PV

2 - Dans son avis du 29 novembre 2019, l'Agence française pour la biodiversité relevait des Incohérences dans les mesures compensatoires entre les différentes pièces du dossier, des mesures à l'objectif inadapté ou à l'efficacité incertaine, des enrochements prévus sur le ruisseau de la Goutte sans enjeu le justifiant ou, sur le Ru des Cosses, 135 mètres d'enrochement contre 15 initialement prévus. Et, enfin l'AFB vous demandait de revoir la fréquence des suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les incohérences ont été progressivement corrigées dans le cadre de l'avancement de la définition des mesures compensatoires et de la mise au point des plans d'aménagement et d'orientation de gestion correspondants (PAOG). Ces PAOG sont communiqués aux services instructeurs et les objectifs des différentes mesures détaillées leur sont soumis. Ces engagements seront clairement repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et feront l'objet d'un suivi d'efficacité sur le long terme (durée de concession) par un comité scientifique et des mesures correctives seront prises si nécessaires pour garantir l'efficacité des mesures.

#### Sujet ruisseau de la Goutte / Ru des Cosses :

Dans le cas du Ru des Cosses, il est inexact d'indiquer l'absence d'enjeux de protections des biens et des personnes puisque la dérivation du cours d'eau se situe en pied des remblais de la RCEA et que l'intégrité de l'infrastructure constitue un enjeu fort. Dans le cas du Ruisseau de la Goutte, les enrochements au niveau du coude amont visent à protéger l'infrastructure. Ceux du coude aval pourraient être supprimés.

Dans tous les cas et comme précisé au DDAE, des études de projet sont en cours sur site avec un hydrogéomorphologue afin d'adapter les aménagements de chaque cours d'eau dérivé à sa spécificité locale. Les dispositifs en enrochement seront réduits au strict minimum garantissant à la fois la préservation du milieu naturel et la stabilité de l'infrastructure autoroutière qui est également un enjeu fort pour la sécurité des usagers. Quand les

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

principes d'adaptation des aménagements seront définis, les services de l'Etat (dont l'OFB) seront contactés pour une présentation des projets affinés.

Pour ce qui concerne la fréquence des suivis des paramètres physico-chimiques durant le chantier, elle sera prescrite par les services instructeurs dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale. Les modalités suivantes leur ont été proposées par ALIAE :

« **Suivi des eaux superficielles en phase chantier :**

D'une part, un suivi quantitatif des eaux superficielles dans lesquelles des prélèvements seront effectués en phase chantier sera mis en place. Des dispositifs de comptage (débitmètres) équiperont les ouvrages de prélèvement d'eau pour les besoins du chantier afin de respecter un débit compris entre le débit de réserve et 4.9% du QMNA5 du cours d'eau.

D'autre part, afin de s'assurer de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux retenus en phase chantier, un protocole de suivi de la qualité des cours d'eau dans lesquels des rejets seront effectués sera mis en place. Ce suivi sera mis en place en amont et en aval de chaque point de rejet des ouvrages de traitement provisoire afin de réaliser des mesures et analyser les écarts amont/aval portant sur les paramètres susceptibles d'être influencés par les travaux.

Un état zéro avant démarrage des travaux ainsi qu'un état à l'achèvement des travaux seront réalisés en complément du suivi en cours de travaux. L'état zéro sera effectué 1 mois avant travaux pour les suivis en laboratoire.

Les fréquences de suivi proposées en cours de travaux sont les suivantes :

- Suivi hebdomadaire in situ de la température, de la conductivité, de la turbidité et du pH ;
- Prélèvement d'échantillons sur eaux brutes pour analyse en laboratoire des paramètres Hydrocarbures Totaux (HCT) en plus des paramètres suivis de façon hebdomadaire, selon une fréquence fonction du niveau d'enjeu du cours d'eau :
  - Suivi trimestriel pour les cours d'eau à enjeux faible et moyen, 38 cours d'eau sont concernés,
  - Suivi mensuel pour les cours d'eau à enjeux fort et très fort (sauf la Loire au niveau de laquelle aucun travail n'est prévu) ainsi que dans le périmètre de RNN de l'Allier, 16 cours d'eau sont concernés.

Les fréquences de ce suivi qualitatif pourront être diminuées après la phase de terrassement.

Des campagnes de mesures et de prélèvements supplémentaires seront effectuées en cas d'évènement particulier lors d'incidents susceptibles de générer une pollution.

Les résultats de l'ensemble des analyses seront communiqués au service chargé de la Police de l'Eau selon les fréquences suivantes :

- Mensuelle pour les suivis hebdomadaires ;
- Trimestrielle pour les analyses en laboratoire ;
- Dès l'obtention des résultats et par mail en cas d'anomalie lié à un évènement particulier.

Les eaux rejetées dans le milieu récepteur après traitement devront ne pas dégrader les seuils de qualité des eaux relatifs entre deux stations (amont / aval) ou absolus mentionnés dans le tableau suivant :

Paramètres	Valeur seuil (absolues et/ou en écart) objectif à ne pas dépasser
Température	Écart amont - aval $\leq \pm 2$ °C
Conductivité	1500 $\mu$ S/cm à 20 °C
pH	6,5 < pH < 8,5
MES Différentiel entre point amont et point aval	Pour les cours d'eau à enjeux forts et très forts : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 mg/L en moyenne sur 24 h</li> <li>• 200 mg/l en instantané</li> </ul> Pour les cours d'eau à enjeux faibles et moyens : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 mg/L en moyenne sur 24 h</li> <li>• 400 mg/l en instantané</li> </ul>
Turbidité	15 NTU
HAP	0,182 $\mu$ g/l

»

**Remarque-question de la Commission d'Enquête n°17 – Page 13/14 du PV**

3 - la Commission d'enquête souhaite savoir où en est, à ce jour, la recherche des sites de compensation, leur localisation, en acquisition ou en conventionnement, en matière de surfaces de boisements, de milieux ouverts / semi-ouverts, de linéaire de haies et de fossés ainsi que de surfaces de zones humides, ces dernières n'étant compensées qu'à 70 %, sur le principe, au début du mois de juin. Est-il permis de penser aujourd'hui que les compensations seront bien effectivement atteintes ? La commission d'enquête demande à ALIAE de lui fournir des données chiffrées précises pour étayer sa réponse.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

L'état d'avancement à date de la compensation est le suivant :

Typologie de milieu	Besoin de compensation	En propriété ALIAE et/ou ORE*	En convention	Surface totale	% avancement
Milieux boisés	139.5 Ha	45.7 Ha	136.4 Ha	182.10 Ha	131%
Milieux ouverts	152.9 Ha	135.2 Ha	60.5 Ha	195.6 Ha	128%
Milieux semi-ouverts / Linéaire de haies	47.3 km	22.6 km	25.2 km	47.8 Km	101%
Zones humides	75 Ha	48.9 Ha	31 Ha	79.9 Ha	106%
Mares / Ornières	76 u	40	49 u	89 u	117%

\* ORE: Obligation Réelle Environnementale



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Pour précision, la compensation « Zone humide » fait état d'une surface supérieure à la dette. Il convient cependant de noter que le SDAGE Loire Bretagne demande à ce que les mesures compensatoires cumulent les points suivants :

- Compensation de la fonctionnalité,
- Compensation de la biodiversité,
- Sur la même masse d'eau.

Et à défaut de respecter ces trois critères, le ratio de compensation sera de 200% (valeur surfacique calculée au regard des surfaces de zones humides détruites). Pour cette raison, les 79.9 Ha en compensation ne permettent pas de compenser la totalité des 75 Ha de dette.

La dette restante en zone humide est des 9.5 Ha avec pour postulat que la compensation à réaliser se fera hors masse d'eau impactée.

Les Plans d'Aménagement et d'Orientation de Gestion correspondant à chacune des zones de compensation ont été remis aux services instructeurs et sont tenus à la disposition de la commission d'enquête pour information.

Pour ce qui concerne la sécurisation de la compensation, ALIAE respecte les demandes du CNPN, à savoir la sécurisation de 50% de la compensation par l'acquisition ou la mise en place d'ORE. Aujourd'hui, 30 hectares de forêt en sénescence totale seront en ORE et plus de 150ha sont ou seront (acquisition en cours par l'intermédiaire de la SAFER de 108 hectares sur la commune de Beaulon) en propriété ALIAE avec mise en place d'ORE sur ces parcelles. Les surfaces restantes seront en convention. Pour les sites propriétés du concessionnaire, un projet de convention avec le CEN leur confiera l'animation de la compensation sur ces sites. Cette animation comprend :

- la recherche d'exploitants agricoles en capacité de répondre aux exigences de la compensation,
- la rédaction du contrat gestion (Bail Rural Environnemental),
- le contrôle des clauses,
- et la rédaction de rapport de synthèse.

L'obligation de résultats du maître d'ouvrage en terme de compensation environnementale implique aussi un important risque financier en cas de dédite de convention. C'est un élément identifié par ALIAE et le choix de réaliser des conventions est pris en connaissance de causes. Pour minimiser ces risques, une indemnité compensatoire calquée sur le montant des MAEC (mesures agro-environnementales et climatiques) majoré à minima de 10% est versée aux exploitants agricoles. Le montant de cette indemnité sera révisé annuellement et s'indexera sur le montant des fermages. En complément, un contrat avec la chambre d'agriculture désignera cette structure comme animatrice foncière pour la recherche de sites en cas de dénonciation de convention.

L'ensemble des sites compensatoires feront l'objet de suivis naturalistes, lesquels permettront d'évaluer l'effet des mesures. Un comité scientifique spécifique aux mesures compensatoires, composé des acteurs locaux (dont les associations naturalistes, des représentants de l'état, des chambres consulaires, de bureaux d'études,...) se réunira aux moins tous les ans pendant 5 ans, puis tous les 5 et 10 ans. Ce comité actera de manière collégiale la révision ou non des plans et pratiques de gestions. Ce fonctionnement a été éprouvé par le groupe Eiffage/APRR dans le cadre notamment de l'autoroute A406 (compensation en 2009, mise en service en 2011).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## 4 Réponses et observations au regard de chacune des interrogations, suggestions, réclamations du public

### Observation n° 1 Gallon Ingrid - Montbeugny

Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles

Riveraine de la RCEA, je suis impactée par les nuisances sonores et je souhaiterais la construction d'un mur ou d'un merlon pour atténuer le bruit au niveau de la commune de Montbeugny.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

##### Nuisances sonores et protections acoustiques :

Sur la commune de Montbeugny, une protection acoustique est prévue pour les habitations du lieu-dit Chamardon, car un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit est attendu à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique: c'est le cas notamment de la ferme située à l'extrémité du chemin des Merlins (52 dB(A) le jour et 49 dB(A) la nuit), des autres habitations situées en bordure du chemin des Merlins, du lotissement des Bruyères, ou encore des habitations situées en bordure de la RD12. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Éléments graphiques : Voir Annexe 10

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

##### Aménagements paysagers :

Pour la commune de Montbeugny, les deux rives de l'A79 (sud et nord) sont plantées soit de haies champêtres, soit de haies bocagères, depuis le PR48+500 (bois du Moulin-Le gros Bouchon) jusqu'au PR51+000 (nord du bois de Chamardon). En périphérie de l'autoroute, les abords des RD161 et RD12 feront l'objet de plantations complémentaires sous la forme de boisements. Ces plantations seront confortées par la création de merlons (PR 50+120). Enfin sur l'ensemble de la rive nord de la RCEA, des plantations arborées sont prévues entre le PR49+000 et le PR50+000.

### Observation n° 2 Petit Michelle - Cressanges

Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet

En raison de la crise sanitaire, aucune permanence physique des commissaire-enquêteur en mairie n'est possible et l'accès exclusivement par voie numérique au dossier et registre dématérialisés ne sera pas envisageable pour tout le monde en raison de la fracture numérique de notre territoire (débit internet souvent insuffisant, pas d'équipement informatique chez certains).

Pour ces motifs générant de l'injustice et remettant en cause notre démocratie, je vous demande la suspension et le report pur et simple de cette enquête à une date ultérieure.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'arrêté préfectoral n° 619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoin (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20.

Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12.

Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait:

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique;
- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues. Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE.

La préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public tout au long de l'enquête :

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions sanitaires l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,
- et adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée:

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé Publilégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,
- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,
- par affichage réglementaire notamment en mairies,
- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantées le long de la RCEA actuellement empruntée.

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes:

- Consultations des pages:
- Consultations de la page Accueil: 5 505 consultations
- Consultations du dossier: 5 030 consultations
- Consultations des observations: 5 477 consultations

### Observation n° 3 - Association Patrimoine et environnement - Cressanges

*Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet*

Cette enquête publique totalement dématérialisée n'est pas compatible avec la complexité du dossier d'enquête, difficile d'accès par internet, et qu'il serait plus facile d'aborder par consultation des documents papier dans les mairies ou en échangeant directement avec les commissaires enquêteurs lors des permanences. Par ailleurs, tout le monde n'est pas équipé d'un matériel informatique et de l'accès internet.

Aussi, le bureau de l'association "Patrimoine et Environnement" demande le report de l'enquête publique afin que la population puisse bénéficier d'une véritable période d'information et participe plus efficacement à la consultation sur ce dossier important à forts enjeux environnementaux.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Cf réponse observation n°2

### Observation n° 4 – Thierry Fabienne - Cressanges

*Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet*

Le dossier soumis à enquête publique revêt de grands enjeux environnementaux et, en raison de la crise sanitaire, la procédure se déroule par voie exclusivement dématérialisée. Ce n'est pas compatible avec l'importance de la crise environnementale actuelle (perte de biodiversité, maladies environnementales) et le fait que tous les citoyens ne sont pas équipés d'un matériel informatique ou d'un accès internet adéquat pour participer efficacement. Je demande donc le report de la procédure d'enquête publique relative à l'autorisation environnementale concernant la mise en 2x2 voies de la RCEA.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Cf réponse observation n°2

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 5 – SIVOM SOLOGNE BOURBONNAISE

*Thématique 8 - Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

Le puits de captage d'eau de l'Hirondelle (SIVOM de la Sologne Bourbonnaise), sur la commune de Toulon-sur-Allier, est situé à proximité de la future autoroute A79 et il n'est pas exclu que la qualité de l'eau brute se dégrade un jour. Ce puits est stratégique pour la desserte en eau.

Le SIVOM demande au concessionnaire autoroutier des mesures compensatoires pour l'aider à implanter un nouveau puits de captage, possiblement en rive gauche de l'Allier, au cas où la dégradation de l'eau brute rendrait impossible l'exploitation de l'ouvrage actuel.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le détail des mesures prises dans le cadre du projet pour protéger le captage de l'hirondelle en phase travaux et en phase exploitation est fourni en annexe D8 du dossier mis à l'enquête et synthétisé dans le paragraphe 4.5.3.5.3 de la pièce D.

Aujourd'hui le secteur du Val d'Allier au droit du captage de l'Hirondelle ne fait l'objet d'aucun dispositif de traitement de la pollution chronique ou accidentelle.

Les aménagements et protocoles projetés dans le cadre des travaux de l'autoroute A79 vont permettre d'améliorer significativement la protection du puits de captage. Les dispositions suivantes sont notamment retenues :

- Un système de collecte des eaux de la plateforme autoroutière étanche (caniveaux imperméables en crête de remblai) et isolé des eaux extérieures ;
- Un bassin multifonction imperméable, implanté hors zone inondable (en remblai) et hors périmètre de protection rapproché. Il est équipé d'ouvrage de régulation siphonée et d'un filtre à sable ;
- Des dispositifs de retenue de type H4b sur le viaduc de l'allier et en crête de remblai jusqu'au PR35+925 dans les deux sens, donc au-delà du périmètre de protection immédiat du captage. Ce dispositif permet de retenir des poids lourds jusqu'à 38 tonnes et d'éviter leur chute dans la zone du périmètre de protection renforcé défini sur la base d'une étude hydrogéologique. Au-delà du périmètre de protection renforcée, des dispositifs de retenue de type H2, adaptés à la retenue de véhicule lourd, seront mis en œuvre ;
- L'interdiction de l'utilisation des produits phytosanitaires dans le cadre de l'entretien de l'infrastructure ;
- Une surveillance du réseau autoroutier 24h/24h et 365j/an avec une procédure d'intervention avec le SDIS en cas d'accident et protocole d'alerte avec le gestionnaire en cas d'accident (PIS Plan d'Intervention des Secours) ;

La création d'un nouveau forage en rive gauche présente des contraintes importantes notamment:

- Le décret modificatif permettant les travaux de la mise aux normes autoroutières de la RCEA dans le périmètre de la RNNVA n'autorise pas la création d'un forage ;
- La remise en mobilité de l'Allier dans ce périmètre ne permet pas de garantir la pérennité d'un puits de captage en rive gauche.

D'autre part, une compensation par la création d'un nouveau puits de captage, ne peut se justifier qu'en cas de responsabilité démontrée. Hors, l'ensemble des éléments détaillés ci-avant concourent à améliorer l'existant et à se prémunir des risques liés à la pollution aussi bien chronique qu'accidentelle.

## Observation n° 6 -

*Thématiques : 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA, 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs et 4 Aménagements, propositions et remarques*

Je suis favorable à ce que l'enquête se poursuive en mode dématérialisé.

Le projet de péage free flow est une bonne amélioration et ce serait encore mieux si la barrière aux Deux-Chaises pouvait être supprimée.

Sur la base de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature, je suis favorable au projet sous réserve de bien respecter les conditions impératives de cet avis.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

#### Barrière des Deux-Chaises :

Dans un système de péage complètement flux libre ("free flow"), la barrière de péage physique des Deux-Chaises aurait pu être supprimée. Toutefois, cette dernière reste indispensable pour assurer la fermeture du système de péage physique du réseau APRR. Il faut en effet une barrière physique pour prendre un ticket en direction d'A71 et s'acquitter du péage en sortie d'A71.

## Observation n° 7 – Mr ou Mme Matichard - Bessay

*Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet*

Je vous fais part des préoccupations de France Nature Environnement Allier au sujet de cette enquête publique qui se déroule de façon exclusivement dématérialisée. Compte-tenu de la lourdeur de ce type de dossier, difficilement consultable sur internet (temps de réponse trop longs), rien ne peut remplacer les échanges des citoyens avec les commissaires enquêteurs normalement présents dans les permanences. Par ailleurs, dans ce contexte de crise sanitaire, je ne pense pas que nous ayons l'esprit libre pour nous consacrer à ce volumineux dossier de la RCEA. Pour ces raisons, je demande le report de cette enquête publique le temps que durera cette crise sanitaire.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°2

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 8 – Boueux François - Vieure

Thématiques : 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA et 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

Utilisateur fréquent de la RCEA, il me semble indispensable de passer la RCEA à 2 fois 2 voies, notamment pour des raisons de sécurité. Par contre, en l'absence de solution gratuite viable en parallèle, il est impossible que cette route devienne payante. Je demande donc une mise à 2 fois 2 voies avec une vitesse limitée à 110 km/h gratuite comme en Bretagne.

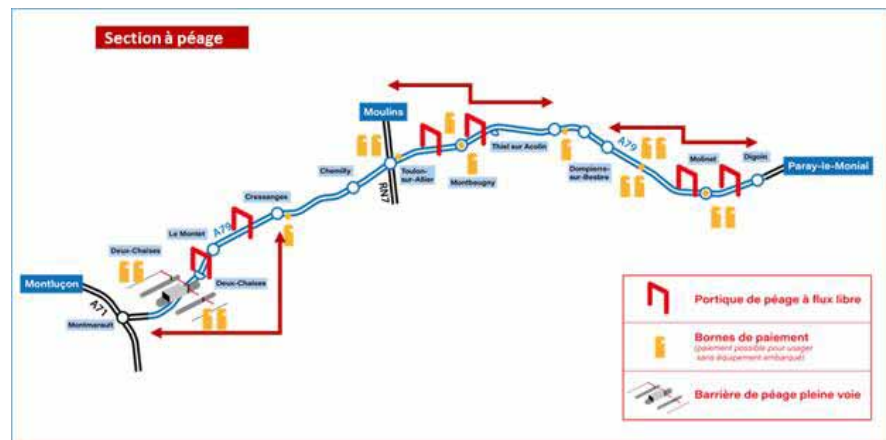
### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Conformément au décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017, le parti d'aménagement retenu pour cette infrastructure est celui d'une mise à 2X2 voies de la RN79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoïn.

Le système de péage proposé respecte les principes présentés dans le dossier objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et notamment la gratuité des mouvements entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ainsi qu'entre Dompiere-sur-Besbre Ouest et Dompiere-sur-Besbre Est.

Les sections à péage sont les suivantes :

- Section 1 : depuis l'extrémité Ouest de la Concession (depuis A71 ou Montmarault) jusqu'au diffuseur de Cressanges;
- Section 2 : depuis le diffuseur de Toulon-Sur-Allier jusqu'au diffuseur de Dompiere-sur-Besbre Ouest ;
- Section 3 : depuis le diffuseur de Dompiere-sur-Besbre Est jusqu'à l'extrémité Est de la concession au niveau de l'échangeur de Digoïn.



## Observation n° 9 Wormser Emmanuel

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet et 2 Urgence du projet de mise à 2X2 voies de la RCEA

Le dossier d'enquête représente plusieurs gigaoctets de données et il n'est pas consultable sous forme électronique dans des zones de faible débit internet. Ce projet étant engagé depuis plus de 25 ans, son caractère urgent n'est pas démontré. Les dispositions de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ne sont donc pas réunies pour que la présente enquête puisse être conduite exclusivement de façon dématérialisée. Considérant l'importance des incidences environnementales du projet et de l'indispensable mise en œuvre d'une participation effective du public, il convient de reporter cette enquête pour qu'elle puisse être organisée en présentiel.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

#### Caractère urgent du projet:

La déclaration d'utilité publique de la mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, prise par décret n°2017-579 du 20/04/2017, est assortie en annexe 2, de 7 recommandations.

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."

Le caractère urgent de cet aménagement a été confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, précisant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret vise le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoïn.

#### Modalités de tenue de l'enquête publique dans le contexte de crise du COVID-19:

L'arrêté préfectoral n° 619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoïn (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20.

Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12.

Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait:

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique;
- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier. Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues. Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE.

La préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public tout au long de l'enquête :

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,
- et adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée:

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé PubliLégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,

- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,
- par affichage réglementaire notamment en mairies,
- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantées le long de la RCEA actuellement empruntée.

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes:

Consultations des pages:

Consultations de la page Accueil: 5 505 consultations

Consultations du dossier: 5 030 consultations

Consultations des observations: 5 477 consultations

## Observation n° 10 - Herman Franz – Le Veurdre

*Thématiques 2 - Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA et 4 Aménagements - propositions et remarques*

Ce projet d'aménagement de la RCEA apportera de grands bénéfices que ce soit en termes de sécurité que de temps de parcours. La solution retenue pour la zone d'échange entre l'A79, la RN7 et l'aire de service paraît très intéressante de même que le choix d'un péage Free-Flow permettant un gain de temps pour l'usager ainsi qu'une grande économie de terrain. Cependant, au niveau de l'échangeur entre l'A79 et la D2009 à Chemilly, il est prévu de modifier cet échangeur en raccordant les bretelles de ce dernier à la D2009 par des carrefours giratoires. Je pense que cet échangeur aurait pu-être conservé dans sa forme actuelle au niveau du raccord avec la voirie locale étant donné que celui-ci présente des caractéristiques tout à fait sécurisantes sans entraver le trafic sur la D2009.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

### Échangeur entre l'A79 et la D2009 :

L'aménagement de carrefours giratoires répond à un enjeu de sécurité. Les carrefours giratoires sont effectivement les carrefours les plus sûrs en matière de sécurité routière, dans la mesure où la vitesse pratiquée est plus faible que sur d'autres carrefours, et les éventuels chocs se font avec un angle plus favorable

L'échangeur avec la RD2009 doit de plus être remanié complètement car il n'est pas conforme aux standards autoroutiers.

Enfin, l'implantation de carrefours giratoires permet de limiter fortement les risques de prise de l'autoroute à contresens, par rapport à la disposition existante.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 11 - Barberot Jean-Paul - Ensisheim

Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet

Le maintien de l'enquête en période de confinement est révoltant.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°2

## Observation n° 12 - Amaury Thiery - Cressanges

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet et 7 - Nuisances sonores et visuelles

Engagements pour la réduction des nuisances des riverains non tenus.  
Irrespect des citoyens par la poursuite de cette enquête en période de confinement.  
Demande le report de l'enquête.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°2

## Observation n° 13 - Mr ou Mme Caudrelier - Tours

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet et 2 Urgence du projet de mise à 2X2 voies de la RCEA

Accès au dossier numérique difficile et inadapté.  
Y'a-t-il vraiment urgence à conduire cette enquête ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponses observations n°2 et 9

#### Format des pièces:

Les pièces déposées sur le registre dématérialisé sont au format de lecture "pdf" correspondant au dossier papier déposé en mairie. Elles disposent toutes d'un sommaire détaillé et renseigné. De plus, la pièce A du dossier constitue un guide thématique qui aide le lecteur à s'orienter dans la consultation du dossier. Une affiche nommée "Composition détaillée du dossier" est également disponible à la consultation pour permettre une meilleure prise en main du dossier.

## Observation n° 14 - Mr ou Mme David

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet et 2 Urgence du projet de mise à 2X2 voies de la RCEA

Urgence du projet discutable.  
Réunions d'informations nécessaires.  
Données à actualiser après la crise sanitaire qui va changer « bien des choses »

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponses observations n°2 et 9

#### Utilité publique:

Le projet de mise à 2X2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoïn est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Cette utilité publique n'est pas remise en cause et n'est pas l'objet de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale."

#### Sommes publiques engagées:

Le plan de financement du projet est intégralement soutenu par Eiffage et sa filiale APRR, futurs actionnaires de la société concessionnaire, sans concours public.

## Observation n° 15

Thématique 2 Urgence du projet de mise à 2X2 voies de la RCEA

Urgence du projet démontrée à nouveau par une victime supplémentaire à Coulanges le 17 février.  
Remarques du public déjà recueillies à de nombreuses reprises. Pas de grands changements.  
Ne pas perdre plus de temps !

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

## Observation n° 16 - Boueux François - Vieure

Thématique 1 - Problèmes de communication sur le projet

"La complexité du dossier nécessite travail d'analyse et concertation.  
Demande le report de l'enquête après la période de confinement."

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°2

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 17 – Foret Jean-Baptiste

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet et 2 Urgence du projet de mise à 2X2 voies de la RCEA

La conduite de l'enquête publique en mode dématérialisé n'est pas adaptée à l'époque, aux compétences insuffisantes du public en informatique et à cette période de confinement. Caractère non urgent du projet face à la crise sanitaire. Demande le report de l'enquête

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°2

## Observation n° 18 – Terrenoire Lucette

Thématiques 6 – Consommation des espaces agricoles et naturels - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité - 12 Vers une autre mobilité

Les priorités actuelles dans l'intérêt général sont :

- la protection de la population (réponses à la crise sanitaire),
- la révision à la baisse des ouvertures de nouvelles voies routières pour préserver la biodiversité,
- la restauration des zones humides pour réduire les stress hydriques et limiter les sécheresses,
- la mise en œuvre de mode de déplacements doux.

Un Parc National Zones Humides en Bourbonnais répondrait à ces priorités de préservation de l'environnement.

Danger de rester sur les priorités du XXème siècle.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les modalités de consultation du public mises en œuvre dans le cadre de l'enquête publique sont de nature à garantir la protection sanitaire de la population.

Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Il consiste en la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant ce qui limite de fait son impact sur la biodiversité, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « *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.* » Les emprises foncières nécessaires au projet étaient déjà maîtrisées en grande partie par l'Etat, en prévision de cet aménagement futur. L'enquête parcellaire porte sur les compléments d'emprises nécessaires.

Pour ce qui concerne la préservation des zones humides, conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 :

- le maître d'ouvrage a mis en œuvre des mesures d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts potentiels sur les zones humides ;
- les mesures compensatoires sont proposées par le maître d'ouvrage avec un objectif de récréation ou de restauration de zones humides, cumulativement équivalentes sur le plan fonctionnel, équivalentes sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau (ratio de 1/1) ;

- en dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation proposée par le maître d'ouvrage porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité (ratio de 2/1).

## Observation n° 19 – Mary Jean-Baptiste - Tortezaïs

Thématiques 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA – 9 Impacts sur l'air et le climat - 12 Vers une autre mobilité

L'urgence n'est pas d'élargir les routes mais de réduire la pollution, donc de repenser notre système de production et d'échanges.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017 et répond à des enjeux de sécurité (gravité des accidents) et d'amélioration de l'attractivité et de la desserte des territoires traversés.

## Observation n° 20 – Bocquet Hervé - Agonges

Thématiques 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA – 9 Impacts sur l'air et le climat - 12 Vers une autre mobilité

L'urgence est à la réduction du nombre de véhicules, pas à l'élargissement d'une route, pour améliorer la sécurité sanitaire (réduction de la pollution), et la sécurité routière.

Demande le report de l'enquête pour permettre la consultation du dossier papier, plus aisée.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017 et répond à des enjeux de sécurité (gravité des accidents) et d'amélioration de l'attractivité et de la desserte des territoires traversés. La déclaration d'utilité publique est assortie en annexe 2, de 7 recommandations.

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."

Le caractère urgent de cet aménagement est confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de



GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

covid-19, précisant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret inscrit le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin comme faisant partie de cette catégorie.

#### Impact sur l'air et le climat :

L'étude Air-Santé a été actualisée en janvier 2020 et est fournie en annexe 11 de la pièce L du dossier de demande d'autorisation environnementale ; le volet sur les gaz à effets de serre est inclus au rapport (§6.3.3 page 108 : Calcul des émissions de GES liées au projet). Cette actualisation tient compte de la mise à jour des données trafics.

Les émissions de dioxyde de carbone augmentent entre les situations au **Fil de l'eau** et les **États projetés** quel que soit l'horizon considéré (2022 ou 2042). Cette augmentation est directement corrélée avec la hausse du kilométrage parcouru (+24 % en 2022 et +32 % en 2042). L'amélioration du parc automobile à terme pourrait considérablement modérer cette hausse. Néanmoins, au regard des résultats obtenus, la réalisation du projet n'induirait aucun dépassement des normes de la qualité de l'air en vigueur, à l'exception de la valeur limite en dioxyde d'azote en situation avec projet et sans projet à horizon 2022. Le dépassement étant identifié avec et sans projet, ce dernier n'est pas donc responsable du non-respect de la valeur limite en dioxyde d'azote en 2022. Enfin, les véhicules ne sont pas les seuls émetteurs en polluants, une teneur de fond représentant les émissions hors trafic a été prise en compte dans le calcul des concentrations en polluants. Ces teneurs de fond peuvent représenter une forte proportion des concentrations en polluants.

Dans le bilan GES en phase exploitation, on distingue les émissions directes et indirectes. Les émissions directes sont liées à l'activité d'ALIAE et proviennent principalement :

- Des déplacements des agents d'entretien et de sécurisation de l'exploitant APRR,
- Des consommations énergétiques des bâtiments et matériels des installations d'exploitation de l'infrastructure.

Les émissions indirectes sont liées à l'activité des usagers de l'infrastructure.

Les mesures prévues pour réduire les émissions directes de gaz à effet de serre en phase exploitation sont :

- Rationaliser le parc de véhicules: le moderniser, optimiser l'adéquation véhicules – mission et expérimenter les nouvelles motorisations moins émettrices de GES.
- Mettre en œuvre le programme pluriannuel de renouvellement des équipements d'exploitation autoroutière en visant l'efficacité énergétique des installations. Par exemple : usage du photovoltaïque pour alimenter les gares de péage et équipements fixes (bornes du réseau d'appel d'urgence, stations météo, panneaux de signalisation, caméras d'exploitation, panneau à message variable)
- Optimiser le parc d'équipements de signalisation lumineuse du point de vue des sources d'alimentation autonome.
- Changer de technologies dans l'éclairage public et tertiaire,
- Optimiser les méthodes de travail et agir sur les comportements liés aux déplacements professionnels : former à l'éco-conduite, promouvoir le covoiturage.

- Innover pour plus de sobriété énergétique (par exemple remplacer une partie du sel, en provenance de la Méditerranée, par un résidu de sel résultant d'un processus de production d'un industriel local de la métallurgie, sous réserve de la garantie du caractère non polluant de ce résidu. Modèle d'économie circulaire, ce procédé innovant permet à la fois de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au transport du sel de mer et de réutiliser un résidu industriel jusqu'alors non valorisé).

Les mesures prévues pour compenser les émissions directes de GES en phase exploitation reposent notamment sur les mesures de compensation des impacts du projet sur la biodiversité, plus particulièrement la compensation des zones humides détruites et la gestion de ces zones de compensation. Les zones humides sont des puits de carbone d'autant plus efficaces que leur gestion est assurée de manière à optimiser la séquestration des GES.

Les émissions indirectes liées à l'activité des usagers sont essentiellement dues à la consommation de carburant.

Aussi, les mesures prévues pour réduire les émissions indirectes en phase exploitation reposent sur les propositions de nouveaux services pour diminuer l'empreinte carbone :

- La mise en œuvre du flux libre (ne nécessitant plus d'arrêt, donc d'accélération aux barrières de péage) est source de réduction de consommation de carburants, donc d'émission de gaz à effets de serre
- Le déploiement de bornes de recharges rapide sur le réseau permet également de limiter les émissions de gaz à effet de serre en accompagnant le développement des véhicules électriques. Leur électricité est produite à partir d'installations utilisant des sources d'énergies renouvelables.
- Le soutien à l'usage de véhicules à faible émission sera envisagé sous forme d'avantages tarifaires.
- Le système de régulation dynamique de vitesse permet de moduler la vitesse en fonction de la fréquentation du réseau, grâce à un dispositif d'information sur les panneaux à message variable. Ce dispositif dont l'objectif est de fluidifier la circulation et de limiter la pollution en diminuant les congestions.
- Accompagner le développement du covoiturage : le covoiturage répond à des enjeux tant économiques qu'écologiques. L'aménagement de parkings de covoiturage permet aux covoitureurs de se retrouver en toute sécurité au niveau de différents points d'accès à l'infrastructure. Le covoiturage sera aussi valorisé par l'intermédiaire d'avantages tarifaires. Pour l'heure il n'existe pas de solutions techniques permettant de compter avec un niveau de fiabilité suffisant le nombre de passagers dans les véhicules afin de qualifier la situation de « covoiturage » des usagers. Néanmoins, dès lors qu'une solution technique aura été trouvée et éprouvée, le concessionnaire proposera des réductions tarifaires aux automobilistes pratiquant le covoiturage. Dans l'intervalle, le concessionnaire offre le badge de télépéage aux usagers inscrits sur la plateforme de covoiturage de son partenaire iDvroom.

Les mesures compensatoires mises en œuvre participeront également à la séquestration du carbone, notamment pour celles qui portent sur les pratiques de gestion à réaliser dans les forêts, dont :

- La création des îlots de sénescence,
- Le développement d'une litière forestière,
- La diversification des classes d'âges.

La conversion de plus 100Ha de culture en prairie permettra également la recréation des différents horizons organiques du sol favorable au stockage du carbone.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 21 Cantat Noël – Saint-Léon

Thématique 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA

J'ai hâte qu'elle soit terminée et suis très en colère quand je lis certaines observations. Cette route est la deuxième plus accidentogène de France  
Je rappelle que ce projet est financé par des fonds privés et non par l'argent public.  
Je soutiens donc ce projet à 100%

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

/

## Observation n° 22 – Morin Monique - Agonges

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet - 9 Impacts sur l'air et le climat

Une ordonnance du gouvernement suspend et prolonge les enquêtes publiques, or la mise à 2x2 voies de la RCEA n'est pas un cas d'exceptionnelle urgence.  
L'urgence climatique commande également de réduire la circulation routière forte émettrice de gaz à effet de serre et de favoriser la mobilité douce. Au XXIème siècle, ce projet de mise à 2x2 voies d'une route, fût-elle meurtrière en raison de conduites irresponsables, est dépassé.  
En conséquence, je vous demande humblement de reporter cette enquête publique.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Caractère urgent du projet:

La déclaration d'utilité publique de la mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoin, prise par décret n°2017-579 du 20/04/2017, est assortie en annexe 2, de 7 recommandations.

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."

Le caractère urgent de cet aménagement est confirmé par l'État dans le cadre du décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, stipulant que certaines procédures de consultation du public peuvent reprendre compte tenu de leur intérêt national et de leur caractère urgent, en application du second alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 25 mars 2020. L'article 12 de ce décret inscrit le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin comme faisant partie de cette catégorie.

Impact sur l'air et le climat :

- Cf réponse à l'observation n°20.

## Observation n° 23 – Mr ou Mme Guerre - Ingre

Thématiques 1 - Problèmes de communication sur le projet - 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA – 9 Impacts sur l'air et le climat - 12 Vers une autre mobilité

1- Sur ce projet, l'Autorité Environnementale a émis un avis qui demandait que ce dossier soit repris en profondeur. Par ailleurs, Elle estime que l'étude d'impact ne peut pas être considérée comme de nature à informer correctement le public. Le caractère urgent est-il vraiment justifié dans ces conditions ?  
2- Sur le fond, ce projet va à l'encontre des objectifs de réductions des GES auxquels la France s'est engagée (loi climat-énergie). En effet, les études montrent qu'en accroissant l'offre d'infrastructures routières, on augmente le trafic routier.  
3- La multiplication des flux routiers augmente d'autant les rejets de particules fines.  
La préservation de la santé doit être prioritaire sur les intérêts des entreprises de BTP

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Avis de l'autorité environnementale (Ae):

A travers son avis, l'Ae recommandait au pétitionnaire de reprendre en profondeur le dossier avant l'enquête publique pour présenter une étude d'impact simplifiée, sans incohérences, actualisée et complétée avec une étude à jour et en particulier sur le trafic, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, l'air et la santé.

L'avis de l'Ae a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage, qui constitue la pièce L du dossier de demande d'autorisation environnementale. Les compléments demandés par l'Ae ont été apportés au dossier soumis à l'enquête publique.

Ainsi, la pièce A « Note de présentation du dossier – Aide à la lecture » a fait l'objet de compléments au niveau du paragraphe « Guide de lecture - Recherche thématique ». Ainsi, toutes les thématiques environnementales, y compris celles n'étant pas l'objet même de l'autorisation environnementale, ont été ajoutées et font l'objet de renvois notamment vers l'étude d'impact actualisée et, plus globalement, vers l'ensemble des pièces constitutives du DDAE. Afin de faciliter la lecture et la compréhension du dossier, la pièce A a également été amendée par une « Notice du Dossier » qui se présente sous la forme d'une synthèse de l'étude d'impact actualisée, reprenant les principaux items réglementaires. Cette version amendée de la pièce A selon les recommandations de l'Ae-CGEDD constitue une aide à la lecture du DDAE effective.

D'autre part, la pièce L du dossier, Avis de l'Ae et mémoire en réponse du maître d'ouvrage, contient en annexe :

- l'actualisation des études de trafic (annexe n°3),
- l'actualisation des études acoustiques (annexe n°10),
- l'actualisation des études Air-Santé (annexe n°11),
- les bilans relatifs aux émissions de gaz à effet de serre, phase travaux et exploitation (annexes n° 8 et 9).

L'étude d'impact analysée par l'Ae-CGEDD est une actualisation de celle présentée lors de la procédure de DUP, datant d'Avril 2016. L'étude d'impact 2019 est produite depuis le fichier source de la DUP pour faciliter la

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

comparaison. Son actualisation a porté sur la prise en compte des évolutions du projet, des nouvelles exigences réglementaires et de l'analyse environnementale détaillée réalisée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale. Ainsi, l'actualisation a été réalisée :

- En conservant le texte et les illustrations originales de l'étude d'impact initiale tels que présentés lors de l'enquête publique de 2016 et sans les modifier ;
- En ajoutant des encarts facilement repérables pour présenter les actualisations soit par chapitre, soit paragraphe par paragraphe, étant entendu que ces encarts peuvent soit présenter directement l'actualisation réalisée, soit permettre un renvoi circonstancié et commenté vers l'une des pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale dans laquelle l'actualisation a été effectuée.

Cette actualisation a été poursuivie dans le cadre des études de projet comme cela est indiqué dans l'étude d'impact. De fait, l'actualisation des thématiques relatives au trafic, à l'acoustique, aux aspects « air-santé », et au bilan des gaz à effet de serre, a nécessité des acquisitions de données d'entrée complémentaires pour affiner et caler les modèles et les résultats (telles que des levés topographiques de précision, des comptages de trafic et des mesures acoustiques in situ complémentaires notamment). La conception est désormais disponible à l'échelle 1/1000ème, versus au 1/5000ème au stade de la DUP.

Ce processus conduit ainsi à des évolutions qui s'expliquent par un niveau de données d'entrée et d'étude plus précis et détaillé. Ces différences sont jugées mineures et logiques dans le cadre du développement des études de projet. Les objectifs réglementaires et les principes de traitement énoncés lors de la DUP ne sont pas modifiés.

Ainsi, l'ensemble des recommandations de l'avis de l'Ae a été traité et intégré dans le dossier de demande d'autorisation soumis à l'enquête publique. Les services instructeurs ont considéré que les compléments apportés avant enquête étaient de nature à permettre la clôture de la phase d'examen du dossier.

Impact sur l'air et le climat : Cf réponse à l'observation n°20.

## Observation n° 24 - Mr ou Mme Pascaud - Puteaux

*Thématiques 6 - Consommation des espaces agricoles et naturels – 9 Impacts sur la biodiversité - 10 Impacts sur l'air et le climat*

Ce projet contrevient à plusieurs engagements de la France :

- 1- Les mesures compensatoires seront-elles efficaces, pour compenser la perte nette de biodiversité.
- 2 - Ce projet est totalement en opposition avec le projet du gouvernement de lutter contre l'artificialisation des terres.
- 3 - Ce projet est incompatible avec la réduction des rejets de gaz à effet de serre, tant au niveau des travaux que pendant l'exploitation.

Au final, pour moi, ce projet ne doit donc pas être réalisé.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

#### Efficacité des mesures compensatoires :

Le maître d'ouvrage a pris comme engagement de suivre les mesures de compensation des impacts et d'accompagnement prévues et d'en rendre compte au comité de suivi scientifique qui sera mis en place. Le comité de suivi scientifique des mesures sera mis en place afin de suivre spécifiquement la bonne mise en œuvre et l'effectivité des mesures dans un objectif de non perte nette de biodiversité. Cette instance de concertation scientifique et technique rassemblera des représentants des administrations de l'État (ex. Préfecture de région, DREAL, DDT) ainsi

que des experts locaux, des représentant du monde associatif et des diverses fédérations mais aussi de l'Office Français de la Biodiversité. Ce comité de suivi se réunira annuellement jusqu'au bilan LOTI et tous les cinq ans jusqu'à la fin de concession afin d'assurer le suivi, ainsi que le contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de compensation et d'accompagnement prévues lors de l'instruction administrative du projet. Il pourra constater la mise en place des mesures en vérifiant leur pertinence et leur état d'avancement par rapport aux obligations du concessionnaire. Le mandat de ce comité de suivi écologique, sa présidence et sa fréquence seront précisés dans l'arrêté d'autorisation environnementale.

#### Artificialisation des terres :

Le parti pris de réutiliser cette infrastructure existante ainsi que la totalité de ses échangeurs correspond à une solution de moindre impact environnemental par rapport à un parti d'aménagement routier neuf. Les choix techniques retenus et leur localisation permettront ainsi de réduire les besoins d'emprises stricts du projet d'aménagement en dehors de l'infrastructure autoroutière actuelle et ainsi de réduire d'autant plus les emprises sur l'environnement extérieur. L'artificialisation des terres et l'effet de coupure généré seront limités du fait de l'élargissement d'une infrastructure existante, pour laquelle la plateforme prévue a déjà été créée antérieurement.

Afin de minimiser le recours à des matériaux extérieurs (et potentiellement à des créations de nouveaux sites d'emprunt et/ou à la création de zones de stockage), l'optimisation de l'utilisation des matériaux a été recherchée et le réemploi des matériaux déblayés favorisé. Au stade de la conception, le positionnement des aménagements et ouvrages annexes nécessaires à la mise en œuvre du projet (bassins de traitements des eaux pluviales, modelés paysagers, zones stockages temporaires de matériaux excédentaires, bases vies) a pris en compte les enjeux environnementaux et l'évitement des zones sensibles a été privilégié.

Afin de limiter un impact potentiel, le projet prévoit la mise en place d'un système d'assainissement dont les principes et dimensionnement permettront de ne pas accentuer le risque d'inondation et d'aménagements paysagers (plantations de linéaires de haies notamment) en bordure de l'autoroute permettant de limiter l'effet de coupure.

Impact sur l'air et le climat : Cf réponse à l'observation n°20

## Observation n° 25 - Mr ou Mme Dumont - Montbeugny

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

L'évolution de cet axe routier est une avancée majeure pour notre territoire.

Des protections phoniques doivent être mises en place lorsque cela est nécessaire ; et c'est particulièrement le cas pour les riverains situés sur la commune de Montbeugny (buttes de terre notamment celles du Lotissement des Bruyères de Montbeugny où certaines maisons se trouvent déjà à moins de 200 mètres de l'axe de cette route.

(Vue Géoportail en pièce jointe)

Mais c'est aussi plus généralement le village de Montbeugny qui est concerné par cette autoroute puisque l'intégration (acoustique, paysagère) de cette dernière influencera certainement l'attractivité du village.

Les enjeux sont donc énormes pour notre territoire et nous avons certainement tous à y gagner si aucun sujet n'est négligé.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

#### Nuisances sonores et protections acoustiques :

#### Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Sur la commune de Montbeugny, une protection acoustique est prévue pour les habitations du lieu-dit Chamardon, car un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit est attendu à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique : c'est le cas notamment de la ferme située à l'extrémité du chemin des Merlins (52 dB(A) le jour et 49 dB(A) la nuit), des autres habitations situées en bordure du chemin des Merlins, du lotissement des Bruyères, ou encore des habitations situées en bordure de la RD12. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

*Eléments graphiques : Voir Annexe 10*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

#### Aménagements paysagers :

Pour la commune de Montbeugny, les deux rives de l'A79 (sud et nord) sont plantées soit de haies champêtres, soit de haies bocagères, depuis le PR48+500 (bois du Moulin-Le gros Bouchon) jusqu'au PR51+000 (nord du bois de Chamardon). En périphérie de l'autoroute, les abords des RD101 et RD12 feront l'objet de plantations complémentaires sous la forme de boisements. Ces plantations seront confortées par la création de merlons (PR 50+120). Enfin sur l'ensemble de la rive nord de la RCEA, des plantations arborées sont prévues entre le PR49+000 et le PR50+000.

## Observation n° 26 – Clayeux Marie-Cécile - Diou

*Thématiques 4 Aménagements - propositions et remarques – 7 Nuisances sonores et visuelles*

Commune de Diou 03290 échangeur Est de Dompierre-sur-Besbre

Je me permets de vous demander des précisions sur les moyens envisagés pour nous protéger des nuisances sonores et visuelles liées à l'échangeur et au bâtiment d'entretien (à proximité de la propriété du Château du Ternat). Je vous demande quelles indemnités sont prévues pour nous dédommager ?

1° Y a-t-il un échangeur ? Y a-t-il des bâtiments ? un éclairage ?

2° Pourquoi n'avoir pas fait le centre d'entretien sur la parcelle que vous nous avez prise et qui est plus en contrebas ?

3° le mur antibruit prévu va-t-il être suffisant ou prévoyez-vous d'autres choses ?

4° Sur le dossier d'indemnisation reçu jusqu'alors aucune indemnisation n'est prévue, or le trafic sera plus important et la propriété va perdre de sa valeur une nouvelle fois. Bien sûr, je transmets à mon avocate.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Il n'existe pas d'obligation pour le Maître d'Ouvrage d'indemniser un bien, au seul motif qu'il est proche de l'emprise. Il est loisible aux riverains de saisir les juridictions compétentes s'ils s'estiment lésés par la présence de l'ouvrage. Dans le cadre de la concertation mise en place par ALIAE et son concepteur / constructeur CLEA, des solutions amiables sont néanmoins systématiquement recherchées avec les riverains.

Nuisances sonores et protections acoustiques : Cas particulier du lieu-dit Le Ternat à Diou :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations du Ternat restent inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

- Niveaux sonores 2042 diurnes : inférieurs à 56 dB(A).
- Niveaux sonores 2042 nocturnes : inférieurs à 53 dB(A).

*Eléments graphiques : Voir Annexe 15*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Implantation et accès au centre d'Entretien et d'Intervention (CEI) : L'implantation du CEI a été modifiée ; la parcelle en contrebas s'est avérée trop exiguë avec une forte dénivellée pour permettre l'implantation du centre d'entretien. Le centre d'entretien est désormais localisé au droit des voies SNCF au nord de l'autoroute (c'est à dire au nord de l'échangeur de Dompierre Est). Il fait l'objet d'une demande de permis de construire en cours d'instruction. Les règles d'urbanisme seront respectées ; un traitement paysager de ce site est prévu dans le cadre de l'intégration paysagère globale de l'infrastructure ; des plantations arborées sont prévues autour de ce nouveau bâtiment (végétation mixte composée de masses boisées et de massifs arbustifs). L'accès au centre d'entretien se fera directement sur la RD779, par l'intermédiaire d'un carrefour plan.

## Observation n° 27 – Charvy Pierre – Toulon-sur-Allier

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 5 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse – 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

Demande une information concernant l'implantation sur notre propriété d'un tapis roulant, allant de la carrière située route de Neuilly le Réal à la voie de chemin de fer dans la plaine.

Il semblerait que vous souhaitiez passer sur les prés de Monsieur CHELLES (notre voisin), et sur notre propriété, SCA DES DOMAINES DE BONNAY.

Nous avons été surpris de constater le passage sur notre propriété de plusieurs personnes en relation avec les futurs travaux. Toutefois la SCA DES DOMAINES BONNAY n'a, à ce jour, aucune information concernant cette implantation. Renseignements pris auprès de la mairie, ce projet de tapis roulant est pour éviter d'avoir un impact "carbone" et écologique important, causé par le passage de camions de matériaux de la carrière au chantier dans la plaine sur la route départementale.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

De notre côté, nous ne comprenons pas pourquoi nous devrions supporter à 100% l'impact environnemental, écologique, économique, sans oublier l'impact des nuisances sonores et autres sur notre santé (poussières?....), archéologique, sur nos terrains pendant plus de 2 ans.

Par ailleurs, il est à noter que ces terrains, en pente sur le bord du plateau, ont la faculté de regorger de sources d'eau et de voir de nouvelles sources ressurgir dès le moindre trou fait.

Une ""remise en état"" des lieux, de par ce fait, nous paraît très aléatoire, voire impossible ..."

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le GIE CLEA a mandaté la société SEGAT, pour rencontrer l'ensemble des propriétaires et exploitants des terrains impactés par les emprises à acquérir pour la mise au gabarit autoroutier de la RN79 comme pour les emprises temporaires nécessaires à la mise en œuvre du chantier, afin de leur présenter les ouvrages projetés et négocier avec eux les conditions de libération, et de restitution le cas échéant, des terrains. Ceci en application des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des protocoles agricoles en vigueur dans le département de l'Allier et de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics. Le propriétaire des Domaines Bonnaya a été rencontré dans ce cadre.

La bande transporteuse permettant le transfert des matériaux entre la carrière des Proux et le chantier de la RCEA, au droit de la zone déficitaire en matériaux (Val d'Allier), étant dédiée à ce seul projet, cette dernière est par conséquent complètement intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale; à ce titre :

- sa description est présentée dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 2.3.1.3.2 - Besoins en matériaux extérieurs » ;
- son impact sur les zones humides est intégré à l'impact global de ce projet sur les zones humides, traité dans la pièce « D - Volet eaux et milieux aquatiques » du DDAE, au paragraphe « 5 - Incidences et mesures de réduction sur les zones humides et leurs fonctionnalités » ;
- son impact sur la faune, la flore et la biodiversité est intégré à l'impact global de ce projet sur la biodiversité et traité dans la pièce « E - Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement » du DDAE, au paragraphe « 6.5.2 - Incidences liées à la réalisation de la bande transporteuse de la carrière des Proux ».

Afin de réduire au maximum les incidences de cette réalisation sur le milieu naturel, plusieurs mesures spécifiques sont mises en œuvre :

- Localisation du tracé dans les zones de moindre enjeu écologique. Le tracé a été adapté afin de s'éloigner au maximum des zones à enjeu (fossés à Agrion de Mercure, zones humides, ripisylve de la Sonnante). Ainsi le tracé limite les franchissements de haies et de zones humides et se cantonne dans des secteurs de prairies pâturées ;
- Mise en place d'un assainissement provisoire de la piste. Cet assainissement provisoire comprendra le fossé de collecte des eaux. Le rejet se fera dans chacun des petits talwegs interceptés par le projet, afin de minimiser la concentration des eaux. Un busage et un filtre à fines seront mis en œuvre, complété si nécessaire de cailloux pour favoriser la diffusion ;
- Les fossés et talwegs interceptés seront tous équipés de buses de rétablissement des écoulements amont-aval ;
- Le franchissement des zones humides se fera sur des plaques de répartition des charges, sans décapage de la terre végétale ;

- Les pistes réalisées au droit des zones humides seront réalisées en Grave Non Traitée lavées, afin d'éviter toute exportation de fines ou de colloïdes argileux dans les zones humides ;
- Les pistes seront arrosées afin d'éviter les poussières ;
- Enfin, les terrains seront remis en état à l'issue des travaux, avec régalage de la terre végétale décapée, et replantation des haies coupées si nécessaire.

L'impact sonore prévisionnel n'est pas de nature à déroger aux exigences des réglementations relatives à la lutte contre les bruits de voisinage et aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Aucune protection acoustique n'est donc prévue dans ce cadre. Le constructeur prévoit néanmoins la mise en œuvre d'un capotage sur l'ensemble du linéaire du convoyeur, qui permettra de réduire l'impact sonore et les émissions de poussière de ce dernier.

#### Observation n° 28 – Mr ou Mme Bérard - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

La mise à 2x2 voies va entraîner des nuisances sonores et visuelles supplémentaires du fait de l'élargissement de l'axe et de la vitesse autorisée après travaux (plus la vitesse est élevée et plus les nuisances sont importantes).

Demande protections des nuisances sonores et visuelles par un mur anti-bruit au niveau de la commune de MONTBEUGNY jusqu'à la ferme implantée au bout du chemin des Merlins, habitation occupée qui est implantée à moins de 50 mètres de la RCEA. (Voir plan en pièce jointe).

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°1

#### Observation n° 29 – Mr Perrin Rémi – Toulon-sur-Allier

Thématiques 1 – Problèmes de communication sur le projet – 5 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse - 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur l'air et le climat

Je ne méconnais pas le caractère accidentogène de la N79.

Il me semble bien incongru d'investir de nos jours dans des routes, fussent-elles à 2 fois 2 voies qui est un projet d'un autre temps.

Je suis choqué qu'on ne sache pas reporter le projet et que l'enquête publique se fasse par internet, sans contacts humains et sans la possibilité d'échanger de vive voix.

Riverain du projet, puisqu'habitant Les Malnaux à Toulon-sur-Allier, je souhaiterais avoir des réponses et des garanties susceptibles de me rassurer :

- Quelles mesures sont envisagées pour limiter au maximum toutes les nuisances (bruit, poussière, environnement, etc.) induites par le tapis roulant qui passera à quelques dizaines de mètres de mon lieu d'habitation
- Les nuisances de tous ordres induites par la 2 fois 2 voies. Ces nuisances existent déjà. Elles seront renforcées par le projet. Qu'est-il prévu en particulier pour nous épargner le bruit (revêtement de la route, murs anti-bruits, plantations,...) ? Tant il est évident que la circulation (des poids lourds notamment) ne pourra qu'augmenter.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2

Thématique 5 – Observations liées à la mise en œuvre de la bande transporteuse : Cf réponse observation n°27

Nuisances sonores et protections acoustiques : Cas particulier du lieu-dit Les Malnaux à Toulon-sur-Allier :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations des Malnaux, représentatifs de l'impact acoustique de la future autoroute A79, restent inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils ne conduisent pas à la mise en œuvre de protection acoustique.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 1*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 30 – Lachèze Julien - Vichy

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 6 Consommation des espaces agricoles et naturels – 8 Impacts sur la biodiversité*

Projet néfaste pour la biodiversité, les zones humides et cours d'eau, l'interruption des corridors biologiques  
 Importante consommation de terres agricoles et forestières,  
 Ce projet vient à rebours des nécessités de notre temps.  
 Quid des nuisances pour les riverains, de la dévaluation des habitations.  
 Cette enquête dématérialisée ne devrait pas avoir lieu, d'un point de vue juridique : les dispositions de l'article 12 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 ne sont pas réunies.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Cf réponse Obs n°2

Thématique 6 : Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoin, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Il consiste en la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant ce qui limite de fait son impact sur la biodiversité et la consommation d'espaces agricoles et naturels, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « *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.* » Les emprises foncières nécessaires au projet étaient déjà maîtrisées en grande partie par l'Etat, en prévision de cet aménagement futur. L'enquête parcellaire porte sur les compléments d'emprises nécessaires.

Concernant la dévaluation des habitations, il n'existe pas d'obligation pour le Maître d'Ouvrage d'indemniser un bien, au seul motif qu'il est proche de l'emprise. Il est loisible aux riverains de saisir les juridictions compétentes s'ils s'estiment lésés par la présence de l'ouvrage. Il est à noter toutefois que la mise en œuvre de protections acoustiques et aménagements paysagers ont précisément pour but d'atténuer voire supprimer les troubles occasionnés par l'ouvrage.

Thématique 8 :

Zones humides : Conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 :

- le maître d'ouvrage a mis en œuvre des mesures d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts potentiels sur les zones humides ;
- les mesures compensatoires sont proposées par le maître d'ouvrage avec un objectif de création ou de restauration de zones humides, cumulativement équivalentes sur le plan fonctionnel, équivalentes sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau (ratio de 1/1) ;
- en dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation proposée par le maître d'ouvrage porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité (ratio de 2/1).

Corridors écologiques : S'agissant d'un élargissement d'infrastructure existante et non pas d'une nouvelle voirie, le projet ne sera pas à l'origine d'une fragmentation supplémentaire de corridors écologiques. Au contraire, les ouvrages de franchissement existants pour la faune seront maintenus (grâce à un doublement des ouvrages) et des aménagements sont prévus afin de rétablir / améliorer certaines continuités :

- 1 passage supérieur grande faune spécifique dans la forêt de Montbeugny
- 90 ouvrages hydrauliques considérés favorables à la faune (aménagement de banquettes, buses sèches, suppression de buses hydrauliques au profit d'un pont cadre, etc)
- Des ouvrages spécifiques et innovants pour les Chiroptères
- Pose d'une clôture autoroutière sur l'ensemble du linéaire et guidant aux franchissements



Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces et habitats protégés : Il s'agit d'un volet réglementaire d'un DDAE. A partir du moment où un projet est concerné par des espèces protégées, cette demande de dérogation s'impose donc, quelle que soit la taille du projet concerné ; ce qui est le cas du présent projet. Cette dérogation n'induit

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

pas la suppression d'espèces ou d'habitats mais présente au contraire tout un ensemble de mesures précises visant notamment le déplacement d'espèces végétales ou animales en vue de leur préservation.

### Observation n° 31 – Gilles Perrette – Paray le Monial

Thématique 2 - Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA

Cette autoroute est nécessaire au désenclavement de notre région et améliore la sécurité ce qui permettra une réduction des accidents et des temps de déplacement. Nous l'attendons depuis plus de 40 ans.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

### Observation n° 32 – Mr ou Mme Marc – Le Creusot

Thématique 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA – 4 Aménagements - propositions et remarques

Cette autoroute est indispensable pour la sécurité de la région afin de réduire les accidents et les temps de déplacement. Il serait même souhaitable d'envisager une deux fois trois voies pour permettre plus de fluidité de la circulation autour des camions, la troisième voie étant réservée pour les dépassements effectués par les voitures.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

### Observation n° 33 - Mr ou Mme Chapeau - Montbeugny

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - 7 Nuisances sonores et visuelles

L'intérêt du doublement de l'actuelle RCEA est indiscutable au vue des dizaines de morts comptabilisées chaque année mais pourquoi une enquête aussi importante n'est pas reportée au-delà de la crise du Covid-19 pour permettre à tous de pouvoir y participer alors que bon nombre de citoyens n'a pas accès à l'enquête en ligne. J'habite à moins de 700 mètres de cette route à Montbeugny et le passage incessant de camions et de voitures constitue une pollution visuelle et auditive permanente. Les solutions contre les nuisances sonores et visuelles ne sont pas abordées dans le dossier. Un mur anti-bruit est-il prévu au niveau de notre commune ? Je m'inquiète de l'augmentation de la vitesse de 80 km/h à 130km/h pour les camions, ce qui augmentera les nuisances sonores. Je suis sûre que tout le monde pourrait y trouver son compte si vous proposiez ces protections anti-bruit.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 1 : Cf réponse Obs n°2

### Thématique 7 : nuisances acoustiques

L'actualisation des études acoustiques s'est achevée début 2020 et a été intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) soumis à l'enquête publique au niveau de la pièce L, mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale. Le guide lecture par recherche thématique (pièce A du DDAE) indique l'emplacement de cette étude, également rappelé dans l'affiche « Présentation du dossier » remise avec le dossier, permettant une prise de connaissance simplifiée, rapide et facilitée du contenu principal des différentes pièces.

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Sur la commune de Montbeugny, une protection acoustique est prévue pour les habitations du lieu-dit Chamardon, car un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit est attendu à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique: c'est le cas notamment de la ferme située à l'extrémité du chemin des Merlins (52 dB(A) le jour et 49 dB(A) la nuit), des autres habitations situées en bordure du chemin des Merlins, du lotissement des Bruyères, ou encore des habitations situées en bordure de la RD12. **A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.**

Éléments graphiques : Voir Annexe 10

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Aménagements paysagers :

Pour la commune de Montbeugny, les deux rives de l'A79 (sud et nord) sont plantées soit de haies champêtres, soit de haies bocagères, depuis le PR48+500 (bois du Moulin-Le gros Bouchon) jusqu'au PR51+000 (nord du bois de Chamardon). En périphérie de l'autoroute, les abords des RD161 et RD12 feront l'objet de plantations complémentaires sous la forme de boisements. Ces plantations seront confortées par la création de merlons (PR 50+120). Enfin sur l'ensemble de la rive nord de la RCEA, des plantations arborées sont prévues entre le PR49+000 et le PR50+000.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 34 – Mr ou Mme Picodon - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Un mur anti-bruit serait souhaitable à Montbeugny pour ne pas vivre avec trop de nuisances sonores dues à la vitesse et au nombre de véhicules.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse Obs n°1

## Observation n° 35 – Mr ou Mme Hanocq

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Le pont de la RCEA situé à proximité de mon domicile, au bout du chemin des Ganches, à Chassenard, génère des bruits intenses et des vibrations, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, au passage des véhicules sur les raccords présents aux extrémités de l'ouvrage. Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération cette nuisance.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Problèmes acoustiques et vibratoires liés à la structure du pont : dans le cadre des travaux, il est prévu de changer les joints de dilatation du viaduc de la Loire, ce qui atténuera fortement les vibrations actuellement constatées.

## Observation n° 36 - Basset Anne-Marie

Thématiques 9 Impacts sur l'air et le climat – 12 Vers une autre mobilité

Je suis contre la mise à 2x2 voies de la RCEA et le tout voitures et camions dans un contexte dramatique de réchauffement climatique. Je suis favorable à l'utilisation du train et des voies navigables.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le projet de mise à 2X2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoin est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Cette utilité publique n'est pas remise en cause et n'est pas l'objet de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale.

De fait, le dossier de demande d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique, porte sur les procédures suivantes:

- Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements(IOTA) soumis à la procédure « Loi sur l'Eau »,
- Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées,
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),

- Autorisation de travaux dans la Réserve Naturelle Nationale du Val d'Allier,
- Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000,
- Autorisation de travaux en Domaine Public Fluvial.

Etude des solutions alternatives: Les solutions alternatives à l'aménagement routier ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'impact de 2016 soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ces éléments sont disponibles dans la pièce I - I2 Volume 3, pages 10 et suivantes, Chapitre 6.1 "Des solutions alternatives peu performantes", et chapitre 6.2 "Partis d'aménagement étudiés pour la mise à 2X2 voies de la RCEA".

Impact sur l'air et le climat : Cf réponse observation n°20.

## Observation n° 37 – Deshayes Jean-Paul

Thématiques 4 Aménagements - propositions et remarques – 7 Nuisances sonores et visuelles

Y aura-t-il des murs anti-bruit efficaces de part et d'autre de la RCEA à TRIVY et MEULIN/CHANDON/DOMPIERRE ? L'abattage systématique des arbres qui faisaient écran sonore et visuel a accentué le bruit. Le bien-être des riverains est tout aussi important, voire plus important, que la protection de l'environnement. A-t-on prévu de replanter des arbres en plus des murs anti-bruit ? Il est inadmissible que d'énormes poids lourds soient autorisés à traverser Dompierre-les-Ormes et Chandon car cela est très dangereux et accidentogène, notamment au lieu-dit "En Seignerion", sachant que la vitesse des véhicules est souvent excessive. Est-il envisageable d'avoir une voie d'accès direct à l'arrière de Dompierre pour desservir la ZI et pour prendre la route vers Montmelard ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage** : L'observation ne porte manifestement pas sur la section de projet objet de l'enquête publique.

## Observation n° 38 – Molinari Bruno - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande de mur anti-bruit ou de merlon en partant du lotissement du haut de Montbeugny jusqu'à la ferme les Merlins car on ne peut déjà pas dormir la fenêtre ouverte en raison du bruit alors, avec une autoroute, ça va être invivable !!!

**Réponse du Maître d'Ouvrage** : Cf réponse Observation n°1

## Observation n° 39 -

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

La RCEA a été mise à nue cet hiver par le broyage intensif de la végétation et les riverains font face maintenant aux nuisances visuelles, notamment la nuit avec les phares, et sonores car le rideau de végétation atténuait considérablement le ronflement des camions. La plantation de rideaux d'arbres et son entretien pour une repousse rapide est-elle prévue face aux maisons et fermes situées à moins de 400m de la RCEA ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage** :



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Les interventions d'entretien évoquées ont porté sur la mise en sécurité de l'infrastructure en prévision de sa reprise d'exploitation.

Conformément aux Engagements de l'Etat, l'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;
- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

La réponse apportée au complément d'information n°5 de la commission d'enquête apporte des précisions sur la démarche d'intégration paysagère envisagée et les concertations associées.

De plus, en conformité avec les Engagements de l'Etat, et afin de garantir la pousse des plantations réalisées, les aménagements paysagers comprendront une garantie de reprise des végétaux pendant deux ans après leur plantation, ainsi que les travaux de parachèvement et de confortement pendant deux ans après la plantation. Les pépinières labellisées qui fourniront le projet seront prochainement désignées, sous l'égide d'une maîtrise d'œuvre spécialisée, expérimentée et dédiée, avec pour objectif de favoriser le label « végétal local » et les vraies messicoles avec des essences proches des peuplements pré-existants. De fait, la palette végétale du projet contient un maximum d'espèces locales, dans un souci d'intégration dans l'environnement et de développement durable.

## Observation n° 40 - Ripart Franck – Verneuil en Bourbonnais

Thématiques 4 Aménagements - propositions et remarques - 6 Consommation des espaces agricoles et naturels – 9 Impacts sur la biodiversité

Dans le paragraphe "Mesures d'évitement" 9.4.2.1 (à priori Pièce A selon la commission d'enquête), le dossier ne présente aucun argument sur le fait que l'emprise sur les milieux naturels (de la barrière de péage pleine voie, à priori, selon la commission d'enquête) soit moins importante à Deux Chaises que lorsqu'elle était prévue au Montet dans le projet de DUP. L'emprise du présent projet impacte en effet un ruisseau, deux massifs forestiers, une mare et des parcelles agricoles, ce qui va fortement perturber la faune et la flore. Pourquoi ce déplacement de la barrière de péage pleine voie du Montet à Deux Chaises et en quoi cela occasionne-t-il moins d'emprise sur les milieux naturels ? Par ailleurs, où se situe le stockage de matériaux prévu à Deux Chaises ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce point est développé de façon détaillée au paragraphe 22 du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale CGEDD, pièce L du dossier de demande d'autorisation environnementale. Les explications apportées dans ce cadre sont rappelées ci-après.

### Rappel de la solution présentée à l'enquête d'utilité publique

Lors de l'enquête d'utilité publique, le projet présenté s'inscrivait dans une concession financée par un système de péage ouvert. Le système de péage ouvert est basé sur la perception d'un péage à chaque point de péage.

Il avait été comparé au système de péage fermé, qui repose sur une prise de ticket à l'entrée, et un règlement unique à la sortie. Or ce dernier système se révèle peu adapté à la mise à péage d'une route existante, où les points d'échange sont très nombreux.

Voilà pourquoi il a été choisi pour A79 le système de péage ouvert. Ce dernier système est de plus pertinent pour laisser certaines sections libres de péage, ce qui est le cas dans le projet A79. Le dispositif permet également de « fermer » le péage de et en provenance d'A71 (concession APRR).

Pour assurer la perception du péage, le projet présenté à la DUP reposait sur plusieurs points de péages :

- 3 barrières de péage en pleine voie (BPV), situées au Montet, à Montbeugny et à Molinet,
- 2 gares unidirectionnelles sur les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises
- 2 gares unidirectionnelles sur 2 des bretelles de l'échangeur du Montet
- 2 gares unidirectionnelles sur 2 des bretelles de l'échangeur de Montbeugny
- Une gare bidirectionnelle à l'échangeur de Molinet

Soit un total de **10 plateformes de péage**.

### Évolution du projet dans le cadre de l'appel d'offres à concession

L'État a souhaité ouvrir à une variante dans le cadre de l'appel d'offres à concession qu'il a lancé en 2017 : la possibilité de remplacer la perception du péage ouvert, nécessitant une barrière physique, par du péage dit flux libre.

Ce système est basé sur la détection des véhicules passant librement sous des portiques équipés de capteurs et de caméras. Ce système ne change aucunement les zones libres de péage, et n'a aucune influence sur le montant des péages perçus.

En revanche, il permet de s'affranchir des plateformes physiques de péage, souvent très grandes et au final avec un impact important.

Néanmoins, il convenait de conserver toujours les barrières et gares nécessaires à la fermeture du péage d'A71, soit :

- une barrière de péage en pleine voie, située au Montet,
- 2 gares unidirectionnelles sur les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises.

Soit un total de **3 plateformes de péage**.

La variante flux-libre a finalement été retenue par l'État dans la concession.

### Le projet présenté dans le dossier de demande d'autorisation environnementale

La société concessionnaire a cherché à réduire encore plus l'impact des plateformes de péage, en recherchant un site pour **une unique barrière de péage** en pleine voie.

Les critères sont les suivants :

- Être situé entre la bifurcation entre l'A71 et l'A79 à Montmarault, et le demi-échangeur de Deux-Chaises ;
- Être dans une zone ayant une géométrie compatible avec les normes, et permettant de dégager les visibilité compatibles avec la sécurité ;
- Éviter d'impacter les ouvrages d'art, et la RD945 parallèle à la RN79.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

La zone située avant le demi-échangeur de Deux-Chaises est la seule zone permettant de dégager deux entonnements de 300m de part et d'autre de la dalle qui accueillera les installations de péage.

Deux autres zones ont toutefois été analysées :

- La zone de la barrière pleine-voie provisoire construite par APRR dans le cadre du raccordement à l'A71 (nœud de Montmarault). La plateforme créée a été dimensionnée pour une période d'utilisation très courte, donc avec un nombre de voies très sous-dimensionné. Les contraintes foncières empêchent un élargissement de la plateforme. Par ailleurs, cette zone ne respecte pas les longueurs d'entonnement nécessaires à un dispositif définitif.
- Une zone à l'origine de la concession A79, sur la commune de Sazeret. Cette zone ne permettait pas de dégager les deux entonnements de 300m de part et d'autre de la dalle de péage. Cette disposition n'a pas été acceptée par les services de l'État.

### Comparaison des solutions

La comparaison en analyse multicritère entre ces différentes solutions est fournie en pièce B du DDAE (chapitre 5.4.1). Voici les tableaux de synthèse pour rappel :

Analyse multicritères entre la solution DUP et la solution dite flux-libre

Variants/critères	Solution DUP avec toutes les BPV et gares de péage	Solution free flow avec BPV et gares de péage au Montet et gares de péage à Deux-Chaises
Fonctionnalités		
Réalisation des travaux		
Agriculture		
Cadre de vie		
Milieu naturel		

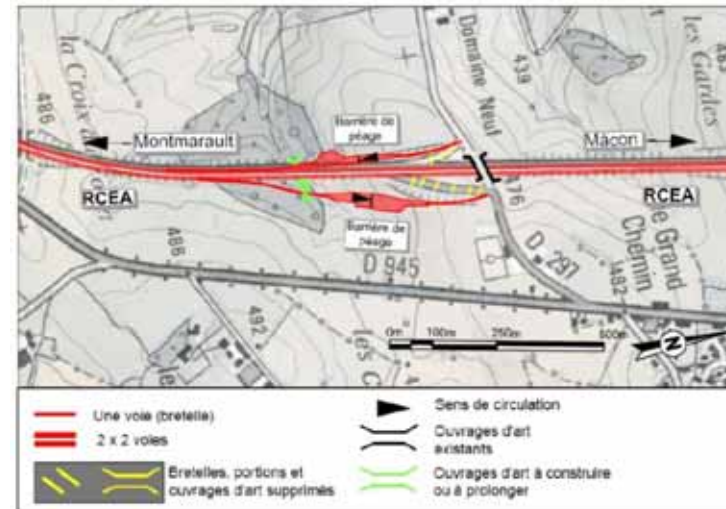
Moins favorable  Plus favorable

Analyse multicritères entre la solution BPV au Montet et la solution BPV à Deux-Chaises

Variants/critères	Solution free flow avec BPV et gares de péage au Montet et gares de péage à Deux-Chaises	Solution free flow présentée avec une seule barrière de péage à Deux-Chaises
Fonctionnalités		
Réalisation des travaux		
Agriculture		
Cadre de vie		
Milieu naturel		

Moins favorable  Plus favorable

Il est rappelé que la solution présente dans la DUP, et son évolution en variante flux libre, présentaient des gares sur les bretelles de l'échangeur de Deux-Chaises :

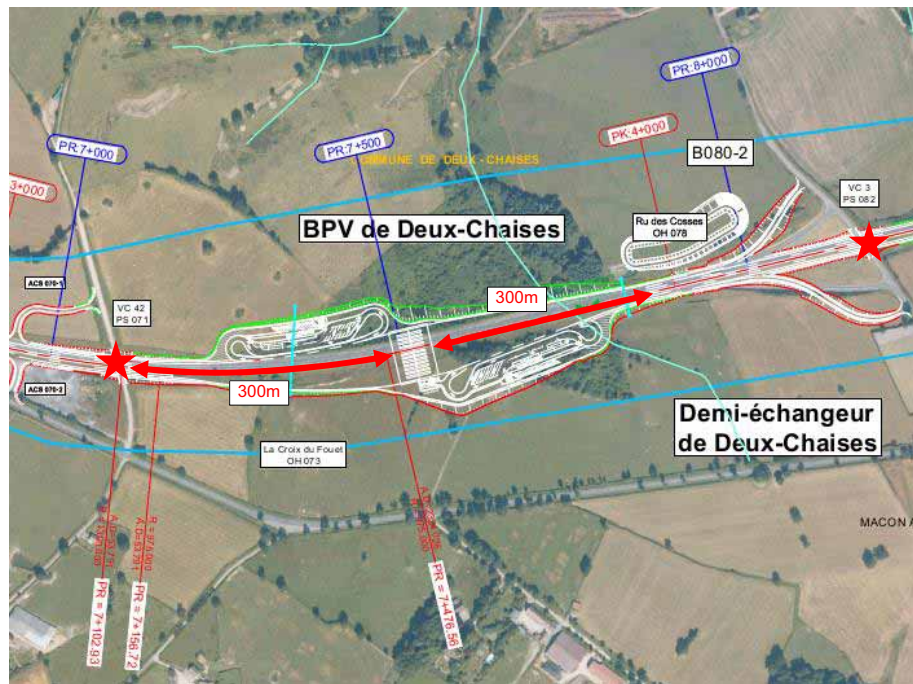


Source : études préalables CEREMA, 2014

Le dispositif prévu par l'État présentait donc déjà un impact sur le vallon des Cosses, outre les 9 autres plateformes de péage qui ont depuis été supprimées.

GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur	
							

D'autre part, la position de la BPV est guidée par les linéaires d'entonnement nécessaires, de 300m de part et d'autre de la dalle de péage. Or la zone d'implantation est contrainte par la présence de deux ouvrages d'art distants d'environ un kilomètre :



L'entonnement côté Montmarault débute dès le PS de la VC42. Côté Mâcon, le projet est contraint par les bretelles du demi-échangeur de Deux-Chaises. Ces bretelles ont d'ailleurs dû être reprises pour dégager le linéaire suffisant pour la BPV, mais aussi pour répondre aux exigences de sécurité (normes d'implantation des dispositifs de retenue routiers). Ces deux contraintes font qu'il n'est pas possible de décaler la BPV plus au nord, à moins de supprimer le demi-échangeur, ce qui n'est pas conforme à la DUP.

### Observation n° 41 - Christ Aline - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande un mur anti-bruit compte tenu de l'accroissement du trafic, de la proximité de la voie, et afin d'avoir accès aux espaces extérieurs sans trop de bruit.

Réponse du Maître d'Œuvre : Cf réponse Observation n°1

### Observation n° 42 - Dubost Martin - Saint Symphorien des Bois

Thématique 3 - Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

Argent public détourné pour servir des intérêts privés, compte tenu des sommes déjà investies par l'Etat. Souhaite connaître les itinéraires alternatifs pour ceux qui ne veulent pas payer le péage. Demande pourquoi certaines régions proposent la gratuité de certains axes similaires, voir même avec moins de trafic.

#### Réponse du Maître d'Œuvre :

Conformément au décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017, le parti d'aménagement retenu pour cette infrastructure est celui d'une mise à 2X2 voies de la RN79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoïn.

Le plan de financement du projet est intégralement soutenu par Eiffage et sa filiale APRR, futurs actionnaires de la société concessionnaire, sans concours public.

Les études menées par l'Etat dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique ont montré que des itinéraires alternatifs gratuits existent (RD945, RD12, RD779 notamment). Ces itinéraires ne bénéficient toutefois pas du même niveau de service. Par ailleurs, il est rappelé que tous les tronçons de la future A79 ne seront pas payants.

Le système de péage proposé respecte les principes présentés dans le dossier objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et notamment la gratuité des mouvements entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ainsi qu'entre Dompierre-sur-Besbre Ouest et Dompierre-sur-Besbre Est.

Les sections à péage sont les suivantes :

- Section 1 : depuis l'extrémité Ouest de la Concession (depuis A71 ou Montmarault) jusqu'au diffuseur de Cressanges;
- Section 2 : depuis le diffuseur de Toulon-Sur-Allier jusqu'au diffuseur de Dompierre-sur-Besbre Ouest ;
- Section 3 : depuis le diffuseur de Dompierre-sur-Besbre Est jusqu'à l'extrémité Est de la concession au niveau de l'échangeur de Digoïn.



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 43 Langrognat Bernard - Molinet

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande la construction d'un véritable mur antibruit, parce que très proches de la RCEA à Molinet  
Demande la fin des travaux d'isolation de leur maison commencée en 2003 par le remplacement des fenêtres.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nuisances sonores et protections acoustiques :

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de cette habitation située à Molinet :

Une mesure de bruit a été réalisée en façade de cette habitation du 09/09/2019 au 10/09/2019, avec des niveaux sonores relevés de 56 dB(A) le jour et 52 dB(A) la nuit. A l'horizon de l'année 2042, avec la prise en compte de l'augmentation du trafic et de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier, les niveaux sonores attendus seront supérieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. La protection acoustique prévue pour cette habitation (la seule à devoir bénéficier d'une protection dans ce secteur) est un renforcement de l'isolation acoustique de façade, consistant généralement en un remplacement des menuiseries et en un traitement des entrées d'air, si l'isolement actuel constaté n'est pas suffisant au regard des exigences réglementaires.

Éléments graphiques : Voir Annexe 12

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 44 – Mr Boxberger F. - Montcenis

Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs - 12 Vers une autre mobilité

Il est antidémocratique de conduire cette enquête publique en mode dématérialisé.  
D'autre part confier la gestion d'une route déjà financée par le contribuable au secteur privé est ""bizarre""

Quels itinéraires alternatifs ? Quelle sécurisation de ces itinéraires alternatifs ? Pourquoi ne pas privilégier le rail ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 1 : Cf réponse Obs n°2

Thématique 3 : Cf réponse observation 42

Thématique 12 : Les solutions alternatives à l'aménagement routier ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'impact de 2016 soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ces éléments sont disponibles dans la pièce I - I2 Volume 3, pages 10 et suivantes, Chapitre 6.1 "Des solutions alternatives peu performantes", et chapitre 6.2 "Partis d'aménagement étudiés pour la mise à 2X2 voies de la RCEA". Les conclusions de cette analyse conduisent à proposer l'aménagement de la RCEA existante au standard autoroutier, solution validée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.

## Observation n° 45 – Mr Large B.

Thématique 2 - Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA

Urgence de sécuriser la route entre Montmarault et Digoïn ! Ne pas oublier Digoïn-Mâcon

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

## Observation n° 46 – Mousserin Bernard – Thiel-sur-Acolin

Thématiques 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

"Riverain de l'aire de parking de Thiel-sur-Acolin. Demande une protection sonore et visuelle.  
Demande une protection visuelle autour du bassin de rétention prévu sur sa propriété et une protection anti-pollution par risque d'infiltration."

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Nuisances sonores et protections acoustiques :

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure,

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Louage Saunier à Thiel-sur-Acolin :

Une protection acoustique vis-à-vis de la future A79 est prévue pour les habitations du Louage Saunier / Les loges Pontenat, afin de respecter les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations. Cette protection à la source de type merlon est complétée par un renforcement de l'isolation acoustique de façade pour une habitation, située à l'extrémité Ouest du merlon.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 2*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Aménagements paysagers : Le bassin au PR 57.500 fera l'objet d'un aménagement paysager.

Bassin de rétention : Le bassin concerné, appelé B576-2, est dimensionné pour confiner une pollution accidentelle concomitante avec une pluie de durée 2 heures et d'occurrence 1 an et traiter une pollution chronique pour une occurrence biennale. Le bassin est imperméabilisé avec une perméabilité de  $10^{-8}$  m/s afin d'éviter l'infiltration des eaux provenant de la plateforme autoroutière.

## Observation n° 47 -

*Thématique 4 Aménagements - propositions et remarques*

Propose plutôt qu'une barrière pleine voie à Deux-Chaises et deux portiques free-flow au Montet, une barrière pleine-voie au Montet et des barrières de péages allégées (une ou deux voies max avec paiement automatique) au niveau du demi-échangeur de Deux-Chaises et de l'échangeur du Montet.

Ceci afin d'éviter d'avoir une "succession entre un système fermé et un système en free-flow en très peu de kilomètres"

Demande quel serait sinon l'intérêt de déplacer le péage de Montmarault à Deux-Chaises ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Cf réponse observation n°40 – Il n'est pas prévu à terme (mise en service d'A79) le maintien d'une gare de péage à Montmarault. La barrière de péage pleine voie de Deux-Chaises permet de fermer le système côté A71.

## Observation n° 48 – Hay Holik - Tintury

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA*

S'interroge sur la poursuite de l'enquête en mode dématérialisé pendant la période de confinement (déplacements compliqués, pas d'échanges, pas de réunion d'information et accès à internet pas possible partout.

Se pose alors la question du caractère urgent de l'enquête, d'autant que la première DUP date de plus de 25 ans.

Demande la mise en œuvre d'une participation efficace et cohérente du public et par conséquent la suspension de l'enquête. Il donne un avis défavorable au projet dans ces conditions d'organisation.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2

Thématique 2 : Cf réponse observation n°9

## Observation n° 49 – Hay Holik - Tintury

Idem observation n° 48

## Observation n° 50 – Mr ou Mme Chautemps – Le Creusot

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Période de confinement pas favorable à la tenue d'une enquête publique ; pas de débat possible sur des questions environnementales. Risque de suspicion quant à son bien-fondé.

Ouvrir un statut d'autoroute entre Sazeret et Digoin serait une double peine pour les usagers qui ont déjà beaucoup payé par leurs impôts.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2

Thématique 3 : Cf réponse Observation n°42

## Observation n° 51 – Vadrot Jean-Pierre

*Thématique 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Encore un morceau de territoire Français bradé au domaine privé.

Passer notre RCEA publique dans le privé sans itinéraire BIS est une gabegie, du racket.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°42

## Observation n° 52 – Mr ou Mme Momcilovic - Montbeugny

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles*

Étant propriétaire dans le lotissement des Bruyères, nous sommes à quelques centaines de mètres de la RCEA. Nous pensons que la nuisance sonore va s'accroître. Il serait donc indispensable qu'il y ait des murs antibruit de construits à proximité du lotissement des Bruyères.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°1

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 53 - Plaisance Blandine - Lavoine

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 9 Impacts sur la biodiversité

Étant donné le caractère de ce projet, non urgent, je sollicite un report de cette enquête publique.  
Destructions locales des habitats des faunes sauvages qui ne sont nullement quantifiés dans le projet.  
Ne sont notées que des autorisations ou des dérogations aux textes de sauvegarde de l'environnement. A quoi bon un ministère si les dérogations sont si faciles à obtenir.  
J'ai des questions à poser aux commissaires enquêteurs que cette enquête dématérialisée ne permet pas ...

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2

Thématique n°9 : Les impacts (à court terme et à moyen et long terme) sur la biodiversité (liste des espèces impactées, superficie d'habitats naturels impactés par le projet, superficie des habitats permettant le cycle de reproduction des espèces impactées,...) ont été quantifiés à la fois dans la Pièce D (espèces inféodées aux milieux humides et aquatiques), la pièce E (p32 pour les superficies d'impacts, et suivantes pour les espèces) et dans la pièce H (espèces protégées). Ces deux pièces E et H constituent par ailleurs la demande de dérogation, du fait de la présence d'espèces animales et végétales protégées, conformément aux textes réglementaires. Le dossier démontre ainsi l'absence de remise en cause de l'état de conservation des populations animales et végétales concernées par la demande.

## Observation n° 54 - Mr ou Mme Martins - Moulins

Thématique 2 : Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA

Notre devoir de citoyen est de signaler le besoin de cette autoroute.  
Je suis donc à 100 % pour cette autoroute.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

## Observation n° 55 – Mr ou Mme Hervé - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles

Nous voulons un mur antibruit (HERVET - 5 rue des Bruyères - MONTBEUGNY)

Réponse du Maître d'Ouvrage : Cf réponse observation n°1

## Observation n° 56 – Mr ou Mme Bouton - Montbeugny

Thématiques 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs – 7 Nuisances sonores et visuelles – 9 Impacts sur la biodiversité

Avez-vous envisagé toutes les possibilités de péages / free-flow dans votre étude pour ne pas pénaliser les déplacements intra-départementaux ?  
Nuisances sonores des camions sur la rcea depuis que les haies et arbres qui protégeaient, un peu, ont été abattus.

C'est une hérésie de couper les barrières sonores et visuelles naturelles sans penser à replanter plus loin ...  
Arbres et haies sont nécessaires pour éviter les dommages que Dame Nature nous inflige (inondation, coulée).  
Merci de faire le nécessaire.

Voici une vidéo : actuellement quelques camions passent de temps en temps, ce qui n'est pas représentatif du trafic habituel : <https://photos.app.goo.gl/nm2XqKkXvFQji64KA>

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 3 : le système de péage est prévu en flux-libre entre Digoïn et Deux-Chaises. Une barrière de péage pleine-voie implantée à Deux-Chaises permet de fermer le système de péage vis-à-vis de l'A71 qui se raccorde à l'extrémité ouest de la future A79.

Indépendamment du système flux libre (qui n'est qu'un mode de perception du péage), il s'agit avant tout d'un système dit ouvert, qui repose sur une succession de points de péages, à la différence d'un système fermé qui repose sur une prise de ticket à l'entrée (ou fonctionnement d'un badge télépéage), et permet donc de savoir le trajet effectué. Le système flux libre associé au péage ouvert permet d'éviter le désagrément de multiples arrêts.

Le système de péage proposé respecte les principes présentés dans la déclaration d'utilité publique (DUP) et notamment la gratuité des mouvements entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ainsi qu'entre Dompierre-sur-Besbre Ouest et Dompierre-sur-Besbre Est (Cf réponse observation n°2).

Thématiques 7 et 9 : Les interventions d'entretien évoquées ont porté sur la mise en sécurité de l'infrastructure en prévision de sa reprise d'exploitation.

Conformément aux Engagements de l'Etat, l'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;
- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

La réponse apportée au complément d'information n°5 de la commission d'enquête apporte des précisions sur la démarche d'intégration paysagère envisagée et les concertations associées.

Les seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit seront assurés hors présence de végétation et de plantations. La végétation et les plantations viennent en complément, afin d'améliorer la perception sonore de l'infrastructure.

## Observation n° 57 - Rillard Jean-pierre - Avernnes

Thématique 2 - Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA

Mettre cette nationale en 2x2 voies est primordial.  
Ce n'est pas quelques kilomètres de nature transformés qui vont vous faire réfléchir.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

/

**Observation n° 58 – Studer Jeanne**

Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet

Les commissaires-enquêteurs ne sont pas à même de conduire l'enquête pour permettre au public de disposer d'une information complète sur les projets et de participer effectivement au processus de décision.  
 Considérant que l'extension de la carrière [des Proux] entretient un lien indissociable avec la mise à 2\*2 voies mentionnée et que ses incidences environnementales ne peuvent en être distinguées dans le cadre d'une approche projet incluant les impacts indirects et secondaires.  
 Je vous demande donc suspendre les 2 enquêtes en cours (autoroute et carrière) dans votre département afin qu'elles puissent se tenir dans de bonnes conditions.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°2

En complément, le lien entre le projet A79 et la carrière des Proux a bien été pris en compte dans les études d'impact des deux dossiers de demande d'autorisation environnementales (prise en compte des effets cumulés). A cette fin, les services de l'Etat ont également veillé à ce que les enquêtes publiques de ces deux dossiers soient menées de façon concomitante.

**Observation n° 59 - Mairie de Cressanges**

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs - 4 Aménagements - propositions et remarques - 5 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse - 7 Nuisances sonores et visuelles - 9 Impacts sur la biodiversité - 10 Impacts sur l'air et le climat

Mode dématérialisé ne permet pas aux citoyens une contribution optimale. Réaffirme l'intérêt de cette mise à 2x2 voies pour rendre cet axe le plus sécuritaire possible. Demande que soit préservé ce caractère particulier de la situation de Cressanges (proximité immédiate de la RN79) par des aménagements sécuritaires, paysagers et de préservation de notre environnement. A79 devra être exemplaire sur la qualité des infrastructures et aménagements paysagers dans le respect de ses habitants. Préserver la qualité de l'air et l'ambiance acoustique ainsi que le patrimoine bâti ou d'intérêt local (intégration paysagère de l'aire de repos verrue en sortie de bourg). Au titre des compensations, la commune sollicite un accompagnement dans sa volonté de créer un espace arboré en proximité du Centre Socio-Culturel en entrée de bourg.

Qualité de l'air : mesures données semblent contestables car éloignée de l'ouvrage. Les équipements proches : accueil de loisirs, cantine scolaire, équipements sportifs, aires de jeux pour enfants, doivent être pris en compte. Des mesures de la qualité de l'air et de bruit sont-elles prévues durablement sur notre territoire ? Pollution lumineuse : Reconsidérer l'éclairage de l'aire de repos et limiter sa puissance. Eviter les situations d'éblouissement des usagers, notamment à hauteur du lieu-dit « les Petits Breuzons » (PR18) par la création d'une protection adaptée. Protections acoustiques et visuelles : réaliser des aménagements au niveau des lieux-dits suivants : (« les Petits Breuzons » (PR18), « les Gerbottes » (PR20), « les Cantes » (PR24-25). Échangeur de Cressanges : devra intégrer le maintien de l'actuel chemin piétonnier reliant le centre-bourg aux équipements sportifs. Les aménagements et mesures d'évitement attendus ne doivent pas nuire à l'attractivité de notre village (paysagers et conformes aux normes). Giratoire sud : sortie de la RN79 en provenance de Sazeret, en direction de la RD18 et l'aire de repos, non sécurisée pour les usagers venant de la route des Riats. Période de travaux : Demande que l'accès et la sortie à la plateforme TOARC A se fasse exclusivement par la RN79 et non par le centre bourg. Concernant l'activité agricole, prendre en compte le trafic, le croisement des véhicules et matériels agricoles. Situation particulière du hameau des Gerbottes : fortement impacté par les travaux avec le stockage et la transformation des matériaux. Aucune information n'a été communiquée. Pourtant vibrations à l'intérieur de leur maison (même en situation de confinement). Développer le bosquet boisé situé sur la pointe du terrain de la plateforme des Gerbottes afin de réduire les nuisances visuelles. Demande que les entreprises respectent les déviations ou sens de circulation à toute heure. Sur la synthèse des enjeux, prévoir une protection visuelle et acoustique le long de la RN79. Regret de ne pas avoir pu rencontrer les commissaires enquêteurs lors de la permanence prévue en Mairie.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Globalement, pour ce qui concerne la notion de mesures et suivi des engagements environnementaux sur le long terme, notamment en matière de qualité de l'air et d'acoustique, les modalités envisagées sont décrites dans la réponse au complément d'information n°9 de la commission d'enquête.

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2

Thématique 7 : Intégration paysagère

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Le projet paysager au droit de la commune de Cressanges sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

#### Thématique 10 : Impact sur l'air et le climat

Aucune station ATMO n'est située au droit du projet ; les stations ATMO Auvergne-Rhône-Alpes localisées à proximité du projet ont donc été prises en compte car les mesures ATMO sont des références en terme de qualité de l'air et permettent de rendre compte de la qualité de l'air dans la zone d'étude.

L'étude Air-Santé se conforme aux dispositions de la note méthodologique CEREMA du 22 février 2019 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. D'après cette note, les sites sportifs ne sont pas à prendre en compte.

Pour le reste, les établissements vulnérables sont définis et retenus suivant la population les fréquentant (enfants, personnes âgées et personnes présentant des problèmes pulmonaires/cardiaques). Néanmoins, il est considéré la notion de temps d'exposition de ces personnes, qui doit être suffisamment important pour avoir un enjeu en termes de qualité de l'air.

Enfin les établissements vulnérables hors de la bande d'étude (200 m de part et d'autre de l'axe routier) ne sont pas retenus dans l'étude, en cohérence avec la note méthodologique 2019 du CEREMA.

#### Thématique 7 : Nuisances – Aire de repos de Cressanges

Nuisances lumineuses : L'éclairage de l'aire de Cressanges va être totalement repris en application des nouvelles normes et notamment la réduction des éblouissements (norme ULOR). Les grands mâts existants avec projecteurs vont être déposés. Il n'est plus prévu un éclairage sur l'ensemble de l'aire mais uniquement sur la zone sanitaire et les places véhicule léger et Poids Lourds à proximité des sanitaires (environ 25% des places seront éclairés). De plus, il est prévu une gestion automatique de l'éclairage sur détection piéton. Sans détection, l'intensité lumineuse sera réduite à 20% de l'éclairage normal qui est de 20 lux. Lors d'une détection piéton, l'éclairage atteint donc ce niveau de 20 lux pendant 5 minutes après la détection (minuterie).

Il est par ailleurs prévu de poser des éléments type Échalas sur la clôture qui assure la séparation entre la RD65 et l'A79, ce qui permettra d'assurer une protection réciproque anti éblouissement vis-à-vis des phares de véhicules.

Plus globalement, l'aire de repos de Cressanges va faire l'objet dans le cadre des travaux d'A79 d'un réaménagement qui s'appuie sur l'existant, en vue d'améliorer significativement le niveau de service de ce site, son exploitation et son entretien courant par l'exploitant APRR et faire en sorte qu'elle ne constitue plus une « verrue en sortie du bourg ». A noter que l'exploitant prend en charge, au niveau des aires, les opérations de maintenance et d'entretien courantes suivantes :

- Maintien des aires annexes de l'Autoroute en ordre et en état normal de propreté, libre de tous débris et déchets
- Collecte et nettoyage des poubelles
- Entretien des espaces verts et des divers équipements
- Maintien des sanitaires dans un bon état de propreté
- Décoration intérieure des bâtiments
- Peinture intérieure des bâtiments

- Entretien courant de la plomberie et de l'électricité des bâtiments

#### Thématique 7 : nuisances acoustiques

##### Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

##### Cas particulier de la commune de Cressanges :

Sur la commune de Cressanges, des protections acoustiques sont prévues pour les habitations des lieux-dits les Ebaudis, les Battais et la Courdille (écran acoustique) et les Perches (isolation de façade), car des dépassements des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit sont attendus à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels 2042 restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique. C'est le cas notamment des habitations :

- des Petits Breuzons : 56 à 58 dB(A) le jour et 52 à 54 dB(A) la nuit (plan 9/50),
- des Gerbottes : 55 à 58 dB(A) le jour et 52 à 55 dB(A) la nuit (plan 10/50),
- des Cantes : inférieurs à 58 dB(A) le jour et inférieurs à 54 dB(A) la nuit (plan 12/50).

##### Éléments graphiques : Voir Annexe 3

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

##### Thématique 7 : situation particulière du hameau des Gerbottes

Les informations relatives à la centrale d'enrobage (installation classée pour la protection de l'environnement soumise à enregistrement), implantée au droit du lieu-dit les Gerbottes, sont disponibles dans la pièce G Volume 1 du dossier de demande d'autorisation environnementale. L'ensemble des impacts et mesures de réduction y est décrit.

Extrait de la pièce G volume 1 – Plan des installations



GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur	
							



Cette installation étant temporaire (durée des travaux), il n'est pas prévu de renforcer le bosquet boisé situé sur la pointe du terrain de la plateforme des Gerbottes afin de réduire les nuisances visuelles car les plantations ajoutées n'auraient pas le temps de pousser pour jouer un rôle de protection complémentaire effectif.

Il est prévu de conserver les boisements qui constituent un masque visuel. Un engagement a été pris sur ce point avec le riverain dans le cadre de l'enquête parcellaire: maintien du cordon boisé représenté ci-après.



Pour ce qui concerne les circulations de chantier depuis et à destination de ce site, les principes suivants sont appliqués :

Concernant l'accès à la centrale, l'ensemble des livraisons se fait en évitant le centre du bourg.

L'itinéraire préférentiel de livraison est :

1. Diffuseur de Cressanges
2. RCEA entre PR21 et PR20 sens Digoin Montmarault
3. Accès par l'entrée de Cressanges depuis la RCEA vers la plateforme
4. Déchargement des matériaux
5. Sortie par le même Accès pour reprise de la RCEA

Occasionnellement, il y aura quelques passages sur la RD 65 mais en direction du TRONGET pour des raisons de phasages particuliers.

Dans tous les cas, il est formellement interdit de passer par le bourg (un panneau complémentaire va être posé afin de renforcer la consigne aux chauffeurs de PL).

#### Thématique 4 : Aménagements - propositions et remarques

L'aménagement d'un chemin piétonnier est bien prévu par le concessionnaire ALIAE et a déjà fait l'objet d'échange entre son concepteur-constructeur et l'équipe municipale. Le projet a été présenté au conseil municipal le 11/06/2020 et a recueilli l'approbation de ce dernier.

Sécurisation du Giratoire sud - sortie de la RN79 en provenance de Sazeret, en direction de la RD18 et l'aire de repos, pour les usagers venant de la route des Riats: il n'a pas été identifié de problème de sécurité à ce stade. Toutefois, le

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

projet fait actuellement l'objet d'un audit sécurité de conception détaillée, mené par les services de l'Etat. Cet audit permettra d'identifier d'éventuels problèmes et de définir le cas échéant les actions correctives adaptées.

Concernant le croisement des véhicules et matériels agricoles, ALIAE a échangé avec les gestionnaires de voiries concernés et travaillé avec eux sur les nouveaux profils en travers, en ajustant au mieux le nombre et la largeur des trottoirs. Dans le cadre de cette concertation, il ressort que les largeurs de chaussée nominales actuelles des rétablissements sont conservées.

## Observation n° 60 – Mr ou Mme Masseret - Besson

*Thématiques 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles – 9 Impact sur la biodiversité*

Encore une "nième" enquête !

Nous ne sommes pas opposés à la mise en 2x2 voies de la RCEA si cela peut sauver des vies humaines.

En tant que riverains et citoyens de la commune de BESSON, nous demandons que tout soit mis en œuvre pour l'implantation de buttes de protection acoustique et visuelle.

De plus, il avait été évoqué dans la Charte d'itinéraire de la RCEA la restauration du maillage des haies. Qu'en est-il aujourd'hui alors qu'avec la mise à 2x2 voies, d'autres haies et arbres vont être coupés ?

Aussi, le village de BESSON, est maintenant classé Site Patrimonial Remarquable ...

Pour rappel (!) de nombreuses personnes (plus de 120) ont signées une pétition pour une meilleure protection phonique de la commune de BESSON, avec implantation de buttes arborées en vue de la réduction des nuisances phoniques et visuelles au cours de la mise à 2x2 voies de la RCEA.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7 : nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de la commune de Besson :

Sur la commune de Besson, de nombreuses protections acoustiques sont prévues pour les habitations qui seront exposées à un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit (sur la base des trafics à l'horizon 2042) : écrans acoustiques, merlons et isolations de façade.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 4*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Thématique 7 : nuisances visuelles

Le cas particulier de la commune de Besson fait déjà l'objet de dossiers d'aménagements particuliers au titre :

- Du site patrimonial remarquable, au titre de l'article L632-1 du code du patrimoine,
- Du monument historique classé « Château-fort de Fourchaud »

Un premier échange a déjà eu lieu fin 2019 avec l'UDAP de Moulins dans le cadre de l'insertion paysagère de l'infrastructure vis-à-vis des monuments historiques classés ou inscrits et d'un site patrimonial remarquable. Les planches afférentes de l'AP Paysager ont été produites en avance de phase pour permettre la saisine de cette unité de la DRAC.

Plus largement, la démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Ainsi, le projet paysager au droit de la commune de Besson sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

Comme évoqué dans la réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête, le parti d'aménagement paysager est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant. Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée.

## Observation n° 61

*Thématiques 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles – 11 Compensations environnementales*

Pour la construction de la 2ème voie de la RCEA les haies d'arbres et arbustes ont été broyées sur au moins 80 km linéaires alors qu'elles constituaient un rideau de végétation assez compact agissant comme écran visuel et sonore. Pourquoi seulement 47 km linéaires de haies sont créées dans le projet alors que le tronçon de RN79 le long duquel les haies ont été détruites mesure 88,45 km ?

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les interventions d'entretien évoquées ont porté sur la mise en sécurité de l'infrastructure et l'entretien courant des dépendances dans le cadre de sa reprise d'exploitation. Très souvent, le dégagement des emprises a concerné des surfaces qui seront de fait impactées par l'assiette des aménagements envisagés.

Conformément aux Engagements de l'Etat, l'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

Comme évoqué dans la réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête, le parti d'aménagement paysager est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant. Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée. Les 47 kilomètres de haies évoqués dans l'observation concernent uniquement le linéaire de haies prévu dans le cadre de la compensation. Ils n'intègrent pas les linéaires de haies prévus dans le cadre des aménagements écologiques (aménagements des corridors) et des aménagements paysagers. Le linéaire total de haies mis en œuvre sur le projet sera bien supérieur aux 47 kilomètres évoqués.

### Observation n° 62 – Martel Jean-Claude - Langy

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles*

Dans le cadre de l'emprise du projet sur les parcelles ZK n°46 et ZK n°54 sur la commune de Montbeugny, je vous demande une plantation de haies bocagères sur les parcelles citées ci-dessus en bordure de la clôture nouvellement implantée pour éviter les nuisances visuelles de la route. Je reste à votre disposition si les parcelles vous intéressent pour faire un aménagement hydraulique et paysager.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête. Ainsi, le projet paysager au droit de la communes de Thiel-sur-Acolin et Montbeugny sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020). Il sera possible d'évoquer dans ce cadre le cas particulier du traitement paysager des parcelles ZK 46 et ZK54 qui seront concernées par l'aménagement paysager de la bretelle de l'échangeur de Thiel-sur-Acolin.

### Observation n° 63 – Mr ou Mme Dupuy - Digoin

*Thématiques 10 Impacts sur l'air et le climat - 11 Compensations environnementales*

Il serait intéressant que le groupe Eiffage VINCI arrive à compenser l'impact climatique (CO2) & sanitaire (pollution) de l'A79. Ces compensations pourraient être la plantation d'un linéaire d'arbres et arbuste le long de l'itinéraire des 92 km. Je pense que ce grand groupe doit s'engager dans ce type d'initiative pour limiter demain les pandémies qui menaceront notre humanité.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

ALIAE est une société du groupe Eiffage, indépendant du groupe Vinci.

La réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête apporte des éléments sur les mesures portées par ALIAE en faveur de la limitation des émissions globales de polluants dans l'air.

La compensation répond à des objectifs et des engagements très précis vis-à-vis des espèces et milieux concernés. Au-delà de la compensation, il est prévu la plantation d'un linéaire conséquent d'arbres et arbustes le long de l'itinéraire dans le cadre de l'intégration paysagère du projet et du traitement des corridors écologiques.

### Observation n° 64 – Mr ou Mme Raux – Neuilly-en-Donjon

*Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet*

Les commissaires-enquêteurs ne sont pas à même de conduire l'enquête pour permettre au public de disposer d'une information complète sur les projets et de participer effectivement au processus de décision. Je vous demande donc suspendre les 2 enquêtes en cours (autoroute A79 et carrière des Proux) afin qu'elles puissent se tenir ultérieurement dans de bonnes conditions.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°2

### Observation n° 65 – Corneloup Geneviève - Charolles

*Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet*

Dossier très lourd et difficile à consulter par voie informatique sachant que l'on ne peut se rendre à aucun rendez-vous physique. Où trouve-t-on dans ce dossier les éléments de l'étude complémentaire TRAFIC faite en 2016 ? Une réponse a été apportée à cette personne peu de temps après.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

### Observation n° 66 – Luquet Benoît et Audrey - Montbeugny

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles*

Le fait de passer la RCEA en autoroute est une bonne chose mais il faut penser à mettre en place des murs anti-bruit au niveau de Montbeugny sachant qu'au lieu-dit le Fretier, depuis le déboisement, on entend beaucoup plus qu'avant les véhicules sur la RCEA.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7 : nuisances acoustiques :

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête. Ainsi, le projet paysager au droit de la commune de Montbeugny sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020). Il sera possible d'évoquer dans ce cadre le cas particulier du traitement paysager du lieu-dit le Fretier.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE.

## Observation n° 67 Mr ou Mme SIMANA - Montbeugny

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles Nuisances sonores et visuelles*

Afin d'éviter le bruit incessant des camions sur la RCEA, peut-on envisager d'avoir un mur anti-bruit le long du lotissement des Bruyères pour le confort de tous les habitants ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°1

## Observation n° 68 - Casalis Hélène – Dompierre-sur-Besbre

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - 6 Consommation des espaces agricoles et naturels - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité - 11 Compensations environnementales*

L'enquête se déroule exclusivement en mode dématérialisé, au moins dans un premier temps, » mais c'est compliqué de charger ce dossier puis de le lire en raison de la mauvaise qualité du réseau internet ainsi que du manque de compétence en numérique ou d'équipement pour beaucoup d'entre nous.

Par contre les observations déposées sont époustouflantes surtout celle de Mr Félix FLERET (Note de la commission d'enquête : SIVOM Sologne Bourbonnaise) le 26/03/20. N'a-t-il donc pas été consulté ? Nos réponses à ces enquêtes servent-elles alors que nous ne sommes jamais contactés par les nombreux « promeneurs » des études rendues sur nos terrains.

Par exemple, lors de l'enquête parcellaire, un bassin multifonction est programmé sur ma parcelle ZK8 constituée d'un étang et d'une terre classée en pré de catégorie 4 donnant une production d'herbe de mauvaise qualité. Après l'enquête parcellaire le bassin est déplacé de l'autre côté de l'autoroute, sur la parcelle ZL6 classée aussi en catégorie 4, en raison de la présence de cistudes près de l'étang de la ZK8, mais il y a aussi des cistudes dans cette parcelle ZL6. On ne m'a pas demandé mon avis et je ne suis pas d'accord, ces changements à posteriori dégradant un peu plus le domaine agricole nous font perdre confiance et craindre pour l'avenir. Par ailleurs le rejet des eaux de ruissellement est un souci majeur et l'espoir de protection de l'étang en ZK8 renaissait avec le bassin multifonction initialement prévu (dépollution des eaux rejetées vers le milieu naturel par le phénomène de décantation) car en vidant l'étang sont apparues des traces d'hydrocarbures. Le maintien de ce bassin en ZL6 est une erreur à ne pas commettre. Par ailleurs, la carte des sites de compensation fait apparaître les sites potentiels, éligibles ou en négociation, sauf qu'il n'y a pas de négociations à l'heure actuelle.

Ensuite il faudrait un passage à grande faune avant Dompierre-sur-Besbre, zone complètement bloquée au niveau de la circulation de la faune (canal, voie ferrée, RCEA, routes locales, échangeur et construction urbaine).

Enfin, cette autoroute est nécessaire, il y a eu trop de morts et il faut agir vite, mais arrêtons de prendre des terres agricoles en dépit du bon sens car elles vont être notre autonomie alimentaire, c'est maintenant et pas dans cent ans.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

**Thématique 1 :** Cf réponse observation n°2

**Thématique 2 :** Cf réponse observation n°9

**Thématique 6 :** consommation des espaces agricoles et naturels :

Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Montmarault et Digoïn, est déclaré d'utilité publique par décret n°2017-579 du 20/04/2017. Il consiste en la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant ce qui limite de fait son impact sur la biodiversité et la consommation d'espaces agricoles et naturels, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « 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. » Les emprises foncières nécessaires au projet étaient déjà maîtrisées en grande partie par l'Etat, en prévision de cet aménagement futur. L'enquête parcellaire porte sur les compléments d'emprises nécessaires, concernant notamment les nouveaux bassins créés dans le cadre de la mise aux standards de l'infrastructure. La problématique d'acquisition foncière ne concerne pas la demande d'autorisation environnementale et fait l'objet d'un traitement spécifique selon les procédures administratives consacrées.

**Thématique 8 :** Impacts sur les eaux superficielles et souterraines – cas du SIVOM Sologne Bourbonnaise

Mr Félix Fléret a été consulté à l'été 2019 dans le cadre de l'établissement du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), au côté de l'ARS. A l'issue de cette consultation, les dispositions retenues pour la protection du captage de l'Hirondelle ont été amendées et ont fait l'objet d'une partie spécifique du DDAE (annexe D8 de la pièce D).

**Thématique 8 :** Impacts sur les eaux superficielles et souterraines – Implantation du bassin

L'implantation de ce bassin à proximité de l'étang présentait un risque technique vis à vis de ce dernier et de sa nappe d'accompagnement, ce qui a motivé son déplacement. Par ailleurs ce déplacement a permis de le positionner dans un habitat moins favorable à la Cistude et donc moins susceptible d'impacter le cycle de vie de l'espèce. Les inventaires écologiques réalisés pour le projet indiquent un habitat favorable à la cistude en ZK8 (quadrillage vert) mais pas en ZL6.

Extrait cartographie enjeux DDAE



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

#### Thématique 8 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines – Traitement des eaux et rejet

Toutes les eaux de la plateforme autoroutière seront collectées et traitées dans un bassin multifonctions avant d'être rejetées en respectant les seuils de rejet réglementaires. Le déplacement du bassin, motivé par une raison technique liée à la préservation de l'étang ne modifie pas ce principe. Il n'y aura pas aggravation de la situation actuelle de l'étang vis-à-vis de la pollution.

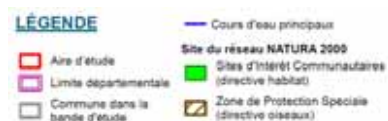
Les relevés topographiques que nous avons réalisés permettent le calage de ce bassin en ZL6 à un niveau compatible avec celui de la plateforme (au point bas) pour recueillir les eaux de façon gravitaire. Ce bassin permet l'écrêtement à l'occurrence décennale des eaux, le confinement d'une pollution accidentelle, et l'abattement d'une pollution chronique, avant le rejet vers le ru de Louage Gouby.

#### Thématique 9 : impact sur la biodiversité

Les clôtures présentes au niveau de Dompierre sur Besbre sont adaptées à la faune inventoriée. Leur état sera vérifié et leur entretien assuré par l'exploitant.

Concernant le passage grande faune (PGF) prévu, son emplacement a été déterminé au stade de la déclaration d'utilité publique en 2016 et se justifie par la présence d'un corridor écologique à fort enjeu. Les cartes représentant les corridors écologiques sont disponibles dans le DDAE (pièce C – état initial). Il n'y a pas à ce jour de corridor écologique concernant le gibier à Dompierre sur Besbre. Un corridor amphibiens est en revanche présent au niveau des Millets.

Enfin, les Millets sont bien situés sur un Site d'Importance Communautaire (SIC), concerné par la Directive "Habitats" du réseau Natura 2000, et dans une Zone de Protection Spéciale (ZPS), concernée par la Directive "Oiseaux" du réseau Natura 2000 (voir la carte ci-jointe). La Directive "Habitat" est relative à la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, et la directive "Oiseaux" porte sur la conservation des oiseaux sauvages. Le gibier n'est pas protégé par ces directives.



#### Thématique 11 : Compensation environnementale

Comme indiqué dans l'observation, la carte des sites de compensation du DDAE identifiait des sites potentiels qui finalement n'ont pas été retenus par ALIAE.

### Observation n° 69 - Mr ou Mme Bessière - Montbeugny

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

La mise en autoroute de la RCEA va déplacer l'échangeur situé à Montbeugny au droit de la RD53. Cette route reçoit déjà le trafic pendulaire des personnes travaillant à Moulins mais aussi le passage de plus en plus fréquent de poids-lourds. La circulation va donc fortement augmenter sur la RD53 qui est mal adaptée à ce changement (chaussée rétrécie par endroits, croisement entre matériel agricole et voitures déjà très difficile) alors que rien n'est pour l'instant prévu en aval de cette modification. La dangerosité de cette route devrait donc augmenter, risquant de provoquer des accidents.

Par ailleurs, comme de nombreux riverains, je n'arrive pas à déchiffrer certains plans des travaux prévus, notamment ceux concernant les ouvrages hydrauliques. Vers quels exutoires les eaux sortant de ces ouvrages seront rejetées ? Compte tenu de ces difficultés de lecture, cette enquête totalement dématérialisée doit être reportée pour permettre des réunions publiques nécessaires à la compréhension du projet.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le déplacement de l'échangeur de Montbeugny a été validé dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet. La gestion de la RD53 est de la responsabilité de Conseil départemental de l'Allier. ALIAE consulte régulièrement avec le CD03 et le conseil départemental participe également à l'instruction de certains dossiers de conception, comme le Schéma Directeur de Signalisation de l'A79, sous le pilotage de la MARRN (Mission d'Appui du Réseau Routier National).

Pour ce qui concerne les difficultés à déchiffrer certains plans, il sera possible soit de contacter le numéro précisé dans la réponse au complément d'information de la commission d'enquête n°10, soit de s'adresser aux intervenants ALIAE/CLEA qui seront présents lors des réunions publiques de présentation du projet prévues dans les communes à la fin de l'été 2020.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 70 – Lacroix Hélène - Cronat

Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet - 7 Nuisances sonores et visuelles - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 11 Compensations environnementales

Il est indispensable que les propriétés riveraines bâties soient protégées par des installations permettant une réduction non négligeable des nuisances sonores, tant à l'intérieur des maisons que dans les jardins, notamment au niveau du hameau des Ganches à Chassenard.

Par ailleurs, nous tenons à être associés, ainsi que nos locataires exploitants, à la mise en place des compensations écologiques (CHASS01 / CHASS02 / CHASS05 / CHASS 06 / et CHASS 07) sur la commune de Chassenard. J'en profite pour faire remarquer que les prairies décrites en CHASS 01/02/05/06 et 07 ne sont pas sur-pâturées. Ces dernières, observées par le bureau d'étude en fin d'automne début d'hiver, auraient plutôt dû être décrites en avril-mai.

Ensuite, nous souhaitons être informés des jalons qui ont été implantés le long du tracé sur nos propriétés à Chassenard et qui ne correspondent pas aux clôtures existantes implantées lors de la DUP.

Enfin, faute de pouvoir déterminer les changements qui interviendront sur le talus-remblai précédant le pont sur la Loire et sur les ouvrages de décharge, nous rappelons que rien ne doit diminuer la capacité d'évacuation des eaux de crues afin de ne pas occasionner des nuisances supplémentaires pour les exploitants agricoles.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les jalons implantés le long du tracé correspondent aux limites d'emprises implantées par les géomètres sur la base des éléments parcellaires. Il arrive que les clôtures existantes ne soient pas implantées en conformité avec les limites d'emprises. Ce sujet a dû être soulevé et traité dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Thématique 7 : nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Les Ganches sur la commune de Chassenard:

Cette habitation étant isolée en bordure de la RCEA, la solution de protection acoustique retenue lors de l'étude d'impact initiale (2016) était un renforcement de l'isolation acoustique de façade. Cette solution de protection a été conservée lors de la mise à jour de l'étude d'impact en 2019/2020.

Éléments graphiques : Voir Annexe 5

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Thématique 8 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Il n'est pas prévu de modifier les ouvertures hydrauliques des ouvrages de ce secteur. Les conditions d'écoulement existantes ne seront pas modifiées.

Thématique 11 : compensations environnementales

Les sites de compensation CHASS01, CHASS02, CHASS05, CHASS 06 et CHASS 07 n'ont finalement pas été retenus.

## Observation n° 71 – Lacroix Marcelle - Cronat

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines – 11 Compensations environnementales

Réclame la mise en place d'une protection acoustique pour les propriétés riveraines bâties du hameau des Ganches sur la commune de Chassenard, dans l'objectif pour les habitants de pouvoir jouir paisiblement de leur maison et de leur jardin.

Demandeur (propriétaire et exploitants) à être associés à la mise en place des dispositifs de compensation écologique sur les parcelles de l'exploitation (CHASS01 / CHASS02 / CHASS05 / CHASS 06 / et CHASS 07) sur la commune de CHASSENARD.

Les prairies décrites en CHASS 01/02/05/06 et 07 ne sont pas surpâturées. Signale un manque d'objectivité flagrant et demande à ce qu'elles soient revisitées au printemps.

Souhaite avoir des informations (notamment les plans) sur les bornes déposées sur la propriété, puisqu'elles ne correspondent pas aux clôtures implantées lors de la DUP.

Enfin demande que si des aménagements nouveaux sont prévus sur le talus remblai précédant le pont de la Loire et les ouvrages de décharges, rien ne fasse obstruction à l'écoulement des eaux (notamment en cas de crue), ni ne diminue la capacité d'évacuation (déjà limitée) des ouvrages principaux ou de décharge.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°70

## Observation n° 72 – Lacroix Bernard - Cronat

Idem observation n° 71

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°70

GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

## Observation n° 73 – Lacroix Dominique

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs – 6 Consommation des espaces agricoles et naturels - 7 Nuisances sonores et visuelles - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité – 10 – Impact sur l'air et le climat - 11 Compensations environnementales

Accès difficile au dossier et guide de lecture, d'un usage malcommode, d'une aide à peine médiocre. Lire plus 7500 pages sur écran = vraie désagréable gageure. Dossier qui ne répond donc pas ou très mal au besoin d'information du public. En l'absence de contact et de concertation préalable, n'apporte pas les informations claires et complètes sur les modifications et les nuisances dont le public devra supporter les effets, ni sur les contreparties proposées ou attribuées. Maintien de l'enquête malgré le confinement = un procédé déplaisant qui impose la dématérialisation et ne permet pas un accès normal et commode pour tous.

Le passage à 2x2 voies de la RCEA est une absolue nécessité pour des raisons évidentes de sécurité des usagers mais aurait dû être financée par l'Etat. Choix de concession regrettable et qui est une façon de faire payer deux fois le contribuable.

1- Concernant l'écoulement des eaux et inondations : ouvrages de décharge remplissent imparfaitement leur rôle (confirmé par le PPRI qui crée des contraintes supplémentaires aux riverains). Eviter que les nouvelles dispositions viennent modifier le talus existant et ainsi réduire les possibilités d'écoulement des eaux de la LOIRE.

2- En quoi consiste la requalification ou la remise à niveau prévue pour VIA 904-1, VIA 904-2, VIA 910-1, VIA 910-2 (pièce B page 42) ? Ces opérations vont-elles modifier le format du remblai et/ou la transparence hydraulique ? Pièce E pages 177 et 178.

En quoi consistent les tracés de couleur bleue « zone d'aménagement des ouvrages hydrauliques pour la transparence écologique » ; ou encore pièce J « incidence Natura 2000 » page 138, les tracés en traits violet sur la carte Chassenard ne permettent pas de savoir ce qui sera fait. A quelles actions ou aménagements donneront-ils lieu ?

3- Dans l'objectif n°4 « améliorer les performances environnementales et le cadre de vie des riverains », nuisances atmosphériques estimées comme insignifiantes, pas de choses concluantes relevées contre ces nuisances lumineuses.

Actions de réduction envisagées pour les nuisances acoustiques privilégient la protection ponctuelle du bâti mais ne traitent pas le bruit à la source. Des protections de façade sont prévues pour des bâtiments exposés mais rien n'est prévu pour leurs jardins pourtant dans la même zone.

4- Compte tenu la quasi-absence de concertation et du faible nombre des contacts déjà évoqués, il faut s'interroger sur la réalité ou la concrétisation des compensations déjà « sécurisées » ou quasi-négociées. Tous, propriétaires, locataires ou exploitants doivent être saisis, informés et impliqués.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 1 : Cf réponse observation n°2. De plus afin de permettre la bonne information du public, le pétitionnaire a veillé à fournir une clé d'entrée dans le dossier, par le biais de la pièce A, « Note de présentation du dossier – Aide à la lecture ». L'objectif de la pièce A est de permettre au lecteur de trouver plus facilement les informations en l'aidant à naviguer dans l'ensemble du dossier, à travers :

- La constitution du dossier,
- Un guide de lecture, faisant les renvois aux différentes thématiques,

- Une notice du dossier, qui se présente sous forme d'une synthèse de l'étude d'impact reprenant les principaux items.

### Thématique 3 : Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

Conformément au décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017, le parti d'aménagement retenu pour cette infrastructure est celui d'une mise à 2X2 voies de la RN79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoïn.

Le plan de financement du projet est intégralement soutenu par Eiffage et sa filiale APRR, futurs actionnaires de la société concessionnaire, sans concours public.

### Thématique 7 : Nuisances sonores

Le dimensionnement des protections acoustiques respecte les préconisations de la Circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national : « La protection à la source (écrans acoustiques ou dispositions prises au niveau ou en bordure de voies) sera recherchée en priorité. Dans le cas où, pour des raisons d'insertion dans l'environnement ou de coût, la solution comprend une amélioration de l'isolation acoustique des façades, il peut être intéressant d'optimiser le choix de la solution. Il est alors possible d'excéder le strict respect des exigences réglementaires si ces dispositions demeurent techniquement et économiquement justifiées. »

Cette démarche est également reprise dans les Engagements de l'Etat (extrait Engagements de l'Etat page 49/56) :

#### Traiter les nuisances sonores via deux types de traitements :

- traitement à la source : consiste à interposer entre la voie et les bâtiments à traiter un écran ou une butte,
- traitement par « isolation de façade » : remplacement des menuiseries extérieures des bâtiments à traiter (si ces menuiseries sont déficientes) par des menuiseries dont l'isolement est compatible avec les niveaux de bruit atteints en façade. S'applique lorsque le traitement à la source est difficilement réalisable ou insuffisant.
- Toutes les habitations dépassant les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont à protéger.

Dans le cas présent, contrairement à ce qui est écrit, le dimensionnement des protections acoustiques ne privilégie pas la protection individuelle mais respectent bien les Engagements de l'Etat.

S'agissant de la protection d'un seul étage et / ou en cas de bâti isolé ou sous forme de hameau de quelques maisons, il est envisagé une isolation de façade des étages des bâtis concernés par un dépassement de seuil d'impact sonore. Ce type de protection n'est envisagé qu'en dernier recours en cas d'impossibilité de réduire le bruit à la source, en cas de contrainte technique ou encore lorsque la protection engendre un surcoût disproportionné par rapport au gain obtenu. L'isolation de façade n'est réalisée que si les mesures effectuées sur les bâtis concernés montrent un isolement entre extérieur et intérieur insuffisant par rapport aux normes.

Les solutions proposées viennent en complément des protections existantes et se composent de 10 écrans antibruit, 23 merlons et 51 isolations de façade. Le bilan global de l'actualisation de l'étude acoustique menée par ALIAE, par rapport à l'étude CEREMA, conduit à considérer une augmentation du linéaire de merlons (3815ml contre 3125ml initialement) et une augmentation significative du linéaire d'écrans (2725 ml contre 1345 ml initialement, soit 7850 m2 contre 3500 m2 initialement).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Pour ce qui concerne les isolations de façades, Il s'agit de 51 protections sur 770 récepteurs de la bande d'étude, soit de l'ordre de 6%. Cette proportion est relativement faible pour une opération de ce type en milieu rural présentant une part non négligeable d'habitats diffus sous forme de hameaux.

#### Thématique 8 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Il n'est pas prévu de modifier les talus existants et les ouvertures hydrauliques des ouvrages de décharge de ce secteur. Les conditions d'écoulement existantes ne seront pas modifiées.

Les requalifications prévues sur ces viaducs concernent des remises à niveau des superstructures (dispositifs de retenue, joints de chaussée) et la réfection de la couche de roulement n'ont pas pour objet de modifier les ouvertures hydrauliques existantes. Il s'agit seulement d'opérations de maintenance portant sur les revêtements de chaussée y compris joints le cas échéant, et sur les dispositifs de retenue.

Les cartographies sont associées à des légendes et au texte; ces cartographies reprennent la localisation des mesures, ces dernières étant explicitées dans le corps du texte. Concernant les cartographies mentionnées de la pièce E (pages 177 et 178 du PDF), la légende figure en page 125 du PDF: les zones bleues claires correspondent aux bassins d'assainissement définitifs et en bleu foncé figurent les emprises définitives du projet. Concernant la cartographie mentionnée de la pièce J (en page 146 du PDF pour Chassenard et non en page 138), la légende figure sur chacune des cartes (en bas à droite), le tracé violet correspond aux emprises définitives du projet.

#### Thématique 7 : Nuisances lumineuses

En phase travaux, si l'éclairage est absolument nécessaire tôt le matin ou tard le soir il sera réduit à minima et dirigé uniquement vers le chantier. Une mesure de réduction spécifique liée à l'éclairage de chantier a été définie et est présentée dans le DDAE sous le nom de "MR10 - Gestion de l'éclairage de chantier".

Il existe également une mesure de réduction spécifique en phase exploitation appelée "MR15 - Limitation de l'éclairage de nuit (en exploitation)" et présentée dans la pièce D du DDAE.

Il est notamment indiqué que la section courante de l'infrastructure ne sera pas éclairée, excepté au niveau des aires. Les lampadaires existants (défectueux ou non) seront supprimés et ne seront pas remplacés. L'éclairage des aires se conformera aux nouvelles réglementations (arrêté du 27/12/18) et notamment la réduction des éblouissements (norme ULOR). Les grands mâts existants avec projecteurs vont être déposés. Les hauteurs de mâts seront minimisées en fonction de leur utilisation. Le flux lumineux sera orienté vers le sol. Si besoin, des dispositifs de canalisation du faisceau lumineux (capots réflecteurs, corps lumineux fermés et focalisés, boucliers à l'arrière, ...) pourront équiper les sources lumineuses. En complément, un verre lumineux plat sera préféré à un verre bombé. Il n'est plus prévu un éclairage sur l'ensemble des aires mais uniquement sur la zone sanitaire et les places véhicules légers et Poids Lourds à proximité des sanitaires (environ 25% des places seront éclairés). De plus, il est prévu une gestion automatique de l'éclairage sur détection piéton. Sans détection, l'intensité lumineuse sera réduite à 20% de l'éclairage normal qui est de 20 lux. Lors d'une détection piéton, l'éclairage atteint donc ce niveau de 20 lux pendant 5 minutes après la détection (minuterie).

#### Thématique 11 : compensations environnementales

La réponse au complément d'information de la commission d'enquête n°17 fait état de l'avancement de la compensation et de sa sécurisation. Les éléments cartographiques du DDAE identifiaient des sites potentiels. Depuis

l'établissement du dossier, la recherche des sites de compensation s'est poursuivie et certains sites n'ont pas été retenus par ALIAE ce qui explique que les propriétaires concernés n'aient pas été contactés.

## Observation n° 74 – Presles Jean-Yves - Diou

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité*

Il n'est pas normal que l'on puisse donner notre avis uniquement par voie dématérialisée. Beaucoup de personnes âgées ne sont pas équipées d'ordinateur et certaines ne sont pas motorisées, et ne peuvent donc pas donner leur avis, ceci est anti démocratique et ségrégatif.

Le fait de la décaler l'enquête dans le temps ne gêne absolument pas l'avancement des travaux. Le contrat de mise en concession a déjà été signé et les travaux ont déjà repris.

Les relevés hydrauliques ont été faits à une période où il n'y avait pas d'eau dans la rivière "Le Roudon". Les relevés acoustiques ont été faits avant le broyage des bordures. Pourtant le rideau d'arbres devant chez nous cachait la vue et diminuait le bruit.

L'impact environnemental du broyage de ces arbres pose aussi question. Pourquoi ne pas utiliser ces végétaux pour faire des plaquettes (milliers de tonnes -TEP- broyées) ?

L'augmentation du trafic va créer encore d'avantage de nuisances liées aux déchets jetés dans les fossés ou parcelles riveraines (déchets de tous pays d'Europe). Les bassins de décantation sont des refuges de sauvagines et favorisent la prolifération des rats, ragondins, etc ... Comment empêcher ces nuisances ?

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Problèmes de communication sur le projet

Cf réponse à l'observation n°2. En complément, il est précisé que les travaux soumis à autorisation environnementale n'ont pas démarré.

Thématique 7 : Nuisances acoustiques et visuelles

Les mesures acoustiques réalisées en septembre 2019 tiennent compte, effectivement, de la présence de la végétation existante, susceptible d'améliorer la perception sonore de l'infrastructure, et non la protection sonore de façon effective. Quoi qu'il en soit, le respect des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sera assuré en façade d'habitation, que ce soit avec ou sans présence de végétation et de plantations. Les conditions de réalisation des mesures acoustiques ne remettent pas en cause et ne faussent pas les obligations de résultats auxquelles est soumis ALIAE.

Thématique 9 : Impacts sur la biodiversité – Gestion des déchets dans l'emprise de l'infrastructure

L'exploitant de l'infrastructure prend en charge, les opérations de maintenance et d'entretien courantes suivantes :

Réseau d'assainissement, bassins, talus, fossés et merlons :

- Nettoyage courant du système d'assainissement et de drainage y compris sur chaussées
- Enlèvement des obstructions du réseau d'assainissement et de drainage



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

- Curage de l'assainissement et du drainage lorsque ce dernier est saturé
- Nettoyage du système d'assainissement lors de pollutions accidentelles
- Traitements spéciaux des boues et résidus en provenance du système d'assainissement et de drainage (y compris bassin de décantation)
- Remplacement et réparation des filtres

Aires :

- Maintien des aires annexes de l'Autoroute en ordre et en état normal de propreté, libre de tous détritiques et débris
- Collecte et nettoyage des poubelles
- Entretien des espaces verts et des divers équipements
- Maintien des sanitaires dans un bon état de propreté
- Décoration intérieure des bâtiments
- Peinture intérieure des bâtiments
- Entretien courant de la plomberie et de l'électricité des bâtiments

L'état des emprises de l'infrastructure sera donc amélioré par rapport à la situation existante.

Le traitement des plantes invasives fait l'objet de mesures d'accompagnement aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation. Les prescriptions correspondantes seront reprises dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

#### Thématique 8 : Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Pour ce qui concerne les études hydrologiques, plusieurs investigations ont été menées sur le Roudon pour déterminer les paramètres physico-chimiques, hydrobiologiques, piscicoles, ... Certaines investigations doivent avoir lieu en période d'étiage du cours d'eau. Cela explique le passage signalé en période de basses eaux.

## Observation n° 75 – Mr le Maire de Montbeugny

*Thématiques 2 Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA - 7 Nuisances sonores et visuelles*

J'ai rencontré Monsieur Charmetant, maire de MONTBEUGNY, lors de ma permanence le 4 juin 2020 de 9h00 à 12h00. Préalablement, il avait tenté de s'exprimer lors de la réunion publique vidéo du 2 juin (Jérôme Henriot).

Il y a urgence de sécuriser cet axe qui a fait plus de morts que le COVID19. De nombreuses réunions publiques et enquêtes publiques ont déjà eu lieu. Chacun a déjà pu s'exprimer.

La situation des riverains n'a pas pour autant à être dégradée. ALIAE doit donc veiller à protéger les riverains des nuisances visuelles et sonores engendrées par l'augmentation du trafic, en particulier sur la commune de Montbeugny.

Propose de :

- prolonger le merlon déjà présent en aval du stade municipal dans la parcelle ZI 2 et ZI 3,
- réaliser un merlon végétalisé sur environ 150 mètres, dans la parcelle ZD9, lorsque la RCEA redevient visible,

Ces réalisations permettraient à moindre frais d'atténuer une partie des nuisances venant de la future autoroute.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7 : Nuisances acoustiques et visuelles

Cf réponse observation n°1

En complément, et comme précisé en réponse au complément d'information n°3 demandé par la commission d'enquête, il est prévu que les résultats des études acoustiques soient présentés aux Maires dans le courant de l'été et puis dans le cadre de réunions publiques à la fin de l'été. Le projet paysager sera également concerté lors de ces points d'échanges qui seront l'occasion d'évoquer les propositions émises.

Les riverains ayant remonté des problèmes dans ce domaine dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE. Ce dernier leur présentera les résultats des études menées au droit du bâti concerné et les éventuels dispositifs de protection envisagés.

## Observation n° 76 - Presles Française

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 7 Nuisances sonores et visuelles - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité*

Remarques concernant les nuisances sonores et visuelles sur le domaine des Pochons à Dompiere-sur-Besbre (PF25 Annexe 10 Piece L)

Si les mesures calculées restent en deçà des normes autorisées, il n'est pas tenu compte de l'environnement paysager qui protège la ferme le long de la voie rapide. A ce jour une haie d'arbres ""amortit"" le bruit et cache le trafic la nuit avec moins de nuisances visuelles. Demande des précisions quant à la conservation de cette haie qui a bien poussé toutes ces années et protège le domaine.

Idem pour la partie N779/domaine. Quelle solution finale est envisagée ?

Remarque concernant l'entretien des bassins décanteurs au lieu-dit ""Les Brosses"" sur la commune de Diou et autres du même type. Seront-ils entretenus de manière efficace ?

Regrette la forme dématérialisée de cette enquête qui gêne les échanges, notamment en l'absence de connexion suffisante. Souhaite l'achèvement de l'autoroute dans sa forme la plus sécuritaire et paysagère.

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Problèmes de communication sur le projet : Cf réponse à l'observation n°2.

Thématique 7 : Nuisances acoustiques et visuelles

Les mesures réalisées en septembre 2019 tiennent compte, effectivement, de la présence de la végétation existante, susceptible d'améliorer la perception sonore de l'infrastructure, et non la protection sonore de façon effective. Quoi qu'il en soit, le respect des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sera assuré en façade d'habitation, que ce soit avec ou sans présence de végétation et de plantations. Les conditions de réalisation des mesures acoustiques ne remettent pas en cause et ne faussent pas les obligations de résultats auxquelles est soumis ALIAE.

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Les Pochons sur la commune de Dompierre sur Besbre :

Au lieu-dit les Pochons, les niveaux sonores prévisionnels à long terme (2042) sans végétation, sont de 58 dB(A) le jour et 54 dB(A) la nuit. La réglementation ne conduit pas à la mise en œuvre de protection acoustique.

*Eléments graphiques : Voir Annexe 6*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Aménagements paysagers :

Le projet d'aménagement paysager sera présenté et concerté à la fin de l'été en réunion publique.

Thématique 9 : Impacts sur la biodiversité – Gestion des déchets dans l'emprise de l'infrastructure

L'exploitant de l'infrastructure prend en charge, les opérations de maintenance et d'entretien courantes suivantes :

Réseau d'assainissement, bassins, talus, fossés et merlons :

- Nettoyage courant du système d'assainissement et de drainage y compris sur chaussées
- Enlèvement des obstructions du réseau d'assainissement et de drainage
- Curage de l'assainissement et du drainage lorsque ce dernier est saturé
- Nettoyage du système d'assainissement lors de pollutions accidentelles
- Traitements spéciaux des boues et résidus en provenance du système d'assainissement et de drainage (y compris bassin de décantation)
- Remplacement et réparation des filtres

L'état des emprises de l'infrastructure sera donc amélioré par rapport à la situation existante.

**Observation n° 77 – Pezery Gaëtan – Bessay-sur-Allier**

Thématiques 1 *Problèmes de communication sur le projet – 7 Nuisances sonores et visuelles*

Pense qu'il aurait été opportun de décaler l'enquête compte tenu de la crise sanitaire. Difficulté d'analyse du dossier par voie dématérialisée, compte tenu de son volume (certaines pièces non accessibles), mais aussi parce que internet n'est pas accessible par tout le monde, et que les déplacements sont impossibles. Remarque relative à une propriété sur Cressanges à 100 m de la RCEA au lieu-dit "Les Perches". Pour réduire les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules, un merlon (n°8) sera réalisé en limite de propriété. Les dimensions du merlon indiquées sont 100 m de long et 4 m de hauteur.

Problème de faisabilité de la création de ce merlon de 100 mètres de long et de 4 mètres de haut, au vu des limites de l'emprise. Ne serait-il pas envisageable de prévoir un mur acoustique plutôt qu'un merlon de terre sur cette zone qui se retrouverait devant les portes de la maison.

Pas de nouvelles de l'enquête parcellaire sur laquelle il y a désaccord.

Ne souhaite pas de protection de façade qui isole du bruit à l'intérieur (à condition d'avoir les fenêtres fermées), mais pas à l'extérieur. Habite en milieu rural, donc souhaite pouvoir bénéficier des extérieurs ...

Quel est le devenir du mur de clôture en limite de propriété ?

De très gros travaux sont prévus pour la protection de l'environnement (eau, faune, flore, etc ...) entraînant des coûts élevés, mais les gens qui habitent autour de ces aménagements sont oubliés (travaux à minima pour réduire les nuisances (sonores notamment) à proximité des habitations) ...

Demande à ce que les nuisances (notamment sonores) des riverains de la RCEA soient traitées au même titre que les nuisances induites à l'environnement (eau, faune, flore, etc ...).

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Problèmes de communication sur le projet : Cf réponse à l'observation n°2.

Thématique 7 : Nuisances acoustiques et visuelles

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Les Perches sur la commune de Cressanges :

L'emprise nécessaire à la création d'un merlon de 4m de haut n'est pas suffisante actuellement entre la chaussée de l'infrastructure et le mur de clôture construit en limite de propriété. L'habitation étant isolée, la solution de protection acoustique retenue lors de la mise à jour de l'étude d'impact est un renforcement de l'isolation acoustique de façade. Le mur de clôture sera conservé, afin de limiter les nuisances sonores au niveau des espaces extérieurs.

Un courrier a été transmis à Mr Pezery le 30/04/20 et l'équipe de concertation du concepteur / constructeur CLEA a prévu de le rencontrer prochainement afin d'échanger avec lui sur les sujets fonciers et acoustiques.

*Eléments graphiques : Voir Annexe 7*

**Observation n° 78 – Franck Ripart**

Thématiques 4 *Aménagements - propositions et remarques – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité*

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Interrogation sur le positionnement du demi-échangeur de Deux-Chaises et de la barrière pleine-voie qui empiètent sur des milieux intéressants (ru, boisement). Il semble que l'évitement de ces milieux n'a pas fait l'objet d'une étude suffisante, pour un repositionnement plus au Nord comme le suggérait l'AE ou que les motifs avancés rendant impossible le positionnement de l'échangeur sur des milieux moins sensibles, (plus au nord par exemple) n'ont pas été développés.

Il est demandé des justifications sur ces choix qui tendent à indiquer que le concessionnaire n'a pas pris en compte l'impact environnemental de ces aménagements.

Quels recours avons-nous contre cette décision ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Cf réponse observation n° 40

La zone d'implantation de la BPV unique à Deux-Chaises est contrainte par l'existence des 2 ouvrages d'art en passage supérieur (présence de piles), par les deux bretelles de l'échangeur de Deux-Chaises, et par la longueur réglementaire des entonnements et de la dalle de péage. L'aménagement doit impérativement respecter les critères de visibilité à l'approche de la BPV, ce qui contraint également la géométrie. Enfin, la position des haltes hippodrome est directement liée à la position de la dalle et des entonnements. Le positionnement de la barrière de péage pleine-voie est très contraint.

**Observation n° 79 – Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet**

Voir observation n° 81

**Observation n° 80 – Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet**

Voir observation n° 81

**Observation n° 81 – Maupas Ginette – Maupas Fernand - Molinet**

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet – 6 Consommation des espaces agricoles et naturels I- 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines - 9 Impacts sur la biodiversité*

"Même observation que 79 et 80. Sont résumées ici les différentes pièces fournies par Mme MAUPAS : courrier remis lors de la permanence de Molinet et registre dématérialisé (observations n°79, 80 et 81) avec plans à l'appui (cf courrier remis à la permanence de Molinet).

Indivision MAUPAS de la propriété Le Bois Buffet riveraine de la RCEA, sa maison d'habitation principale à proximité de l'échangeur de la route de Vichy.

Au regard de la légalité de fond, le maître d'ouvrage ne peut être que la DREAL Auvergne.

Dans le secteur de l'échangeur de Molinet, le projet augmente la profondeur d'excavation déjà exécutée et controversée par son extrême proximité de la nappe phréatique et des puits d'eau potable.

Nécessité d'interrompre cette enquête publique et de rétablir une présentation dans sa conformité.

Ce projet doit être soumis à la Commission Départementale des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) selon l'article 25 de la loi du 13 octobre 2014 portant modification de l'article L.112-1-1 du Code rural et de la pêche maritime.

L'information par la presse a été publiée le 18 mars 2020, et le 26 mars 2020 sur le site des Services de l'Etat. Quant à l'affichage en mairies et lieux concernés, il est resté identique à l'ouverture de l'enquête mentionnant les différentes réunions prévues avec la Commission d'Enquête.

La commune de Digoin demeure concernée par son échangeur autoroutier.

La demande d'enquête publique à l'initiative d'une société privée est contraire aux textes de loi.

N'a jamais reçu de réponse aux questions posées lors de la DUP et qu'elle n'a pas trouvé dans le mémoire en réponse du porteur de projet.

Demande de ne pas détruire l'espace boisé formant écran le long de la clôture existante et de renforcer la protection par un merlon de hauteur suffisante.

La Commission d'enquête demande à ALIAE de porter attention aux requêtes de Mme MAUPAS afin de clore ce dossier dans les meilleures conditions et le plus rapidement possible."

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

**Thématique 1 : Déroulement de l'enquête publique dans les conditions particulières d'état d'urgence sanitaire**

L'arrêté préfectoral n° 619/2020 du 27/02/2020 précisait les modalités d'ouverture et de tenue de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret (03) et Digoin (71), présentée par la société ALIAE. La durée initiale de l'enquête publique était fixée à 4 semaines, du 23 Mars 2020, 8h00, au 24 Avril 2020, 18h00. Le dossier de demande d'autorisation pouvait être consulté sous forme papier dans les mairies, sous forme dématérialisée sur le site de la Préfecture ainsi que sur le site PubliLégal. L'arrêté préfectoral prévoyait la tenue, par la commission d'enquête, de 9 permanences en mairie dans 8 communes réparties le long du tracé, ainsi qu'une réunion publique qui devait se tenir à Toulon-sur-Allier le 08/04/20.

Dès le 26/03/20, en raison des mesures prises pour limiter la propagation du COVID-19, la préfecture informait le public par communiqué de presse que les procédures d'enquête publique devaient être adaptées, dans la mesure où les commissaires enquêteurs ne pouvaient pas assurer de permanence dans les mairies. Les dossiers étaient dès lors accessibles par voie dématérialisée; en attendant de pouvoir assurer des permanences physiques dans les mairies, les commissaires enquêteurs consulteraient les avis déposés par voie dématérialisée.

Simultanément, l'ordonnance du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période publiée au JORF du 26/03/20 a suspendu les procédures de participation du public, à l'exception des projets visés à l'article 12.

Finalement, le décret n° 2020-453 du 21 avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, a expressément autorisé la reprise de certaines procédures. Le projet de mise à 2X2 voies de la RN79 entre Sazeret et Digoin figurait parmi les procédures pouvant reprendre leur cours.

La préfecture a adopté en conséquence l'arrêté préfectoral n° 977 / 2020 du 23 avril 2020 portant modification de l'arrêté 619/2020 du 27 février 2020, prévoyant la prolongation de l'enquête publique jusqu'au 5 Juin 2020, 18h00, soit une durée d'enquête publique étendue à 11 semaines. L'arrêté préfectoral modificatif prévoyait:

- la consultation du dossier et le recueil des observations du public par voie numérique;

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

- l'annulation des dispositions des articles 6 et 7 de l'arrêté 619/2020 concernant la tenue de permanences dans les mairies et l'organisation de réunions publiques.

L'arrêté modificatif précisait que Madame la préfète, en concertation avec la commission d'enquête, organiserait, si la situation sanitaire et les modalités de restrictions de circulation des personnes l'autorisaient, le rétablissement immédiat de permanences et la tenue de réunions publiques. Elle en déterminerait le cas échéant alors le calendrier. Le public serait sans délai tenu informé de ce rétablissement des permanences et réunions. Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°619/220 définissant les modalités d'exercice de sa mission par la commission d'enquête pouvaient être aménagées sur décision du président de la commission d'enquête afin de tenir compte des conditions de sécurité sanitaire.

Compte tenu de l'évolution des conditions sanitaires, afin de permettre une participation optimale du public, sur proposition de la commission d'enquête et dans le respect des gestes barrières, des permanences en présentiel ont été organisées dans 8 mairies à compter du 28 mai 2020, les 8 mairies initialement prévues. Une réunion publique a été organisée le 2 juin à 19h en web-conférence en présence de la commission d'enquête et du pétitionnaire ALIAE.

La préfecture, la commission d'enquête ainsi que le pétitionnaire ont été attentifs à garantir l'information du public tout au long de l'enquête :

- en prolongeant le délai d'enquête de 7 semaines,
- en rétablissant les permanences en mairies dès que les conditions sanitaires l'ont permis,
- en permettant l'organisation d'une réunion publique en web-conférence,
- et adaptant ainsi le déroulement de l'enquête publique tout au long de sa durée à l'évolution des conditions sanitaires dans le respect du contexte légal.

L'information relative à cette enquête publique tout au long du délai s'est opérée:

- via le site de la préfecture, le site du registre dématérialisé Publilégal, ainsi que le site du pétitionnaire ALIAE,
- par publicité dans la presse nationale (Le Figaro et Le Monde) et régionale (La Montagne, Le Journal de Saône-et-Loire, La Semaine de l'Allier),
- par communiqués de presse de la préfecture relayés dans les journaux régionaux (La Montagne, La semaine de l'Allier, Le Journal de Saône-et-Loire),
- Par les médias des acteurs locaux suivants : Moulins Communauté, Office du Tourisme de Moulins, Ville de Moulins, Ville de Moulins, Préfecture, RCF,
- par affichage réglementaire notamment en mairies,
- par communications officielles relayées via les réseaux sociaux (facebook, twitter),
- par la radio 107,7 qui diffuse sur une radio locale "fusion FM",
- via les panneaux à messages variables implantés le long de la RCEA actuellement empruntée.

Concernant la consultation du registre dématérialisé, les statistiques au 05/06/20 sont les suivantes:

- Consultations des pages:
  - Consultations de la page Accueil: 5 505 consultations
  - Consultations du dossier: 5 030 consultations
  - Consultations des observations: 5 477 consultations

**Thématique 1 :** Affichage de l'arrêté d'enquête publique en mairie et sur les lieux concernés.

Les mesures de publicité ont été réalisées conformément aux arrêtés préfectoraux d'enquête n° 619/2020 du 27/02/2020 et n° 977 / 2020 du 23 avril 2020. Les affichages ont été constatés par huissier et les constats ont été communiqués à la commission d'enquête.

Par ailleurs, pour assurer la meilleure information du public, les services de la préfecture de l'Allier et ALIAE ont eu recours à des modes de publicités complémentaires évoqués ci-avant.

**Thématique 1 :** Régularité de la demande d'enquête publique « à l'initiative d'une société privée est contraire aux textes de loi »

Les textes relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ne s'opposent pas à ce qu'une personne privée présente la qualité de maître d'ouvrage d'une autoroute concédée.

Il est en outre de jurisprudence constante que la société concessionnaire désignée pour réaliser un ouvrage public a la qualité de maître d'ouvrage jusqu'à son achèvement.

Le décret n° 2020-252 du 12 mars 2020 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société ALIAE pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute A79, ainsi que le cahier des charges annexé à cette convention prévoit d'ailleurs que la société ALIAE a la qualité de maître d'ouvrage des travaux et est responsable de l'obtention des autorisations nécessaires à la concession.

**Thématique 1 :** « Ce projet doit être soumis à la Commission Départementale des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) selon l'article 25 de la loi du 13 octobre 2014 portant modification de l'article L.112-1-1 du Code rural et de la pêche maritime.»

Dans le cadre des recours contentieux formés contre le décret n° 2017-579 du 20 avril 2017 déclarant d'utilité publique les travaux de mise à 2 x 2 voies de la route Centre Europe Atlantique, le Conseil d'Etat a précisé que l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime n'était pas applicable et que la consultation de la commission départementale des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF) n'était pas requise dans le cadre du projet de travaux faisant l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale.

**Thématique 4 :** « La commune de Digoin demeure concernée par son échangeur autoroutier. »

Sur la commune de Digoin, la RN79 est déjà à 2x2 voies, de caractéristiques conformes aux standards autoroutiers. L'échangeur de Digoin est également conforme à ces standards. Il n'est pas prévu sur le périmètre de Digoin de travaux soumis à l'autorisation environnementale, raison pour laquelle le dossier de demande n'intègre pas cette commune.

**Thématique 7 :** Nuisances acoustiques et visuelles

**Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :**

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

(écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Rappel : Le respect des seuils réglementaires doit être assuré pour les bâtiments d'habitation, et non pas pour les bâtiments agricoles, granges, abris,... Il n'existe pas non plus d'exigence réglementaire pour les espaces extérieurs exposés au bruit du trafic routier.

Cas particulier de l'habitation de l'indivision Maupas à Molinet :

Les niveaux sonores prévisionnels à l'horizon 2042, en façade du bâtiment d'habitation, sont de :

- 52.0 dB(A) le jour et 48.0 dB(A) la nuit, au rez-de-chaussée,
- 60.0 dB(A) le jour et 56.5 dB(A) la nuit, au 1er étage.

Dans ce cas où seul le 1er étage de l'habitation est exposé à un dépassement des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, la solution de protection acoustique retenue est un renforcement de l'isolation acoustique de façade, consistant généralement en un remplacement des menuiseries et en un traitement des entrées d'air, si l'isolement actuel constaté n'est pas suffisant au regard des exigences réglementaires.

#### **Thématique 8** : Impact sur les eaux superficielles et souterraines

Le puits de Madame Maupas ainsi que 3 autres puits du secteur seront suivis suivant une fréquence trimestrielle en phase travaux. En cas d'incident, le suivi sera prolongé pendant un après la mise en service et si besoin au-delà. En cas de préjudice, un remplacement à l'équivalent, si techniquement faisable, ou à défaut une indemnité compensatoire seront proposés.

## **Observation n° 82 – Bessière Michel et Bessière Bernadette - Palhers**

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs - 6 Consommation des espaces agricoles et naturels – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

- 1) La RD53 n'est pas dans la capacité d'absorber le trafic sortant du nouvel échangeur (Montbeugny ?),
- 2) En épargnant MONTBEUGNY le problème va tout simplement être déplacé sur la RD53 la rendant accidentogène, et créant des nuisances aux riverains,
- 3) Nous venons d'être informés que notre exploitation lieu-dit LES OZERINS 03340 MONTBEUGNY va être amputée de 1 ha 5 pour la création de cet échangeur,
- 4) Un bac de rétention (ruissellement des eaux de pluie et autres ...) est prévu au niveau du lieu-dit "Les Bruyères". Pourrions-nous connaître où sera déversé le surplus des eaux contenues ? Car notre exploitation est située en contrebas, l'eau de ruissellement de pluie de la route RD53 se déverse actuellement dans notre étang qui est utilisé pour l'irrigation de nos terres agricoles,

5) Nous sollicitons le report de cette enquête car les conditions ne sont pas réunies pour permettre à chacun de s'exprimer et d'avoir toutes les infos,

6) Ne pouvant envoyer la photo sur l'étréoussse de la route nous vous l'envoyons par mail : [RGPD.contact@publegal.fr](mailto:RGPD.contact@publegal.fr)

#### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 1 : Problèmes de communication sur le projet : Cf réponse à l'observation n°2.

Thématique 3 : Echangeur de Montbeugny :

Le déplacement de l'échangeur de Montbeugny de la RD161 vers la RD53 a été présenté dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, et validé par le décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017.

Le Conseil Départemental de l'Allier, gestionnaire de la RD53, réalisera, le cas échéant, les aménagements nécessaires au maintien des conditions de sécurité routière.

Thématique 6 : Consommation des espaces agricoles et naturels

Dans la perspective de la mise à 2X2 voies de la RN79, l'Etat avait déjà acquis par le passé la grande majorité des terrains nécessaires aux aménagements projetés. Or, le déplacement de l'échangeur de Montbeugny a été décidé dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Les besoins fonciers correspondants n'avaient donc de ce fait pas été anticipés par l'Etat. ALIAE a procédé à une enquête parcellaire et a engagé les démarches foncières nécessaires à l'acquisition des compléments. Les surfaces de l'échangeur en font notamment l'objet.

Il s'agit d'un cas particulier car s'agissant de la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant, l'impact de l'infrastructure sur la biodiversité et la consommation d'espaces agricoles et naturels est de fait limité, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « *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.* »

Thématique 8 : Impact sur les eaux superficielles et souterraines

Le bassin de rétention prévu permet le confinement d'une pollution accidentelle et l'abattement de la pollution chronique pour une pluie biennale. Il est équipé d'un complexe d'étanchéité en géomembrane. Un suivi trimestriel de la qualité des eaux rejetées sera mené au point de rejet dans le fossé de la RD 53 en phase travaux ainsi qu'un suivi semestriel un an après la mise en service et un avant 5 ans après la mise en service. Ces suivis permettent de vérifier le respect des seuils de rejet réglementaire. Ce bassin permet aussi l'écroulement des eaux grâce à un orifice calibré. Le débit de rejet, de 20 l/s au maximum pour une pluie décennale, a été déterminé pour ne pas modifier le débit spécifique initiale de rejet de la zone. Il n'y aura donc pas aggravation de la situation initiale de votre étang. Le déversoir du bassin ne fonctionnera que pour une pluie centennale.

## **Observation n° 83 – Mr ou Mme Cuissinat - Montbeugny**

*Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles*

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

L'urgence de travaux sur cette nouvelle route est indéniable, il est cependant important qu'ils ne se fassent pas au détriment des riverains.  
Nuisances visuelles et sonores pour les habitants de Montbeugny. Je souhaite que la concession fasse établir un mur antibruit pour le confort de tous et pour atténuer les nuisances en provenance de l'autoroute.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°1

### Observation n° 84 – Mr ou Mme Dezitter - Montbeugny

*Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles*

J'espère qu'un mur antibruit sera prévu pour qu'il n'y ait pas de nuisance sonore et ainsi éviter la gêne des habitants de Montbeugny.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°1

### Observation n° 85 Bessière Michel et Bessière Bernadette - Palhers

Voir observation n° 82

### Observation n° 86 – Martins Alexandre - St Pourçain-sur-Sioule

*Thématique 2 - Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA*

C'est important de passer cette route à 2x2 voies, je l'utilise souvent et elle dangereuse.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

/

### Observation n° 87

*Thématique 4 : Aménagements - propositions et remarques*

Pourquoi aucune bretelle directe n'est prévue ou planifiée en réserve pour l'accès direct au Pal sur la D181 ? En effet les sorties prévues tout comme les actuelles imposent un passage en zone urbaine, source de nuisance pour un volume de 600000 (six cent mille) personnes annuellement (ce chiffre étant en augmentation depuis plusieurs années).

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Les points d'échange ont été présentés dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, et validé par le décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017. La société concessionnaire n'a pas la liberté de rajouter un point d'échange hors déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique a confirmé le maintien de la bretelle de sortie en provenance de Montmarault à Thiel-sur-Acolin. Cette bretelle est précisément justifiée pour permettre l'accès au PAL via la RD12. Elle sera aménagée pour favoriser l'écoulement du trafic se rendant au PAL. Par ailleurs il existe déjà 3 échangeurs rapprochés autour de Dompierre-sur-Besbre, dont celui à l'ouest sur la RD779. Il n'est pas techniquement souhaitable de rajouter un autre point d'échange aussi rapproché des autres. Il est rappelé qu'en France, la distance moyenne entre deux échangeurs sur autoroute est plutôt de l'ordre de 20km.

### Observation n° 88 – Mr ou Mme Dubuisson - Coulanges

*Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles*

Crainte au niveau sonore de la mise en deux fois deux voies de la RCEA. Nous habitons sur la commune de Coulanges, au lieu-dit le bois des Forges. La RCEA se trouve au nord de notre habitation et, depuis le broyage des talus, le niveau sonore a augmenté. Nous voulions donc savoir si des dispositifs antibruit allaient être mis en place sur notre secteur.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Bois des Forges sur la commune de Coulanges :

L'habitation située au 2, le Bois des Forges (parcelle ZC31) étant la seule exposée à un dépassement des seuils réglementaires dans ce secteur à l'horizon 2042, la solution de protection acoustique retenue lors de l'étude d'impact initiale (2016) était un renforcement de l'isolation acoustique de façade. Cette solution de protection a été conservée lors de la mise à jour de l'étude d'impact en 2019/2020.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 8*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 89 – Mr ou Mme Robin - Moulins

Thématiques 4 Aménagements - propositions et remarques – 12 Vers une autre mobilité

Serait-il possible de créer une passerelle piétonne sous l'ouvrage enjambant la rivière ALLIER ? Il s'agirait de pouvoir faire une boucle lors d'une randonnée, venir de Moulins par une rive, traverser la passerelle et poursuivre notre chemin par l'autre rive via le chemin des Castors.

D'autre part, il est bien de mettre cette route en 4 voies mais je pense qu'il aurait été judicieux de penser aux transports par voies ferrées et fluviales pour les marchandises afin de protéger la planète.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

**Thématique 4 :** Le projet déclaré d'utilité publique ne prévoit pas l'aménagement d'une telle passerelle. Par ailleurs, le concessionnaire autoroutier n'a pas le mandat d'aménager ce type d'itinéraire, dès lors qu'il n'existe pas.

**Thématique 12 :** Les solutions alternatives à l'aménagement routier ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'impact de 2016 soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ces éléments sont disponibles dans la pièce I - I2 Volume 3, pages 10 et suivantes, Chapitre 6.1 "Des solutions alternatives peu performantes", et chapitre 6.2 "Partis d'aménagement étudiés pour la mise à 2X2 voies de la RCEA". Les conclusions de cette analyse conduisent à proposer l'aménagement de la RCEA existante au standard autoroutier, solution validée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.

## Observation n° 90 – Jo Fer - Digoin

Individuellement mieux est une voie mieux c'est pour soi, mais la facilité de la politique à rapporter du danger mécanique au service de tous et employant surtout beaucoup du monde est dangereuse. Produire de la matière à enrichir a peu d'avenir, espérons que la vie humaine pourra le rester.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

/

## Observation n° 91 – Mr ou Mme Lavaud

Thématique 3 : Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

Je suis contre ce projet car faire payer les habitants proches qui parcourent de petits trajets pour aller faire leurs courses ou pour aller travailler serait néfaste et puis parce que les axes, petits villages et riverains longeant la RCEA seraient fortement impactés par un gros afflux de voitures et de poids lourds locaux voulant éviter de payer, ce qui engendrerait une hausse de la mortalité sur les routes secondaires.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

#### Gratuité de l'autoroute :

Conformément au décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017, le parti d'aménagement retenu pour cette infrastructure est celui d'une mise à 2X2 voies de la RN79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoin.

Les études menées par l'Etat dans le cadre des études préalables à la déclaration d'utilité publique ont montré que des itinéraires alternatifs gratuits existent (RD945, RD12, RD779 notamment). Ces itinéraires ne bénéficient toutefois pas du même niveau de service. Par ailleurs, il est rappelé que tous les tronçons de la future A79 ne seront pas payants.

Le système de péage proposé respecte les principes présentés dans le dossier objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et notamment la gratuité des mouvements entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ainsi qu'entre Dompierre-sur-Besbre Ouest et Dompierre-sur-Besbre Est.

Les sections à péage sont les suivantes :

- Section 1 : depuis l'extrémité Ouest de la Concession (depuis A71 ou Montmarault) jusqu'au diffuseur de Cressanges;
- Section 2 : depuis le diffuseur de Toulon-Sur-Allier jusqu'au diffuseur de Dompierre-sur-Besbre Ouest ;
- Section 3 : depuis le diffuseur de Dompierre-sur-Besbre Est jusqu'à l'extrémité Est de la concession au niveau de l'échangeur de Digoin.



#### Transfert de flux sur les réseaux secondaires :

Concernant la crainte d'une augmentation éventuelle de trafic sur les voiries adjacentes, les études de trafic récemment menées ont permis de montrer qu'il n'y a pas de report observé sur ces voiries, à l'exception de la RD53 qui va bénéficier d'un nouvel échangeur. Au contraire, on constate globalement une diminution du trafic sur de nombreuses RD, du fait de l'attractivité nouvelle de l'A79.

## Observation n° 92 – Mr ou Mme Baujard - Molinet

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Demande de mise en place d'un mur antibruit à Molinet

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du Chemin des Cadolles sur la commune de Molinet :

Afin de respecter les seuils réglementaires en façade des 3 habitations situées Chemin des Cadolles à l'Ouest de l'échangeur (parcelles OE379, OD441 et OD674), un écran acoustique est prévu en bordure de la chaussée de la future autoroute A79.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 12*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 93 – Schwartz Raphaël - Molinet

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

J'habite au pied de la RCEA, en contrebas de la bifurcation en direction de Vichy, sur la commune de Molinet, et je voudrais connaître les nuisances sonores et visuelles des travaux d'aménagement car les véhicules passent déjà pratiquement au ras de la maison, ce qui est désagréable et rend la maison invendable.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les

habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du Chemin des Cadolles sur la commune de Molinet :

Afin de respecter les seuils réglementaires en façade des 3 habitations situées Chemin des Cadolles à l'Ouest de l'échangeur (parcelles OE379, OD441 et OD674), un écran acoustique est prévu en bordure de la chaussée de la future autoroute A79.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 12*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Thématique 7: nuisances visuelles

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Le projet paysager au droit de la commune de Molinet sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

## Observation n° 94 – Loferon Serge - Digoin

*Thématique 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Pourquoi payer pour emprunter un axe indispensable et le seul à disposition.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation 91

## Observation n° 95 – Farnier François - Mâcon

*Thématique 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

J'admire les premiers décideurs visionnaires qui ont anticipé la mise à 2x2 voies de la RCEA il y a déjà 30 ans, tous les ouvrages d'art ainsi que le plus gros des terrassements des doubles voies ayant été réalisés à cette époque, et j'exprime ma déception envers leurs successeurs qui n'ont pas fait grand-chose de positif depuis. En tant qu'automobiliste je trouve injuste d'avoir le choix entre payer pour utiliser une autoroute à péage à laquelle je suis opposé ou prendre des routes alternatives parfois dangereuses qui entraînent des détours importants avec les risques inhérents.



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Entre Saint Etienne et Le Puy en Velay, contrairement à ce qui s'est passé pour la RN79, les décideurs de la Loire et de la Haute Loire ont transformé année après année, tronçon après tronçon la quasi de la totalité de la RN88 en une autoroute gratuite alors que la configuration géographique était beaucoup moins favorable et très gourmande en ouvrages d'art coûteux tels que des viaducs.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation 91

### Observation n° 96 – Mr ou Mme Dubuisson

Cf. observation n° 88

### Observation n° 97 – Bossu Gérard - Digoin

Thématique 3 - Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs / Vers une autre mobilité

Il est inadmissible que les carences des gouvernements successifs laissent encore le réseau autoroutier aux mains du privé sachant la manne offerte à ces entreprises. Quand arrêterons-nous de sacrifier l'intérêt public au profit du privé ?

En Saône et Loire l'autoroute payante n'a pas été acceptée. Pourquoi n'en est-il pas de même dans l'Allier ?

Cette autoroute, sera-t-elle doublée par une route normale pour les usagers qui doivent rester maîtres de leur choix ? Quand comprendra-t-on l'intérêt du ferroutage ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation 91

Les solutions alternatives à l'aménagement routier ont été étudiées dans le cadre de l'étude d'impact de 2016 soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ces éléments sont disponibles dans la pièce I - I2 Volume 3, pages 10 et suivantes, Chapitre 6.1 "Des solutions alternatives peu performantes", et chapitre 6.2 "Partis d'aménagement étudiés pour la mise à 2X2 voies de la RCEA". Les conclusions de cette analyse conduisent à proposer l'aménagement de la RCEA existante au standard autoroutier, solution validée dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'infrastructure.

### Observation n° 98 – Fricheteau Isabelle

Thématiques 1 *Problèmes de communication sur le projet* - 3 *Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Le projet de mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RN79) entre Sazeret (03) et Digoin (71) est, au vu du dossier, une autoroute qui sera sûrement payante. Pourquoi cela n'est pas dit dans le titre ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

L'enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale du projet, non sur son utilité publique et son statut. Cf réponse observation n°91

### Observation n° 99 – Billard Eric

Thématiques 2 *Urgence du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA* – 3 *Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs* - 12 *Vers une autre mobilité*

J'habite à 400 mètres de la RCEA surnommée très justement ""la route de la mort"" et je l'utilise souvent. Si entre Digoin et Chalon-sur-Saône elle est de plus en plus sécurisante grâce à l'aménagement en 2x2 voies, entre Digoin et Moulins c'est un calvaire car, dans l'impossibilité de doubler, on reste coincé derrière les véhicules lents. La plaisanterie a assez duré, il nous faut vite une route qui sera enfin sécurisée.

Le département voisin a retenu l'option de la gratuité mais rien n'est gratuit et c'est tous les citoyens qui paient. Dans l'Allier, c'est la solution de l'autoroute payante qui est choisie. Je ne connais pas encore les tarifs, mais je sais que je serai en sécurité et que les routiers en transit paieront leur dîme.

La solution de mettre le transport sur le rail est intéressante, mais il faudra quand même construire des voies ferrées, donc prendre sur les terres agricoles, bâtir des ouvrages d'art ...

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** /

### Observation n° 100 – Wernert Bruno – Le Bignon

Thématique 3 *Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Cette future autoroute doit rester gratuite car elle est d'utilité publique pour désenclaver la région. Prenez exemple sur la Bretagne où toutes les 4 voies sont gratuites.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation 91

### Observation n° 101 – SIVOM Sologne Bourbonnaise

Thématique 4 *Aménagements - propositions et remarques*

Le SIVOM de la SOLOGNE BOURBONNAISE qui exploite le puits de captage de l'Hirondelle le long de la RCEA sur la commune de Toulon-sur-Allier demande à ce que le chemin de voirie qui sera créé pour l'accès au chantier du viaduc soit maintenu à la fin des travaux, sans quoi ce puits de captage, stratégique pour la desserte en eau, ne pourra plus être exploité.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Un accès au captage sera aménagé à l'issue des travaux, en concertation avec l'exploitant du SIVOM.

### Observation n° 102 – Corneloup Geneviève

Thématique 7 *Nuisances sonores et visuelles*

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Sur quelles bases ont été choisies les mesures de bruit faites sur certaines habitations de riverains ? (un panel)  
 Quel logiciel a été utilisé pour confronter les mesures effectuées aux mesures calculées pour les mêmes sites ? Est-ce le même que celui du CEREMA ? Quelle différence y a-t-il entre les deux logiciels ? Et quelles incidences sur les calculs ?

Pour les habitations où il n'y a pas eu de mesures in situ, les mesures faites par logiciel sont-elles celles retenues ?  
 Pourquoi la projection est-elle faite à 20 ans et non pas à 10 ou à 30 ans par exemple ? Est-ce une règle ?  
 Est-ce bien en fonction des projections à 20 ans que sont proposées des protections phoniques ?  
 Que sont des GBA ? Ont-ils un rôle dans la protection phonique et comment agissent-ils ?

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

**Mesures de bruit et logiciel utilisé :**

Dans un premier temps, des mesures "in-situ" sont réalisées sur une durée de 24 heures en façade de certaines habitations. L'emplacement de ces mesures est choisi de façon à obtenir un bon échantillonnage de données : sur l'ensemble des communes concernées par le projet, à plus ou moins grande distance de la RN79, en surplomb ou en contrebas de la chaussée,...

Ensuite, des calculs sont réalisés aux mêmes emplacements à l'aide d'un logiciel, sur la base des trafics relevés sur la RN79 pendant les mesures : une comparaison est réalisée afin de vérifier la validité du modèle de calcul (certains paramètres peuvent alors être ajustés, la topographie corrigée,...)

Une fois le modèle validé, les calculs des niveaux sonores sont réalisés en façade de toutes les habitations situées de part et d'autre de la RCEA, avec la prise en compte de la projection des trafics à l'horizon 2042.

Pour les habitations en façade desquelles il n'y a pas eu de mesure de bruit réalisée en septembre 2019, mais aussi pour toutes les autres, ce sont effectivement les calculs réalisés avec le logiciel à l'horizon 2042 qui sont retenus pour déterminer si une protection acoustique est nécessaire pour le respect des seuils réglementaires.

Le logiciel utilisé pour la mise à jour de l'étude d'impact (CadnaA) est différent de celui utilisé par le CEREMA (MITHRA-SIG, que notre bureau d'étude utilise également). Cependant, les résultats obtenus avec ces 2 logiciels sont cohérents, puisqu'ils répondent tous les 2 à la même norme de calcul.

**Projection à 20 ans :**

La projection des niveaux sonores à long terme est réalisée à l'horizon de 20 ans après mise en service de l'infrastructure, soit 2042, selon les préconisations de la Circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national : "Le respect des niveaux sonores maximaux admissibles est obligatoire sur toute la durée de vie de l'infrastructure. En pratique, les niveaux sonores seront évalués, en règle générale, à un horizon de 20 ans après la mise en service, en prenant les hypothèses hautes de croissance du trafic."

**Protections acoustiques :**

Les protections acoustiques sont ensuite prévues pour les habitations en façade desquelles les seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit sont dépassés à cet horizon 2042.

**GBA :**

Les GBA de 0,8 m de hauteur ne constituent pas des protections acoustiques, mais elles sont prises en compte dans le modèle de calcul car elles peuvent influencer sur les niveaux sonores, même si cette influence reste marginale.

**Observation n° 103 - Hureau Stéphane**

*Thématique 10 Impacts sur l'air et le climat - 12 Vers une autre mobilité*

Urgence de la sécurisation de la RCEA. Mais la construction d'une route à 2x2 voies va :

- engendrer des coûts supplémentaires à la charge des contribuables et/ou des usagers,
- générer des dégâts sur l'environnement, notamment sur le dérèglement climatique avec des conséquences sanitaires et économiques graves,
- détruire des terres agricoles,
- favoriser encore le développement du transport routier.

Il faut :

- changer nos pratiques et adopter des modes de vie dans lesquels le transport routier d'aujourd'hui sera obsolète,
- trouver des alternatives plus économiques respectueuses de l'environnement pour améliorer la sécurité. Notre vitesse de déplacement aujourd'hui n'est pas plus importante que nos conditions de vie de demain,
- penser à l'avenir de nos enfants et petits-enfants qui nous jugeront stupides, égoïstes, imprévoyants.

On ne pourra pas dire que nous ne savions pas.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Conformément au décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017, le parti d'aménagement retenu pour cette infrastructure est celui d'une mise à 2X2 voies de la RN79 sur les sections qui ne sont pas déjà aménagées, par recours à une concession autoroutière entre Montmarault et Digoin. Le plan de financement du projet est intégralement soutenu par Eiffage et sa filiale APRR, futurs actionnaires de la société concessionnaire, sans concours public.

Le système de péage proposé respecte les principes présentés dans le dossier objet de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et notamment la gratuité des mouvements entre Cressanges et Toulon-sur-Allier ainsi qu'entre Dompierre-sur-Besbre Ouest et Dompierre-sur-Besbre Est.

Vis-à-vis de l'impact sur l'environnement, l'aménagement projeté est un cas particulier s'agissant de la mise à 2X2 voies d'un itinéraire existant, l'impact de l'infrastructure sur la biodiversité et la consommation d'espaces agricoles et naturels est de fait limité, comme souligné en annexe 2 de la DUP : « 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. » et également moindre impact sur les terres agricoles.

Vis-à-vis des dégâts sur l'environnement évoqués, l'ensemble du dossier de demande d'autorisation environnementale expose les mesures éviter, réduire, compenser, accompagner proposées pour traiter les impacts.

La limitation des effets du projet liés aux gaz à effet de serre et impact au regard du changement climatique est favorisée par les mesures listées dans la réponse au complément d'information n°14 demandé par la commission d'enquête.

**Observation n° 104 – Corneloup Geneviève - Charolles**

Cf. observation n° 102

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 105 – Corneloup Véronique - Diou

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande qu'il soit mis un mur antibruit sur la zone de Diou, au niveau du pont du Roudon et de la ferme des Prats qui est en contrebas de la route, à moins de 50 mètres.  
Gênés déjà actuellement par le bruit des voitures et camions, cela deviendra invivable quand la vitesse de circulation va augmenter, pour les familles mais aussi les animaux d'élevage.  
Espère que leur demande avait été prise en compte la première fois (DUP), mais dans le doute la renouvelle, la santé de leur famille en dépend.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Les Prats à Diou :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations des Prats restent inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

- Niveaux sonores 2042 diurnes : inférieurs à 58 dB(A).
- Niveaux sonores 2042 nocturnes : inférieurs à 54 dB(A).

Éléments graphiques : Voir Annexe 15

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 106 – Mr ou Mme Hubner - Montbeugny

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande de prolonger la butte existante dans Montbeugny jusqu'à la sortie de la commune en direction de Thiel sur Acolin. Il indique qu'il n'est prévu qu'une seule protection à la source de type écran, proche du centre bourg.

Propose d'utiliser les mètres cubes de terre générés par le terrassement pour réaliser des protections efficaces et peu coûteuses pour le confort acoustique des riverains.

Dans la fiche de mesure du PF2 réalisé à Montbeugny, une remarque préconise de ne pas tenir compte de la mesure diurne car les conditions météorologiques étaient défavorables. Il souligne que les habitants ne choisissent ni la météo ni le sens du vent et dans la vraie vie, ils habitent tous les jours dans leurs habitations, indépendamment des conditions favorables ou défavorables.

Propose que les mesures soient justement pondérées en fonction des différentes conditions de vent.

Souligne que son habitation se trouve à moins de 600 m de la RCEA actuelle et que le bruit des poids lourds se fait déjà très bien entendre les jours où le vent n'est pas favorable.

Il conclut qu'il est important de penser dès à présent à la réduction du bruit surtout si celle-ci peut se faire à moindre coût.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de la commune de Montbeugny :

Sur la commune de Montbeugny, une protection acoustique est prévue pour les habitations du lieu-dit Chamardon, car un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit est attendu à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique : c'est le cas notamment de la ferme située à l'extrémité du chemin des Merlins (52 dB(A) le jour et 49 dB(A) la nuit), des autres habitations situées en bordure du chemin des Merlins, du lotissement des Bruyères, ou encore des habitations situées en bordure de la RD12. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte des conditions météorologiques moyennes relevées dans la région du projet.

Le point de mesure PF2 réalisé dans le cadre de l'étude d'impact initiale menée par le CEREMA n'est pas "mis de côté". On constate simplement dans cette étude que les conditions météorologiques étaient défavorables à la propagation du son lors de la mesure (c'est à dire que l'on a mesuré moins de bruit que pour des conditions météorologiques moyennes). Cela explique qu'en ce point, on calcule des niveaux sonores plus élevés que ceux mesurés, ce qui va dans le sens d'une meilleure protection des riverains.

Éléments graphiques : Voir Annexe 10

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE.

#### Thématique 7: nuisances visuelles

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Le projet paysager au droit de la commune de Montbeugny sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

### Observation n° 107 - Presles Jean-Yves - Diou

Thématiques 1 *Problèmes de communication sur le projet* - 3 *Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs*

Au vu de certains commentaires, se pose la question de l'utilité ou de la compréhension de la dite enquête. Les problèmes environnementaux et aménagements fonciers parallèles à l'autoroute sont peu évoqués par rapport à l'urgence de faire ces travaux. Pensait que la mise en autoroute de la RCEA était acquise et qu'il n'y avait pas à revenir dessus et ne comprend pas pourquoi la crise actuelle peut ralentir les travaux, d'autant que la signature du contrat de concession a été faite avant le confinement. Demande la prolongation de l'enquête pour pouvoir rencontrer les responsables du projet et en discuter de vive voix. Demande à ce qu'une solution soit trouvée pour éviter le passage des routiers dans les villages lorsque la RCEA est fermée. Il souligne la difficulté de déplacement des engins agricoles lorsque ces camions principalement des pays de l'est sont déviés dans les villages.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf réponse observation n°1

La dite enquête intervient dans le cadre d'un processus d'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale engagé depuis le mois de Juillet 2019. Au moment de la prise d'arrêt préfectoral d'ouverture de l'enquête, rien ne laissait présager la déclaration de l'état d'urgence sanitaire. Les difficultés générées par le dossier d'exploitation sous chantier, concertés avec les autorités compétentes, et les déviations d'itinéraires actuellement mises en œuvre ne sont pas l'objet de la présente enquête.

### Observation n° 108 - Dumont Aline - Montbeugny

Thématique 7 *Nuisances sonores et visuelles*

Habitants de Montbeugny, lotissement des Bruyères à 200 mètres de la RCEA, déjà impactés par les nuisances sonores liées au trafic croissant, font part du renforcement des nuisances sonores depuis le déboisement, et de l'ajout de nuisances visuelles avec un défilé continu de camions. Si la sécurité est primordiale, il convient de réduire les désagréments de l'autoroute pour préserver le bien-être et la qualité de vie des riverains par la réalisation d'aménagements. Demandent la création d'une haute butte de terre (des deux côtés du pont de la route de Chapeau et jusqu'au lieu-dit les Merlins) ou d'un mur antibruit afin d'atténuer l'impact sonore et visuel de l'autoroute et la pollution générée par cette importante circulation. coût.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques - Cas particulier de la commune de Montbeugny :

Cf réponse observation n°1

Thématique 7: nuisances visuelles

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Le projet paysager au droit de la commune de Montbeugny sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

### Observation n° 109 - Bally Richard

Thématique 3 *Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs* - 7 *Nuisances sonores et visuelles*

Habitant de Chemilly (lieu-dit l'Ermitage). Subissent des nuisances sonores très désagréables, même parfois avec un double vitrage, et plus encore avec la pluie et le vent dominant d'ouest. Entendent les poids lourds de notre maison alors qu'ils sont à hauteur du lieu-dit Les Cailles à Besson et qu'ils entament la longue descente jusqu'au pont sur l'Allier. Problème déjà signalé au département alors qu'il n'y avait pas tant de circulation. Demande ce qui sera fait pour la qualité de vie des habitants de Besson à Chemilly, tant au niveau acoustique que visuel, que pour limiter le passage des camions dans les villages sur les petites routes départementales (croisement impossible, danger).

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit l'Ermitage à Chemilly

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Dans ce secteur, une protection acoustique vis-à-vis de la future A79 est prévue pour les habitations des lieux-dits les Bernards et les Rouillats, afin de respecter les seuils réglementaires en façade de ces habitations proches de l'infrastructure. Pour les habitations plus éloignées, aucune protection acoustique complémentaire n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Éléments graphiques : Voir Annexe 14

Thématique 7 : nuisances visuelles

La démarche retenue pour la définition du projet d'intégration paysagère de l'infrastructure est présentée dans le cadre de la réponse aux compléments d'information n°5 et 12 de la commission d'enquête. Le projet paysager au droit de la commune de Chemilly sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

Thématique 3 : itinéraires pendant les travaux :

Le maître d'ouvrage ALIAE n'a pas la capacité d'intervenir sur les voiries secondaires sans lien avec le projet actuel, notamment la RD291 qui est sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Allier. En l'occurrence, il est bien noté que la RD291 constitue actuellement un itinéraire de délestage en cas de fermeture de la RCEA pour travaux. Une fois l'A79 mise en service, les fermetures totales de cette autoroute seront très rares, vu que des basculements d'un sens à l'autre sont toujours possibles.

## Observation n° 110 - Grünschläger Thomas

Thématique 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs

Demande dans quels délais sont informées les collectivités de la fermeture de la RCEA pour qu'elles puissent prendre des dispositions pour contrôler la circulation ?  
 Demande qui est responsable des dommages causés aux infrastructures de Pierrefitte sur Loire par la dernière fermeture de la RCEA (inventaire des dommages sans doute fait par le conseil communautaire) ?  
 Demande ce qui peut être fait aujourd'hui pour qu'à l'avenir les camions ne prennent pas un raccourci par Pierrefitte sur Loire pour emprunter la N7/A77 sans payer le péage ?  
 Demande ce qu'il faut faire pour mettre en place des panneaux interdisant le passage des camions sur la RCEA/N7 ? À qui s'adresser ?  
 Demande comment sont réglementés les péages pour les résidents ? Si les résidents doivent payer, y a-t-il un abonnement pour les résidents ? Une commune, par exemple Pierrefitte sur Loire, pourrait-elle convenir d'un abonnement pour ses habitants avec l'opérateur ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Cf réponse observation n°8

Les questions posées portent essentiellement sur le dossier d'exploitation sous chantier, pour lesquelles il convient de se rapprocher d'ALIAE et de son concepteur / constructeur CLEA en dehors du cadre de la présente enquête.

Pour ce qui concerne les dégradations de voiries empruntées par le trafic liés aux travaux d'A79, des états des lieux des routes existantes ont été réalisés et seront comparés à des états des lieux établis à la fin des travaux afin d'évaluer les dégradations éventuelles et procéder aux requalifications nécessaires.

Questions liées au péage : la politique tarifaire pourra être présentée dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

## Observation n° 111 - Herman Frantz – Le Veurdre

Thématique 4 Aménagements - propositions et remarques

Aurait-il été beaucoup plus coûteux de conserver l'actuel échangeur de Montbeugny associé à la création d'une courte déviation de Montbeugny par le Sud-Ouest, comme cela fut un temps envisagé, au lieu de déplacer cet échangeur au droit de la D53 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Le déplacement de l'échangeur de Montbeugny de la RD161 vers la RD53 a été présenté dans le cadre de l'enquête d'utilité publique, et validé par le décret d'utilité publique n°2017-579 du 20/04/2017. Les extraits du rapport de la commission d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sont fournis ci-après.

Il n'appartient pas à ALIAE de modifier ce parti d'aménagement, qui n'est pas motivé par une raison de coût.

### g) Échangeur de Montbeugny

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

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

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

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

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

Le trafic PL sur cette RD 53 pourra être aménagé (interdiction, alternat), dans l'attente des adaptations nécessaires entre le Logiparc et le nouvel échangeur de Montbeugny. Cet aménagement relève d'une compétence locale du département de l'Allier en lien avec la communauté d'agglomération de Moulins compétente pour la zone d'activité Logiparc. Il est à noter que la question d'un projet d'accès au Logiparc, porté conjointement par le CDO3 et la communauté d'agglomération de Moulins, a été discutée lors des différents ateliers et réunions de concertation (voir volume 9 du dossier de DUP – atelier « adaptations locales du projet » du 27/01/2012 ; cotech du 16/10/2013 concernant notamment l'échangeur de Montbeugny) avec le choix de la dissocier du projet de mise à 2x2 voies de la RCEA.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° 112 – Barriquand-Lacroix Agnès - Molinet

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Nous constatons qu'aucun écran antibruit n'a été prévu sur le versant sud de la route sur la portion entre le rond-point des Cadolles et le pont de la route de Saint Léger (D263) sur la commune de Molinet. Il nous paraît indispensable d'avoir un écran antibruit similaire à celui déjà en place sur le côté nord de cette portion, coté vieux bourg. Les nuisances sonores vont s'intensifier et devenir insupportables pour les résidents du secteur du chemin du Moulin Priaud de Molinet.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Moulin Priaud à Molinet :

Dans ce secteur situé au Sud de l'infrastructure, une protection acoustique de type isolation de façade est prévue pour le bâtiment d'habitation le plus proche de la future A79, puisque les niveaux sonores en façade sont supérieurs aux seuils réglementaires. Pour les habitations plus éloignées, aucune protection acoustique complémentaire n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Éléments graphiques : Voir Annexe 12

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 113 – Mr Dobosz - Chemilly

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Nous sommes riverains de la RCEA sur la commune de Chemilly, lieu-dit Les petites Cours. Notre habitation se situe à 52 mètres de cette voie. Des nuisances sonores, visuelles et olfactives nuisent gravement à notre santé et la propriété est impossible à vendre.

Nous avons participé à la réunion publique dématérialisée pensant avoir des réponses à nos questions. Malheureusement comme beaucoup de personnes nous n'avons pas le haut débit, un son très mauvais, coupures etc. Nous n'avons pas eu les réponses souhaitées, et pourquoi cette réunion [la réunion du 2 juin] a-t-elle été écourtée ? Il est dit qu'une attention particulière sera apportée à l'acoustique et que les protections seront d'une hauteur de 2,50 à 3,50 m. Mais un camion mesurant 4,05 m de hauteur, nous aurons donc toujours cette pollution visuelle. De plus, la chaussée étant en déblais par rapport à notre habitation, nos chambres situées à l'étage, à 5,50 m de hauteur par rapport à la voie, ne seront pas protégées.

En janvier, Mr Degassart, responsable étude SEGAT, nous a confirmé la construction d'un mur au droit de notre propriété et prolongé sur les autres propriétés par des merlons surmontés de murs, sans nous préciser les caractéristiques de ces ouvrages (hauteur, épaisseur, matériaux etc. ...). Je vous propose de prendre modèle sur les écrans construits sur la RN 79 à l'entrée de Chalon-sur-Saône qui, après renseignements, sont très efficaces.

Pour nous protéger correctement nous voulons un mur en béton d'une hauteur de 5,00 m au minimum (en préfabriqué il en existe jusqu'à 8,00 m de hauteur), et prolonger les merlons jusqu'aux deux ouvrages d'art, PS 29 de la RD2009 et PS 28 des Bernards. Afin de cacher cette masse de béton, la plantation d'une haie sur notre propriété serait utile. Pour plus d'efficacité nous demandons l'isolation de nos façades et le remplacement de nos huisseries en double vitrage, comme nous l'avons lu dans le rapport du prestataire.

Nous voudrions aussi connaître le nom de l'entreprise et son responsable en charge des protections acoustiques, pour prendre contact et parler de vive voix et non par ordinateur.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de la commune de Chemilly :

Des protections acoustiques vis-à-vis de la future A79 sont prévues au droit des lieux-dits Les Bernards et Les Rouillats, afin de respecter les seuils réglementaires en façade des habitations. La hauteur de ces protections est de 5m (écran acoustique seul ou écran acoustique sur merlon).

Pour l'habitation la plus proche de l'infrastructure, une protection acoustique complémentaire par isolation de façade est prévue au 1er étage, puisque les niveaux sonores restent supérieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, malgré les protections de type merlon et écrans.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Comme évoqué dans la réponse au complément d'information n°2 de la commission d'enquête, les riverains ayant remonté des problèmes ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure sont rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Éléments graphiques : Voir Annexe 12

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 114 - GAEC du Domaine des Cuins – Toulon-sur-Allier

Thématiques 6 Consommation des espaces agricoles et naturels – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines – 9 Impacts sur la biodiversité – 11 Compensations environnementales

Concernant l'intégration paysagère du futur ouvrage routier A79, nous souhaitons que sa conception soit réalisée en totale concertation avec la CCAF (Commission Communale d'Aménagement Foncier) de Toulon-sur-Allier.

Remise en état : nous demandons à ce que la terre agricole déplacée pour les travaux soit conservée, puis repositionnée après travaux, en lieu et place, sans être mélangée à des couches de matériaux ou sol autres issus de couches de décapage de provenance et de qualité incertaines.

Compensation environnementales : les avis émanant des diverses autorités en matière d'environnement les considèrent comme probablement insuffisante. Pour notre part, nous jugeons la compensation envisagée par le concessionnaire bien trop excessive et aurions souhaité que des solutions efficaces pour la protection du foncier agricole et de l'activité économique afférente soient trouvées. La loi permet ce type de compensation (environnementale), il n'en reste pas moins que le zéro perte nette de biodiversité, voire le gain de biodiversité espéré, tel qu'évoqué dans ce dossier d'enquête, gagnerait à se frotter un peu plus souvent aux réalités économiques de nos territoires ruraux et à ses priorités ...

Nous n'arrivons pas à identifier le positionnement du site TOUL\_016 (3,40 ha) ; cela peut paraître anecdotique mais il pourrait se trouver, a priori, dans le périmètre de notre exploitation agricole, d'où notre interrogation ...

Désenrochement : Le désenrochement prévu sur la rivière Allier aura inévitablement des conséquences en termes d'érosion des berges et des zones cultivées. Non seulement en rive gauche, mais aussi en rive droite, par effet boomerang. Le maître d'ouvrage, à défaut de pouvoir anticiper, devra en assumer les conséquences, surtout en aval de la rivière. Nous demandons à ce qu'il apporte des garanties plus explicites en ce sens.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 6 : Consommation des espaces agricoles et naturels

Comme indiqué en pièce B du DDAE (§ 5.2.2.2), les évolutions de projet retenu dans le Val d'Allier (décalage du tracé et conception du système d'échange A79/RN7) induisent une consommation supplémentaire d'espace agricole dans ce secteur, évalué à 10% (entre projet DUP et projet DDAE).

Thématique 7 : Consommation des espaces agricoles et naturels

L'ensemble du projet A79 fait l'objet d'études et de travaux d'intégration paysagère. L'avant-projet Paysager sera émis fin juillet 2020 par le concepteur-constructeur et servira de support à la concertation des aménagements paysagers :

- Avec les services de l'état (DREAL, DDT) ;
- Avec les communes, dans le cadre des réunions publiques évoquées précédemment, prévues à la fin de l'été 2020.

La concertation pourra être étendue à la CCAF de Toulon-sur-Allier pour le cas particulier de ce secteur, en cohérence avec les engagements de l'Etat qui prévoient la réalisation de l'insertion paysagère en concertation avec les acteurs du territoire.

Thématique 11 : Compensation environnementale

Le dossier de demande d'autorisation environnementale fait l'état d'un avancement de la compensation au 31/10/19, date d'établissement du dossier.

Depuis, ALIAE a poursuivi ses démarches et l'état d'avancement de la compensation à date est donné dans le cadre de la réponse au complément d'information n°15 de la commission d'enquête.

Pour ce qui concerne la sécurisation de la compensation, ALIAE respecte les demandes du CNPN, à savoir la sécurisation de 50% de la compensation par l'acquisition ou la mise en place d'ORE. Aujourd'hui, 30 hectares de forêt en sénescence totale seront en ORE et plus de 150ha sont ou seront (acquisition en cours par l'intermédiaire de la SAFER de 108 hectares sur la commune de Beaulon) en propriété ALIAE avec mise en place d'ORE sur ces parcelles. Les surfaces restantes seront en convention. Pour les sites propriétés du concessionnaire, un projet de convention avec le CEN leur confiera l'animation de la compensation sur ces sites. Cette animation comprend :

- la recherche d'exploitants agricoles en capacité de répondre aux exigences de la compensation,
- la rédaction du contrat gestion (Bail Rural Environnemental),
- le contrôle des clauses,
- et la rédaction de rapport de synthèse.

L'obligation de résultats du maître d'ouvrage en terme de compensation environnementale implique aussi un important risque financier en cas de dédite de convention. C'est un élément identifié par ALIAE et le choix de réaliser des conventions est pris en connaissance de causes. Pour minimiser ces risques, une indemnité compensatoire calquée sur le montant des MAEC (mesures agro-environnementales et climatiques) majoré à minima de 10% est versée aux exploitants agricoles. Le montant de cette indemnité sera révisé annuellement et s'indexera sur le montant des fermages. En complément, un contrat avec la chambre d'agriculture désignera cette structure comme animatrice foncière pour la recherche de sites en cas de dénonciation de convention.

L'ensemble des sites compensatoires feront l'objet de suivis naturalistes, lesquels permettront d'évaluer l'effet des mesures. Un comité scientifique spécifique aux mesures compensatoires, composé des acteurs locaux (dont les associations naturalistes, des représentants de l'état, des chambres consulaires, de bureaux d'études,...) se réunira aux moins tous les ans pendant 5 ans, puis tous les 5 et 10 ans. Ce comité actera de manière collégiale la révision ou non des plans et pratiques de gestions. Ce fonctionnement a été éprouvé par le groupe Eiffage/APRR dans le cadre notamment de l'autoroute A406 (compensation en 2009, mise en service en 2011).

Le site TOUL\_016 se trouve dans les emprises d'A79, au droit de l'ancien remblai décalé vers le nord du fait de la construction du nouveau viaduc sur l'Allier (zone violette sur l'image jointe).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
 EIFFAGE SÉVIE CIVIL	 egis	 EIFFAGE SÉVIE CIVIL	 APRR	 DORSALYS		 EIFFAGE SÉVIE CIVIL



Pour ce qui concerne le désenrochement des berges de l'Allier, il ne concerne que la rive gauche et les engagements d'ALIAE en termes de protection de la berge au titre des engagements de l'Etat et du contrat de concession portent sur un secteur précis en rive gauche et pas sur la totalité du secteur aval.

### Observation n° 115 – Mr ou Mme Duret – Thiel-sur-Acolin

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

J'avais demandé une mesure de bruit à mon domicile, rien n'a été fait et je n'ai pas été contactée.  
 J'avais demandé un écran ou une butte. Je pense que les vibrations auront aussi beaucoup d'impacts sur les habitations.  
 Ma maison va être classée - c'est une maison à pans de bois.  
 Je vous remercie de prendre en compte ma requête et de me contacter.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées

(écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

#### Cas particulier du lieu-dit La Locaterie des Dômes à Thiel-sur-Acolin :

Pour les bâtiments d'habitation de ce lieu-dit, aucune protection acoustique n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, sur la base des trafics attendus en 2042. Plus précisément, les niveaux sonores prévisionnels en façade, au 1er étage, sont de 55 dB(A) le jour et 52 dB(A) la nuit. Des mesures de vérification du respect des seuils acoustiques seront réalisées un an et 5 ans après la mise en service et, si en cas de non-respect des seuils réglementaires, des actions correctives seront réalisées.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 2*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

### Observation n° 116 – Mr ou Mme Millard – Thiel-sur-Acolin

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Le domaine de la Pierre dont je suis propriétaire est situé en zone jaune (55 à 60 dB) en période nocturne. J'avais demandé une mesure de bruit pour mettre en place un écran ou une butte, mais je n'ai pas été contacté.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

#### Cas particulier du lieu-dit Le Domaine de la Pierre à Thiel-sur-Acolin :

Pour les bâtiments d'habitation de ce lieu-dit, aucune protection acoustique n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, sur la base des trafics attendus en



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

2042. Plus précisément, les niveaux sonores prévisionnels en façade, au 1er étage, sont de 58 dB(A) le jour et 54 dB(A) la nuit.

Eléments graphiques : Voir Annexe 2

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° 117 FB

Thématiques 7 Nuisances sonores et visuelles - 11 Compensations environnementales

Nous nous permettons 2 réflexions :

- 1) une volonté de la part du concessionnaire de ne rien oublier face à ses obligations environnementales concernant la biodiversité, l'eau, et les compensations environnementales qui ne servent à rien car trop distantes de l'aire de passage de l'autoroute,
- 2) l'oubli total des riverains concernant la VUE et le BRUIT. Plus de 25 ans de vie proches de la RCEA avec sa végétation arbustive très importante, nous permettait de l'oublier mais un mois de broyage dévastateur a révélé ces méfaits, L'autoroute, nous en avons tous besoin, mais prévoyez de replanter abondamment pour éviter le bruit et la vue, et cela n'est pas prévu dans cette enquête.

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7 : nuisances acoustiques et visuelles

Le dossier de demande d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique, comporte l'actualisation des études acoustiques dans son intégralité (en annexe 17 de la pièce L). ALIAE prévoit de présenter les résultats des études acoustiques dans le cadre des réunions publiques envisagées à la fin de l'été, comme précisé dans la réponse à la demande de complément n°2 de la commission d'enquête.

L'avant-projet paysager, en cours de finalisation et établi en cohérence et dans la continuité des principes retenus dans les études préalables à la déclaration d'utilité publique, sera également prochainement présenté en commune aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

Thématique 11: Compensation environnementale :

La compensation environnementale est toujours recherchée en premier lieu à proximité de l'impact. Cependant, ALIAE, n'est pas en mesure d'exproprier des terrains dans le cadre de sa recherche de sites compensatoires. La recherche de sites de compensation s'est bien effectuée, dans un premier temps, à proximité immédiate de l'infrastructure. Selon les opportunités et discussions avec les propriétaires privés, notamment touchés par les emprises techniques du projet, ALIAE a été dans l'obligation de rechercher des sites plus éloignés. Il est important de rappeler cependant qu'un coefficient est appliqué aux surfaces des sites compensatoires (cf. DDAE, pièce H, page 12). Il s'agit du coefficient de qualification de la proximité. Ce coefficient de proximité permet de pondérer le gain écologique en tenant compte de

la distance entre le site de compensation et le site d'impact, en lien avec les capacités de déplacement, et donc de colonisation de l'espèce visée. Extrait de la pièce H du DDAE :

Coefficient de qualification de la proximité

Le coefficient de proximité s'applique à partir des critères définis dans le tableau suivant.

Il permet de pondérer le gain écologique en tenant compte de la distance entre le site de compensation et le site d'impact, en lien avec les capacités de déplacement, et donc de colonisation de l'espèce visée des sites de compensation depuis les sites d'impact.

Cette évaluation est conduite en se référant à l'espèce la moins mobile (ou aux capacités de dispersion les plus faibles, en tenant compte de la flore).

Critère	Coeff.
Distance inférieure aux déplacements quotidiens	1
Distance comprise entre les déplacements quotidiens et les déplacements saisonniers	0,75
Distance supérieure aux déplacements saisonniers	0,5

Plus le site est éloigné et plus son pourcentage d'apurement de dette compensatoire est réduit.

La compensation environnementale, quoique parfois un peu éloignée de l'impact, améliore cependant la biodiversité en restaurant des milieux naturels.

## Observation n° 118 – Beaujard François

Thématique 5 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse

Question à la commission d'enquête. Une réponse a été faite.

## Observation n° 119 - Petit Michelle - Cressanges

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 4 Aménagements - propositions et remarques - 6 Consommation des espaces agricoles et naturels - 7 Nuisances sonores et visuelles - 9 Impacts sur la biodiversité - 10 Impacts sur l'air et le climat

J'avais demandé la suspension et le report pure et simple de cette enquête.

La taille, la technicité du dossier et sa complexité ainsi que le mode numérique avaient de quoi décourager le plus grand nombre.

Cressanges est le grand oublié alors qu'il subit de plein fouet une perte de haies et de boisement mais aussi une bétonisation du fait de l'implantation de l'aire de repos !

Nuisances sonores et la pollution de l'air.

L'aire de repos est déjà l'origine d'un trafic important et d'insalubrité. J'en profite pour vous rappeler que les arbres plantés par vos services ont été vandalisés. Je vous demande donc de bien vouloir reconsidérer ces points.

Concernant l'environnement et la biodiversité : je demande que les conditions émises par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) soient validées dans leur intégralité.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Créer un comité de suivi des mesures compensatoires avec le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel ainsi que les associations environnementales pour suivre la mise en place des mesures ERC et d'un accompagnement, sans restriction ni report.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 1 : Problèmes de communication sur le projet : Cf réponse à l'observation n°2.

Thématique 4 : aménagements – propositions et remarques – Aire de repos de Cressanges

L'aire de repos de Cressanges telle qu'existante aujourd'hui a été aménagée par les services de l'Etat. Elle va faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre des travaux de mise au standard autoroutier de l'infrastructure. Les éléments de réponse sur le sujet de l'aire de Cressanges sont apportés au niveau de l'observation n°58.

Thématique 7: nuisances acoustiques et visuelles

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de la commune de Cressanges :

Sur la commune de Cressanges, des protections acoustiques sont prévues pour les habitations des lieux-dits les Ebaudis, les Battais et la Courdille (écran acoustique) et les Perches (isolation de façade), car des dépassements des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit sont attendus à l'horizon 2042. Pour tous les autres secteurs de la commune, les niveaux sonores prévisionnels 2042 restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 3*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE.

Intégration paysagère

L'avant-projet paysager, en cours de finalisation, sera prochainement présenté en commune aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

Thématique 10: Impacts sur l'air et le climat

L'actualisation de l'étude air-santé établie sur la base des études de trafic elle-même actualisée est fournie dans le dossier soumis à l'enquête. La pièce L du DDAE comprend également les bilans GES phase travaux et phase exploitation.

Plus globalement, dans le cadre de la réponse au complément d'information n°14 de la commission d'enquête, les mesures, sur site ou à proximité, envisagées en matière de qualité de l'air et en faveur du climat sont rappelées.

Thématique 9: Impacts sur la biodiversité

Un mémoire en réponse à l'avis du CNPN a été établi et versé au dossier de demande d'autorisation environnementale afin de traiter point par point les observations émises. En ce qui concerne la compensation, les recommandations du CNPN sont suivies (voir réponse au complément d'information n°14 de la commission d'enquête).

Plus globalement, ALIAE se conformera aux prescriptions qui seront formulées dans le cadre de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, étant entendu que cet arrêté s'appuiera sur l'avis du CNPN en ce qui concerne le volet biodiversité.

Le maître d'ouvrage a pris comme engagement de suivre les mesures ERC et d'accompagnement prévues et d'en rendre compte au comité de suivi qui sera mis en place (voir élément de réponse au complément d'information n°9 de la commission d'enquête).

## Observation n° 120 - Thierry Fabienne - Cressanges

*Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet – 7 Nuisances sonores et visuelles – 9 Impacts sur la biodiversité -10 Impacts sur l'air et le climat*

J'ai demandé le report de l'enquête publique du fait de la crise sanitaire et des conditions de déroulement de l'enquête publique.

- Dossier complexe, volumineux et difficile d'accès (nombre de pièces et leur complexité) et la consultation numérique n'est pas toujours évidente. D'ailleurs, le peu d'observations est aussi symptomatique.

- La réunion publique dématérialisée a été programmée le 2 juin mais l'information est parvenue tardivement. Pourquoi ne pas avoir informé les personnes s'étant déjà manifestées dans les registres de cette tenue ?

- Cressanges subit les nuisances sonores qui se sont amplifiées et celles de l'aire de repos et de ses bouteilles d'urines et autres déchets jetés sur place.

- Je n'ai donc jamais été interrogée malgré le fait d'avoir déjà indiqué la problématique du bruit. La perte de boisement, la suppression ou diminution des haies associées à la mise en 2x2 voies sur la partie de Cressanges et au trafic PL font que mon cadre de vie s'est dégradé depuis 10 ans.

- Je constate la non prise en compte des nuisances aussi bien sonores que visuelles et des pollutions de l'air. Comment se fait-il que sur l'ensemble du tracé, ne soient pas prévus des reboisements, des replantations de haies conséquentes, des densifications des espaces naturels existants ? Aussi, je demande que le nécessaire soit fait pour améliorer cette situation.

- Les travaux impactent notre environnement : déboisements, défrichements, arrachages de haies anciennes, zones humides. Il est donc impératif de densifier ce qui a été prévu.

- Si l'enjeu de sécurité routière est largement mis en avant, n'oublions ni les gens qui vivent ici, à proximité de cette route nationale, ni la faune et la flore nécessaires et indispensables. Profitons de ce chantier majeur pour créer, densifier des corridors écologiques, des espaces naturels propices à la biodiversité tant faunistique que floristique.

GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

- Il me semble impératif que les observations de l'Autorité Environnementale soient prises en considération dans le projet et que les mesures de réduction des impacts soient revues, complétées, densifiées.  
- Essayons d'aller au-delà des règles actuelles et anticipons ce que les enjeux environnementaux nous imposeront de faire dans l'avenir proche.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les éléments de réponse à cette observation sont déjà en grande partie traités dans le cadre des observations n°58, 119 et 120, ainsi que dans le cadre des réponses apportées aux compléments d'information n° 2 – 5 – 9 – 12 et 14 de la commission d'enquête.

L'actualisation des études acoustiques est fournie dans son intégralité dans le DDAE (Annexe 17 de la pièce L). ALIAE prévoit de présenter les résultats des études acoustiques et l'avant-projet paysager dans le cadre des réunions publiques qui vont être programmées en communes à la fin de l'été, conformément aux précisions apportées dans le cadre de la réponse au complément d'information n°2 de la commission d'enquête. Il est bien prévu des mesures de reboisement, replantation de haies conséquentes, et densification des espaces naturels existants.

Les interventions d'entretien évoquées ont porté sur la mise en sécurité de l'infrastructure et l'entretien courant des dépendances dans le cadre de sa reprise d'exploitation. Très souvent, le dégagement des emprises a concerné des surfaces qui seront de fait impactées par l'assiette des aménagements envisagés. Comme évoqué dans la réponse au complément d'information n°5 de la commission d'enquête, le parti d'aménagement paysager est dominé par l'usage de la haie (vocabulaire très présent dans le département de l'Allier tel que le Bocage Bourbonnais). Ce type d'insertion paysagère s'inscrit dans l'objectif de restauration du maillage de haies et de continuité avec le paysage environnant. Les haies plantées seront ainsi utilisées pour prolonger des haies existantes, ou rétablir celles qui seront détruites lors de la construction de la deuxième chaussée.

Les observations de l'autorité environnementale ont été traitées point par point dans le cadre du mémoire en réponse intégré au dossier de demande d'autorisation environnementale (pièce L du DDAE).

## Observation n° 121 Patrimoine et environnement

Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 5 Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse  
- 7 Nuisances sonores et visuelles 9 - Impacts sur la biodiversité - 10 Impacts sur l'air et le climat - 11 Compensations environnementales

Le mode dématérialisé ne permet pas à la grande majorité des citoyens d'y contribuer de façon optimale (dossier numérique compliqué à manipuler du fait de sa lourdeur et du nombre de pièces, réunion publique dématérialisée du 2 juin avec information trop tardive. Avait demandé le report de l'enquête,  
- Projet qui pourrait et devrait être plus ambitieux et innovant en matière environnementale et sanitaire et ne pas se contenter de respecter les textes réglementaires,  
- Ne pas oublier les petits habitats pour la faune et la flore : reconstituer des zones de haies bocagères conséquentes tant en hauteur qu'en largeur, des espaces boisés, des zones humides. Un tel projet devrait voir appliquer la règle de compensation consistant à reconstituer 2 fois au moins la surface détruite.  
- Demande qu'un comité de suivi comprenant des experts et des associations environnementales indépendantes soit mis en place tout au long des travaux.

- Nuisances liées à la centrale d'enrobage située aux Gerbottes. Il convient de protéger les riverains aussi bien en matière de bruit que de pollutions. Il faudrait les associer et de les informer régulièrement.  
Il reste des incertitudes sur les mesures compensatoires. Nous demandons que les mesures soient revues et étoffées. Cressanges est impactée aussi bien par les nuisances sonores, visuelles qu'atmosphériques du trafic de la RCEA et subit déjà les nuisances liées à l'aire de repos (déchets sauvages, trafic PL, ...). Or, les mesures de réduction des impacts sont peu nombreuses et restent faibles. Il est donc normal que sur l'ensemble du tracé de la RCEA, des mesures de reboisements conséquentes soient réalisées afin d'atténuer les nuisances sonores pour les habitants.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les éléments de réponse à cette observation sont déjà en grande partie traités dans le cadre des observations n°58, 119 et 120, ainsi que dans le cadre des réponses apportées aux compléments d'information n° 2 – 5 – 9 – 12 et 14 de la commission d'enquête.

En complément, les explications ci-après ont pour objet de synthétiser la démarche suivie en termes de ratios de compensation, qui repose sur une analyse multicritère détaillée.

La compensation est abordée sous deux angles distincts : les zones humides et les espèces protégées.

**Concernant les zones humides**, conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 :

- le maître d'ouvrage a mis en œuvre des mesures d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts potentiels sur les zones humides ;
- les mesures compensatoires sont proposées par le maître d'ouvrage avec un objectif de récréation ou de restauration de zones humides, cumulativement équivalentes sur le plan fonctionnel, équivalentes sur le plan de la qualité de la biodiversité et dans le bassin versant de la masse d'eau (ratio de 1/1) ;
- en dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation proposée par le maître d'ouvrage porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité (ratio de 2/1).

**Concernant la compensation espèces protégées**, il a été utilisé la méthode de l'équivalence écologique. Le détail de cette méthode est présenté dans la pièce H du DDAE relative à la compensation et complétée sur certains points dans le mémoire en réponse à l'avis du CNPN.

Toutefois, il est rappelé que :

- La pondération des impacts (pertes) et du gain est réalisée selon 5 coefficients : l'enjeu des espèces, l'enjeu des habitats, le coefficient d'atténuation, le coefficient de perte relative et la nature de l'impact.
  - Le coefficient d'atténuation vise à intégrer la réduction d'impact sur les populations d'espèces à proximité du projet et contraint à la bonne application des mesures en phase chantier. Ce coefficient est adapté au type de projet (requalification d'une infrastructure existante) par rapport à un projet neuf.
  - Le coefficient de perte relative a été estimé faible pour les habitats le long de la RCEA dans un état de conservation non optimal (dégradation). Ces milieux sont d'une faible qualité écologique notamment au vu de la dégradation de la capacité d'accueil avec une zone tampon soumise à l'effet de bordure de l'infrastructure.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

- Dans le but de ne pas sous-estimer la dette écologique, tous les habitats nécessaires à l'accomplissement du cycle de vie des espèces (dont gagnage) ont été pris en compte sans se limiter aux zones initialement prises en compte (zones de repos et de reproduction des espèces). Les surfaces ainsi prises en compte sont déjà maximisées. Ainsi l'application de coefficients d'ajustement de la dette permet d'intégrer les enjeux écologiques habitats/espèces, tout en intégrant le niveau d'impact ainsi que l'aspect fonctionnel
- L'estimation du gain écologique passe par les 4 critères de gains suivants : proximité fonctionnelle, efficacité des actions de gestion, temporalité de mise en place de la mesure et dynamique de constitution de l'habitat cible. La manière dont sont évalués et mesurés ces 4 critères est pertinente pour juger qu'il y a un apport pour l'état de conservation des espèces.

Le bilan global de gain compensatoire ne pourra être établi qu'à l'issue de la stabilisation et la définition de l'ensemble des sites de compensation.

Cependant, les objectifs d'ores et déjà visés permettent d'établir des ratios a posteriori pour les espèces à enjeu écologique. Si le ratio global est supérieur à 1, la double approche cortège / espèces à enjeu est favorable aux espèces à enjeu car dans le cas présent, avec équivalence écologique et sur le plan surfacique, la compensation d'espèces par cortège permet d'assurer la compensation des espèces à enjeux.

Ainsi le ratio global approche 1 mais dans le détail les ratios par espèces à enjeux sont supérieurs à 1.

Sans être exhaustif, ci-après quelques exemples :

- La dette pour le Chat sauvage est de 43 ha. Avec une surface forestière compensée de 139 ha le ratio de compensation à posteriori est supérieur à 3 ;
- Idem pour le muscardin avec une dette de 48 ha, donc ratio supérieur à 3 ;
- La dette loutre est de 114 mètres linéaires de berges et 3,46 ha de zones de chasse. Actuellement plus de 8 ha dont 3 en acquisition feront l'objet d'aménagement. Le ratio de compensation est supérieur à 2 sachant que les principales mesures visent l'amélioration de l'aspect fonctionnel pour cette espèce ;
- La dette « chiroptères forestiers » est de 34 ha. Avec une surface de compensation de 139 ha le ratio est supérieur à 4 ;
- La dette « chiroptères milieux ouverts » est de 79.4 ha. Avec une surface compensatoire de plus de 150 ha, le ratio est proche de 2 ;
- La dette Triton crêté est de 12.1 ha de prairies de nourrissage. Avec une surface compensatoire de plus de 150 ha, le ratio de compensation supérieur à 10 ;
- La dette Couleuvre d'Esculape est de 4.96 ha de boisement. Avec une surface compensatoire de plus de 139 ha le ratio de compensation est supérieur à 1.

## Observation n° CTOU2

BUISSON Jean-Claude - PRINET Martine - TAUM Richard - DUBUISSON Jean-Yves - SARMENTO José

*Thématique 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

L'aménagement du pont sous la RCEA (RD295) a modifié le sens d'écoulement des eaux sur une importante distante. Maintenant les eaux sont orientées sur Pierrefitte alors qu'auparavant elles s'écoulaient vers Saligny-sur-Roudon. Lors de grosses pluies, l'eau sort des fossés envahit la route et remonte dans les sous-sols des maisons situées plus bas. Nous demandons un bassin de rétention régulateur avant les premières maisons situées du côté de Pierrefitte.  
Signataires pétition : BUISSON Jean-claude et Roland ; PRINET Martine ; TAUM Richard ; DUBUISSON J. Yves ; SARMENTO José.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les travaux d'aménagement du pont de la RD 295 sous la RCEA qui ont modifié le sens d'écoulement sont antérieurs aux travaux d'élargissement de la RCEA objet de l'enquête publique. Toutes les eaux de la future plateforme élargie (y compris du pont élargi) seront recueillies en crête de remblai et acheminées dans un bassin multifonction de l'A79 permettant l'écrêtement des eaux. Toutes les eaux qui tombaient sous l'emplacement de la future plateforme élargie et qui ruisselaient vers la RD seront recueillies dans les bassins de l'A79. L'élargissement n'aggrave pas la situation actuelle. Les riverains devraient se tourner vers le gestionnaire de la RD 295 pour trouver une solution à ce dysfonctionnement.

## Observation n° CCHE1 – Auber Annie - Chemilly

*Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles*

Courrier remis à la permanence de Chemilly le vendredi 5 juin 2020 de 9h00 à 12h00.  
Demande des protections contre les nuisances et signale des problèmes avec la circulation des poids lourds pendant les travaux, qui ont lieu dès maintenant.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

#### Cas particulier du lieu-dit Le Pont de la Creuse à Chemilly :

Au lieu-dit Le Pont de la Creuse, les seuils réglementaires concernant l'exposition au bruit de la future A79 (RCEA) sont respectés (inférieurs à 60 dB(A) le jour et inférieurs à 55 dB(A) la nuit). Aucune protection n'est donc prévue dans ce cadre.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 14*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Comme précisé dans le cadre de la réponse au complément d'information n°7 de la commission d'enquête, la protection des riverains en phase chantier est assurée de manière générale par la mise en œuvre de mesures de réduction :

- Utilisation de matériels homologués et équipés de dispositifs de limitation du bruit : avertisseur de recul « cri du lynx », vibro-fonçeurs haute fréquence pour le battage de palplanches ... ;
- Réalisation anticipée lorsque c'est possible des dispositifs de protection acoustique définitifs (merlons, modelés) ;
- Respect d'horaires adaptés à proximité immédiate des habitations.

Le dossier bruit de chantier, prévu par l'article R571-50 du code de l'environnement, est en cours d'établissement et sera communiqué aux mairies préalablement au démarrage des travaux.

Comme précisé dans la réponse au complément n°2 de la commission d'enquête, le concepteur / constructeur CLEA va prendre contact avec la riveraine qui a déposé ce courrier, afin d'échanger sur l'impact acoustique et les vibrations qu'elle constate au niveau de sa maison.

### **Observation n° CMTB1 – Charmetanbt Guy - Montbeugny**

*Thématique 7 - Nuisances sonores et visuelles*

Courrier remis lors de la permanence à Montbeugny le 4 juin 2020.

Il y a urgence à réaliser ces travaux.

Il ne faut pas dégrader la situation des riverains et ALIAE doit veiller à l'augmentation du bruit qu'engendre cette mise en concession autoroutière et faire en sorte de protéger notamment la commune de Montbeugny, des nuisances visuelles et sonores.

Je propose : - dans la parcelle ZI2 et ZI 3 d'envisager le prolongement du merlon déjà présent en aval du stade municipal - dans la parcelle ZD 9 lorsque la RCEA redevient visible, il faudrait réaliser un merlon végétalisé sur environ 150 mètres.

Ces réalisations permettraient à moindre frais d'atténuer une partie des nuisances venant de la future autoroute.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** Cf observation n°75

### **Observation n° CMOL1 – Guinet Christine**

*Thématiques 1 Problèmes de communication sur le projet - 7 Nuisances sonores et visuelles*

Souhaite l'installation d'un mur antibruit ou butte de terre ou d'un projet paysager au niveau de sa propriété. L'enquête acoustique n'a pas été faite en sa présence ou à son domicile. A tenté plusieurs fois de joindre ALIAE sans succès.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Bois de Sept Fons à Chemilly :

Au lieu-dit Le Bois de Sept Fons, une protection acoustique par isolation de façade est prévue pour l'habitation la plus proche de la future A79, car un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit est attendu à l'horizon 2042. Pour toutes les autres habitations de ce secteur, les niveaux sonores prévisionnels restent inférieurs à ces seuils et n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

Les études acoustiques ne conduisent pas à réaliser des mesures dans chaque habitat situé dans la zone d'études.

Dans un premier temps, des mesures "in-situ" sont réalisées sur une durée de 24 heures en façade de certaines habitations. L'emplacement de ces mesures est choisi de façon à obtenir un bon échantillonnage de données : sur l'ensemble des communes concernées par le projet, à plus ou moins grande distance de la RN79, en surplomb ou en contrebas de la chaussée,...

Ensuite, des calculs sont réalisés aux mêmes emplacements à l'aide d'un logiciel, sur la base des trafics relevés sur la RN79 pendant les mesures : une comparaison est réalisée afin de vérifier la validité du modèle de calcul (certains paramètres peuvent alors être ajustés, la topographie corrigée,...)

Une fois le modèle validé, les calculs des niveaux sonores sont réalisés en façade de toutes les habitations situées de part et d'autre de la RCEA, avec la prise en compte de la projection des trafics à l'horizon 2042.

Pour les habitations en façade desquelles il n'y a pas eu de mesure de bruit réalisée en septembre 2019, mais aussi pour toutes les autres, ce sont effectivement les calculs réalisés avec le logiciel à l'horizon 2042 qui sont retenus pour déterminer si une protection acoustique est nécessaire pour le respect des seuils réglementaires.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 14*

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE.

## Observation n° CMAIL1 – CEN Allier

Thématique 11 - Compensations environnementales

Observations reçues par mail.

Le CEN n'a pas pu étudier une seconde fois ce dossier avec la même attention : lourdeur du dossier, crise sanitaire Covid19.

Regrette que trois ratios de compensation restent inférieurs à 1, d'où une perte d'espace vital pour ces espèces

Le ratio de 1,01 appliqué à la Cistude est trop peu important au regard de l'important territoire traversé par la RCEA Sécurité foncière des mesures compensatoires : 30% en acquisition est trop faible. Il faudrait encore l'augmenter pour assurer une véritable pérennité à ces mesures.

Les procédures de gestion, suivi, réactualisation, restent encore assez floues et théoriques

Rappelle que les conventions restent un outil fragile juridiquement pour la pérennité des mesures

Rappelle que la gestion (PAOG) doit se faire au cas par cas de manière fine et adaptée au niveau local. Ces plans doivent être remis en question à minima tous les 10 ans.

Demande la vigilance des services de l'Etat pour inscrire des engagements forts de préservation des milieux et des espèces

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ratio de compensation inférieur à 1 pour 3 espèces.

Il y a un ratio de 0.90 pour les chiroptères suivants : Grand Murin, Murin à oreilles échanquées et Petit Rhinolophe, un ratio de 0.76 pour la Pie Grièche Ecorcheur et un ratio de 0.51 pour l'Œdicnème criard.

Concernant la Pie Grièche Ecorcheur, le Cahiers d'Habitat « Oiseaux » - MEEDDAT- MNHN précise pour cette espèce « La Pie-grièche écorcheur est une espèce typique des milieux semi-ouverts. Les mots-clés qui résument ses besoins fondamentaux sont : buisson bas épineux, perchoirs naturels ou artificiels d'une hauteur comprise entre un et trois mètres, zones herbeuses et gros insectes..... La plupart des proies sont prélevées au sol ou dans la basse végétation, mais parfois aussi, surtout par beau temps, dans l'espace aérien. Chaque couple occupe un espace vital généralement compris entre 1,5 et 3 ha, volontiers à proximité d'autres couples. » La bande réservée de la RCEA présente tout ou partie des faciès de végétation présentés ci-avant d'où l'observation de l'espèce lors des études initiales. Seulement, cette même bande n'accueille pas la totalité d'un territoire fonctionnel pour cette espèce. Pour cette raison, les différents coefficients qui lui sont affectés sont inférieurs à 1.

Il convient de rajouter à cette réflexion, que le volume globale de la compensation pour les milieux ouverts et semis ouverts (respectivement 152.9 Ha et 47km de haies) lui sera aussi bénéfique puisqu'il s'agira de recréer du milieu bocager. Pour rappel, l'impact résiduel pour cette espèce est de 96.7 Ha. Enfin, non compté dans le volume compensatoire, la gestion extensive de la future dépendance verte lui sera aussi ponctuellement bénéfique, puisqu'elle privilégiera des strates buissonnantes basses avec des milieux ouverts constitués par l'entretien de la clôture.

Concernant l'Œdicnème criard, le Plan Local de Sauvegarde du Grand Est Lyonnais et de l'Est Isère apporte les éléments suivants au sujet de son habitat : « Les biotopes originels de l'espèce sont les pelouses sèches et les

zones à caractère steppique. En France, elle occupe les terrains calcaires caillouteux ensoleillés. On la rencontre aussi sur d'anciennes gravières ou sablières, mais elle a presque disparu des zones de dunes littorales. Cet oiseau a su s'adapter aux milieux créés par l'homme tels que les cultures de maïs, de céréales, vignes et vergers et les friches périurbaines présentant une végétation rase et peu développée.....l'espèce se nourrit généralement dans les milieux à strate herbacée basse, et son territoire vital représente une surface de 1 à 4 km². » Cette même source précise que l'itinéraire culturel du maïs ne permet pas de garantir la pérennité de la première de ponte et que le succès reproducteur de l'espèce repose très certainement, au moins pour partie, sur la seconde nichée (ponte de remplacement).

Concernant le projet A79, les sites impactés par le projet sont les parcelles de maïs du secteur de Toulon sur Allier et représentent seulement une partie du territoire vital d'un couple. Pour ces raisons, la surface compensatoire attribuée à cette espèce souffre de la nature même de l'habitat dans lequel elle a été rencontrée. Une compensation à l'équivalent mènerait à recréer 16.45 Ha de plantations de maïs avec les limites que pose cette culture au développement de l'espèce (destruction quasi certaine de la première nichée, probable des secondes en fonction des méthodes culturales et pauvreté en ressource alimentaire). La compensation proposée par ALIAE sera de nature à garantir la pérennité des pontes et des territoires de chasse proches des sites de reproduction.

Le ratio de compensation pour la Cistude est légèrement supérieur à 1. L'étude naturaliste précise que cette espèce subira des impacts résiduels sur deux sites distincts, à savoir un impact possible sur la queue de l'étang des Bisets et un impact liée à la restauration d'un bassin de traitement de l'actuel RCEA (Lieu-dit le Roudon). Le maître d'ouvrage a pleinement conscience des enjeux pesant sur cette espèce dans ce territoire et de l'importance de ce même territoire pour la population française de Cistude d'Europe. Pour cette raison, le maître d'ouvrage a échangé à plusieurs reprises avec le CEN Allier, porteur local du PNA Cistude, pour une convention d'accompagnement technique sur ce sujet. Très prochainement, ALIAE fera parvenir à cette structure un projet de convention.

Enfin, au-delà du seul aspect compensation, nous pouvons préciser, que la totalité du linéaire de la future A79 sera clôturée et certains secteurs seront équipés de grillages à mailles fines limitant aussi bien l'accès aux amphibiens et aux reptiles. De la sorte, le risque collision sera limité. A cela s'ajoute les nombreux ouvrages hydrauliques pour lesquels les travaux seront de nature à restaurer les connexions écologiques favorables au fonctionnement en métapopulation de l'espèce.

Les éléments de réponse apportés à la demande de complément d'information n°17 de la commission d'enquête traitent les autres commentaires émis par le CEN.

## Observation n° CMAIL2 – Conseil départemental de l'Allier

Thématiques 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs – 7 Nuisances sonores et visuelles – 9 Impacts sur la biodiversité - 10 Impacts sur l'air et le climat – 11 Compensations environnementales

Observations reçues par mail.

Maîtriser les impacts pendant les travaux (eaux, espèces protégées, nuisances riverains).

Préservation sans restriction de la RNNVA.

Continuités écologiques pour petite et grande faune.

Maîtriser les nuisances au voisinage de l'autoroute : air, santé, bruit.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

Partage les remarques formulées relatives aux nuisances sonores. La protection à la source doit être systématiquement recherchée et les protections de façades envisagées en dernier recours. Propose la mise en place d'un comité de suivi pour suivre les niveaux de bruit.

Tout faire pour limiter la fuite du trafic PL en transit sur les routes départementales aux caractéristiques techniques non adaptées à ce type d'usagers. Y compris pendant les travaux où ce type de délestage devrait se limiter au strict nécessaire.

RNNVA : impérieuse nécessité de préserver ce site exceptionnel, voire même proposer des mesures additionnelles volontaristes de protection et de mise en valeur.

Signale un travail partenarial inter collectivités pour une meilleure maîtrise du foncier utile aux mesures compensatoires et invite ALIAE à s'y joindre.

Limiter l'effet tunnel de cet axe afin d'assurer l'irrigation attendue du territoire.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

#### Thématique 3 : Gratuité de l'A79 – Itinéraires alternatifs

Les observations émises par le CD03 sur la fuite du trafic PL portent sur le dossier d'exploitation sous chantier (DESC). Ce dossier est établi en concertation avec les services de l'Etat et fait l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique. Suite à la mise en œuvre du DESC phase 1 au printemps dernier, des fuites de trafic PL ont effectivement été constatées et des mesures correctives ont été mises en place. Les dispositions à venir sont régulièrement corrigées et enrichies sur la base de l'analyse de ce retour d'expérience afin de limiter les nuisances associées à ces circulations.

Pour ce qui concerne l'effet tunnel, il est de fait limité par les dispositions retenues dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, du fait du maintien de la totalité des échangeurs existants, afin d'assurer l'irrigation du territoire traversé.

#### Thématique 7 : nuisances acoustiques et visuelles

ALIAE prévoit de présenter les résultats des études acoustiques actualisées dans le cadre des réunions publiques envisagées à la fin de l'été, comme précisé dans la réponse à la demande de complément n°2 de la commission d'enquête. L'avant-projet paysager, en cours de finalisation, sera également prochainement présenté en commune aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir (fin de l'été 2020).

Pour ce qui concerne le dimensionnement des protections acoustiques, ALIAE respecte les prescriptions émises dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, ainsi que les engagements de l'Etat (extrait Engagements de l'Etat page 49/56) :

Traiter les nuisances sonores via deux types de traitements :

- traitement à la source : consiste à interposer entre la voie et les bâtiments à traiter un écran ou une butte,
- traitement par « isolation de façade » : remplacement des menuiseries extérieures des bâtiments à traiter (si ces menuiseries sont déficientes) par des menuiseries dont l'isolement est compatible avec les niveaux de bruit atteints en façade. S'applique lorsque le traitement à la source est difficilement réalisable ou insuffisant.
- Toutes les habitations dépassant les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont à protéger.

Dans le cas présent, le dimensionnement des protections acoustiques ne privilégie pas la protection individuelle mais respecte bien les Engagements de l'Etat.

S'agissant de la protection d'un seul étage et / ou en cas de bâti isolé ou sous forme de hameau de quelques maisons, il est envisagé une isolation de façade des étages des bâtis concernés par un dépassement de seuil d'impact sonore. Ce type de protection n'est envisagé qu'en dernier recours en cas d'impossibilité de réduire le bruit à la source, en cas de contrainte technique ou encore lorsque la protection engendre un surcoût disproportionné par rapport au gain obtenu. L'isolation de façade n'est réalisée que si les mesures effectuées sur les bâtis concernés montrent un isolement entre extérieur et intérieur insuffisant par rapport aux normes.

Les solutions proposées viennent en complément des protections existantes et se composent de 10 écrans antibruit, 23 merlons et 51 isolations de façade. Le bilan global de l'actualisation de l'étude acoustique menée par ALIAE, par rapport à l'étude CEREMA, conduit à considérer une augmentation du linéaire de merlons (3815ml contre 3125ml initialement) et une augmentation significative du linéaire d'écrans (2725 ml contre 1345 ml initialement, soit 7850 m2 contre 3500 m2 initialement).

Pour ce qui concerne les isolations de façades, il s'agit de 51 protections sur 770 récepteurs de la bande d'étude, soit de l'ordre de 6%. Cette proportion est relativement faible pour une opération de ce type en milieu rural présentant une part non négligeable d'habitats diffus sous forme de hameaux.

En matière de protection acoustique, ALIAE, maître d'ouvrage de l'opération, a une obligation de résultats, et le respect des niveaux acoustiques sera vérifié dans le cadre du volet environnemental du bilan LOTI de l'A79 (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) obligatoire à un an (bilan intermédiaire) et cinq ans après la mise en service de l'A79 (bilan final).

Ces mesures seront effectuées selon les modalités définies dans les normes en vigueur, de manière à vérifier l'efficacité des protections et le respect des seuils fixés par la réglementation. Le cas échéant, des mesures correctives seront mises en œuvre dans un délai raisonnable fonction de la nature, des dimensions de la protection à mettre en œuvre et des contraintes éventuelles particulières du site d'implantation. Il est difficile de préciser un délai sans connaître la nature des éventuels aménagements à réaliser. Toutefois, la bonne mise en œuvre de ces éventuelles actions correctives, en termes d'efficacité et de délais de réalisation, sera supervisée par le comité de suivi environnemental présidé par la préfecture (voir détail ci-après).

Ce suivi de l'efficacité des protections acoustiques sera mené dans le cadre plus global du comité de suivi environnemental tel que prévu aux Engagements de l'Etat, constitué avant le début des travaux de manière à s'assurer du respect, sur la durée du chantier et de l'exploitation, de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Ce comité de suivi est présidé par la préfecture de l'Allier et est composé d'élus, de responsables socio-économiques et d'associations, dans l'esprit de la composition du comité de suivi institué après le débat public.

Le comité de suivi environnemental se réunit :

6. Au stade avant-projet,
7. Au démarrage des travaux,
8. Au cours de la phase chantier, le comité de suivi peut être réuni annuellement sur demande de ses membres ;
9. dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental,
10. entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

Les deux dernières étapes citées ci-avant s'inscrivent dans le cadre du bilan socio-économique et environnemental de l'opération, à la charge du concessionnaire, conformément à la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieures de 1982, dite « loi LOTI » et à la circulaire « Bianco » de 1992 à propos du bilan intermédiaire. Ce bilan a pour objet de :

- Démontrer le respect des obligations et engagements du maître d'ouvrage dans les différentes phases de la construction de l'infrastructure,
- Évaluer les effets réels de l'ouvrage après sa mise en service,
- Prévoir et planifier les mesures d'améliorations éventuellement nécessaires à l'issue du bilan,
- Rendre public les engagements du maître d'ouvrage en matière de prise en compte de l'environnement et les effets réels constatés.

Les éléments du bilan LOTI sont rapportés systématiquement au Comité de suivi des engagements de l'État. Ce bilan établi à un stade « stabilisé » de l'infrastructure en exploitation constituera un « état 0 » du patrimoine, des services rendus et des fonctionnalités environnementales de l'objet construit. Cet état servira de référence dans l'objectif de toujours maintenir un service au moins équivalent à cet état 0 pendant toute la durée de concession.

Ainsi, le suivi de l'insertion paysagère de l'infrastructure ainsi que la vérification de l'efficacité des protections acoustiques mises en œuvre par rapport aux objectifs fixés par les Engagements de l'Etat sont bien prévus dans le cadre de ce comité de suivi.

Thématique 9 : Impact sur la biodiversité

Une attention particulière est apportée dans le traitement de la RNNVA, en coordination avec la DREAL et le gestionnaire de la réserve.

A ce titre, une convention avec le gestionnaire de la Réserve naturelle du Val d'Allier (la LPO) est en cours de signature. Cette convention prévoit notamment un accompagnement du constructeur par la LPO durant la phase travaux pour tout ce qui concerne la RNNVA. Ainsi, une personne de la LPO sera présente durant les travaux les plus sensibles dans la RNN (déboisement, création de piste...). Cet accompagnement permettra à la LPO de veiller au respect des consignes environnementales et de conseiller le constructeur sur bonnes pratiques à mettre en œuvre pour limiter l'impact du chantier sur la faune et la flore exceptionnelles de la réserve. Une seconde convention avec le concessionnaire est en cours d'élaboration pour la phase exploitation.

## Observation n° CMAIL3 – Lacroix Agnès

Cf. observation n° 112

## Observation n° RMOL1 – Montagnier Jean-Pierre - Molinet

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Signale des nuisances sonores, "uniquement par vent de Nord Est".

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Verne à Coulanges (erreur dans le tableau / observation)

Dans ce secteur aucune protection acoustique n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 11*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° RMOL2 – Saty Lucien - Molinet

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Nous habitons une maison en location située à 150 mètres de la RCEA et les nuisances sonores sont très importantes. Nous souhaitons une isolation de façade et le remplacement des menuiseries extérieures.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du Chemin de la Maison Neuve à Molinet :

Dans ce secteur situé au Nord de l'infrastructure, une protection acoustique de type isolation de façade est prévue pour le bâtiment d'habitation le plus proche de la future A79, puisque les niveaux sonores en façade sont supérieurs



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

aux seuils réglementaires. Pour les habitations plus éloignées, aucune protection acoustique complémentaire n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 12*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° RDIO3 – Fournier Clayeux - Diou

Cf. observation n° 26

## Observation n° RDCH4 – Perrin Didier

*Carrières, espaces de stockage et bande transporteuse*

Demande la création d'une carrière sur ses terres agricoles.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :** L'information a été communiquée à l'équipe travaux.

## Observation n° RCOU01 – Melin Daniel (Maire)

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Signale une erreur dans le DAE : au lieu-dit « Bois des Forges », le long de la RD595 entre le pont de la RCEA et le carrefour avec la route de Monétay, deux maisons ne sont pas représentées (MMme CHASSOT H. MMme DUBUISSON V). Indique que ces habitations subissent déjà des désagréments sonores, qui risquent de s'aggraver avec l'autoroute et demande que des mesures soient prises pour les réduire (merlon ou mur anti-bruit), d'autant qu'il semble que rien ne soit prévu. Signale que le bruit vient plutôt de l'amont du côté de Pierrefitte (car RCEA en contrebas à cet endroit)

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

*Thématique 7: nuisances acoustiques*

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des

niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Bois des Forges à Coulanges :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations de ce secteur restent globalement inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique. Seule l'habitation la plus proche de la future A79 doit faire l'objet d'une protection par isolation de façade.

Les 2 habitations nouvelles situées le long de la RD595 ont bien été prises en compte dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact (même si elles n'apparaissent pas sur certaines cartographies du dossier). Les niveaux sonores calculés en façade de ces habitations sont inférieurs ou égaux à 55 dB(A) le jour et 51 dB(A) la nuit.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 8*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° RCOU02 – Melin Daniel (Maire)

*Thématique 8 - Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

Signale que le bassin de rétention situé à « Bois des Forges » présente un dysfonctionnement car l'eau n'est pas retenue en cas d'orage et se déverse en-dessous créant une forte érosion.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Ce dysfonctionnement a été identifié dans le cadre des études ; il s'agit du bassin 801-2. Le problème est bien identifié et pris en compte dans les phases projet et exécution. En phase définitive, le volume du bassin va être agrandi pour écrêter les eaux de plateforme à une fréquence centennale. En phase provisoire, un diagnostic sur le fonctionnement du bassin sera fait pour identifier et corriger le dysfonctionnement dans cette période transitoire.

Pour le contexte, et pour mémoire, le riverain en aval a construit son bâtiment sur le thalweg, dans une situation défavorable et est de fait inondé. Une fiche de concertation est en cours de traitement sur ce point technique.

## Observation n° RCOU03 – Laforêt Séverine

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Sont inquiets de l'augmentation du bruit que va engendrer le trafic routier sur l'autoroute. Ne connaissent pas les mesures envisagées et souhaitent que l'impact auditif soit réduit.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

*Thématique 7: nuisances acoustiques*

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

GIE CLEA		Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
						

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Les Brosses à Coulanges :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade de l'habitation située au lieu-dit Les Brosses restent inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 8*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° RCOU04 – Mr et Mme Dubuisson

Cf. observation n° 88

## Observation n° RCOU05 – Mr et Mme Coiffard

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Signalent qu'ils sont ennuyés par les nuisances sonores venant côté Est et Nord-Est.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Verne à Coulanges :

Dans ce secteur aucune protection acoustique n'est imposée par la réglementation, puisque les niveaux sonores restent inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 11*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

## Observation n° RCOU06 – Mme Goyard – Mr Chassot

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Souhaitent que des mesures soient prises pour limiter les nuisances sonores de l'autoroute, sans pour autant altérer la vue depuis leur propriété.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du lieu-dit Le Bois des Forges à Coulanges :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations de ce secteur restent globalement inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique. Seule l'habitation la plus proche de la future A79 doit faire l'objet d'une protection par isolation de façade.

Les 2 habitations situées le long de la RD595 ont bien été prises en compte dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact (même si elles n'apparaissent pas sur certaines cartographies du dossier). Les niveaux sonores calculés en façade de ces habitations sont inférieurs ou égaux à 55 dB(A) le jour et 51 dB(A) la nuit.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 8*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## Observation n° RPSL01 – Château Hervé

Thématique 1 Problèmes de communication sur le projet – 3 Gratuité de l'A79 - itinéraires alternatifs – 4 Aménagements - propositions et remarques – 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande si la remise en état des routes et des chemins communaux empruntés par les poids lourds pendant les travaux sera prise en charge par ALIAE. Demande s'il est possible de mettre en œuvre des contrôles de vitesse de ces véhicules, dans et à proximité des villages (c.o.). Souhaite la mise en place de feux tricolores entre le Proxy et 50 m au-dessus de la salle de la mairie afin de sécuriser les croisements de véhicules et éviter les zones à risque. Demande la mise en place d'écrans anti-bruit en raison de l'augmentation du trafic, d'autant que cela pourrait se cumuler avec d'autres nuisances sonores (projet éolien controversé à l'étude). Souhaite l'interdiction de passage des poids lourds qui souhaiteraient éviter les péages ou/et qui seraient détournés par leur gps. Demande la remise à niveau de l'ouvrage sur la Loddes (VIA 772) afin de réduire le bruit (claquement à chaque passage de véhicule), et de même pour la construction du second ouvrage (VIA 771). Demande qu'un accès piéton soit possible de l'aire de parking de Pierrefitte-sur-Loire jusqu'à un terrain communal à proximité immédiate, et ainsi rendre possible la vente directe de produits locaux. Souhaite connaître le calendrier des travaux pour anticiper d'éventuels passages sur la D779 à Pierrefitte-sur-Loire et organiser la sécurisation.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 3 : Gratuité de l'itinéraire A79 – Itinéraires alternatifs- Interdiction des passages PL sur la D779, contrôle de vitesse, mise en place de feux tricolore...

Les conditions de circulation en dehors de l'autoroute sont de la responsabilité des gestionnaires de voiries concernés, et s'inscrivent dans des schémas de circulation plus globaux que la seule A79.

En revanche, il doit toujours exister un itinéraire alternatif et gratuit à une autoroute payante, même si cet itinéraire comporte des aménagements visant à dissuader cela. Par conséquent, l'interdiction des PL (même en transit) n'est pas possible sur la totalité des routes secondaires. Ce sujet est cependant également du ressort des gestionnaires de voiries concernés et services de l'Etat.

La nature et le calendrier des travaux seront présentés dans le cadre des réunions publiques envisagées. L'état d'urgence sanitaire étant encore en vigueur au début de la période estivale 2020, les réunions publiques seront tenues à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Plusieurs thématiques y seront abordées, et notamment la présentation :

- des intervenants,
- du projet et travaux associés (y compris planning),
- des protections acoustiques prévues,
- des aménagements paysagers prévus,
- des contraintes générées par les travaux.

Une réunion publique sera tenue par commune, excepté pour les communes faiblement impactées par l'infrastructure (linéaire limité) qui seront regroupées avec une commune voisine.

Thématique 4 : Aménagements – Propositions et remarques

L'utilisation des voiries publiques fera l'objet de constats avant et après travaux ; les dommages constatés causés par le chantier seront pris en charge par ALIAE.

Nuisances acoustiques liées au viaduc de la Loddes : D'une manière générale, les joints des viaducs existants de la RCEA seront diagnostiqués et changés si besoin. Concernant plus précisément le viaduc existant de la Loddes VIA 777, il a été effectivement constaté des problèmes de vibrations, et les joints de chaussée seront changés. Les joints des ouvrages neufs respecteront les normes en vigueur, qui intègrent la problématique des nuisances sonores.

Thématique 7: nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier de la commune de Pierrefitte-sur-Loire :

Sur la commune de Pierrefitte-sur-Loire, des protections acoustiques à la source (merlon ou écran) vis-à-vis de la future A79 sont prévues pour les habitations du Louage Blanc et des Petits Brulés, afin de respecter les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations. De plus, une protection par isolation de façade est prévue pour une habitation du lieu-dit La Goutte Naizin.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 13*

## Observation n° RPSL02

BUISSON Jean-Claude - PRINET Martine - TAUM Richard - DUBUISSON Jean-Yves - SARMENTO José

Cf. observation n° CTOU2

## Observation n° RPSL03 – Angleys Xavier

*Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles*

Signale de fortes nuisances sonores au niveau de l'ouvrage sur la Loddes VIA 772 qui fait un double claquement lors du passage des véhicules, et qui touchent plusieurs riverains (La Queue de l'étang, La Reverdite, Le Breuil (4 habitations). Indique la présence de chambres d'hôtes sur ce site et l'indisposition des clients qui en découle. Demande que ce problème acoustique soit résolu lors de la mise à niveau de cet ouvrage et lors de la construction du second 5VIA 771).

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

D'une manière générale, les joints des viaducs existants de la RCEA seront diagnostiqués et changés si besoin. Concernant plus précisément le viaduc existant de la Loddes, il a été effectivement constaté des problèmes de vibrations, et les joints de chaussée seront changés. Les joints des ouvrages neufs respecteront les normes en vigueur, qui intègrent la problématique des nuisances sonores

### Observation n° RPSL04 – Mr Cuissinat

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Demande la mise en place d'une protection acoustique entre le « Louage blanc » et le pont de l'actuel RCEA qui enjambrera la route départementale reliant Pierrefitte à Saligny, du fait du bruit occasionné par l'augmentation du trafic.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7 : nuisances acoustiques

Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Cas particulier du secteur du lieu-dit Louage Blanc à Pierrefitte-sur-Loire :

Une protection acoustique vis-à-vis de la future A79 est prévue pour les habitations du Louage Blanc, afin de respecter les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations. Cette protection à la source est composée de merlons et d'un écran acoustique.

Éléments graphiques : Voir Annexe 13

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

### Observation n° RPSL05

Cf. observation n° 88

### Observation n° RDSB1 – Chaverou Jean-Pierre

Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Il demande la mise en place d'écrans acoustiques sur la section d'autoroute longeant les secteurs les Prats, les Rodillons, les Montets et jusqu'à l'abbaye de Sept Fons. Il a réalisé des mesures acoustiques lors de l'enquête DUP en 2016 avec un sonomètre Skytronic norme IEC 651 et précise que les niveaux sonores enregistrés entre 37,3 et 59,3 dBa (passage camion frigorifique pour le dernier chiffre) constituent des nuisances sonores déjà difficilement acceptables sachant qu'elles devraient augmenter avec l'accroissement de la vitesse des véhicules de 90 km/h à 130 km/h. Il rappelle un passage du rapport d'enquête DUP indiquant que le concessionnaire sera tenu de respecter les limites acoustiques réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (note de la commission d'enquête : la limite diurne semble déjà presque atteinte dans l'état actuel). Ces nuisances sonores vont s'ajouter à la pollution de l'air. Il fait également remarquer que la RCEA en 2x2 voies est gratuite sur d'autres tronçons avec une vitesse limitée à 110 km/h lui paraissant déjà raisonnable.

### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7 : nuisances acoustiques - Cas particulier de la commune de Diou :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. A noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Dans le secteur mentionné, les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations restent globalement inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, sauf pour les 2 habitations les plus proches de la future A79, qui feront l'objet d'une protection acoustique par renforcement de l'isolement de façade (cf. plans ci-joints).

Note : Les seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit correspondent à des niveaux sonores "moyens" (dits LAeq), mesurés selon des conditions normées, et non pas au niveau sonore maximum instantané relevé au passage d'un camion, par exemple. Les mesures ne sont pas directement comparables.

Éléments graphiques : Voir Annexe 15

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

### Observation n° RDSB2 – Mr et mme Presles

Thématiques 7 - Nuisances sonores et visuelles - 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Souhaitent que la végétalisation entre la RCEA et le lieu-dit Les Pochons soit maintenue. Demandent la revégétalisation entre Les Pochons et la D718 pour cacher la future autoroute et atténuer le bruit. Demandent un

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

entretien régulier du bassin de décantation au lieu-dit les Broses, à Diou, des déchets issus des véhicules étant régulièrement retrouvés dans le fossé.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 7: nuisances visuelles

L'avant- projet paysager au droit de la commune de Dompierre-sur-Besbre sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir.

L'état d'urgence sanitaire étant encore en vigueur au début de la période estivale 2020, les réunions publiques seront tenues à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Plusieurs thématiques y seront abordées, et notamment la présentation :

- des intervenants,
- du projet et travaux associés (y compris planning),
- des protections acoustiques prévues,
- des aménagements paysagers prévus,
- des contraintes générées par les travaux.

Le point particulier du traitement paysager entre les Pochons et la D718 sera abordé dans ce cadre.

De plus, les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Thématique 8: impact sur les eaux superficielles et souterraines

L'exploitant de l'infrastructure prend en charge, les opérations de maintenance et d'entretien courantes suivantes :

Réseau d'assainissement, bassins, talus, fossés et merlons :

- Nettoyage courant du système d'assainissement et de drainage y compris sur chaussées
- Enlèvement des obstructions du réseau d'assainissement et de drainage
- Curage de l'assainissement et du drainage lorsque ce dernier est saturé
- Nettoyage du système d'assainissement lors de pollutions accidentelles
- Traitements spéciaux des boues et résidus en provenance du système d'assainissement et de drainage (y compris bassin de décantation)
- Remplacement et réparation des filtres

L'état des emprises de l'infrastructure sera donc amélioré par rapport à la situation existante.

### Observation n° RDSB3 – Mr Roux

Thématique 8 - Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Possède un plan d'eau de 25x30 m alimenté par un fossé au lieu-dit Condan, la route étant 6 à 7 m plus haut. Demande que son plan d'eau ne soit pas déconnecté de son alimentation actuelle et qu'il reste en l'état.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La parcelle cadastrale ZP0003 de la commune de Dompierre-sur-Besbre longe la RCEA. Nous comprenons que l'étang situé en partie sur cette parcelle est alimenté par un fossé venant de la RCEA. Un ouvrage hydraulique de diamètre 400mm passe actuellement sous la RCEA au niveau de ce bois en amont de l'étang. Nous comprenons que l'étang est alimenté par cet OH via un fossé qui relie cet OH à l'étang. Cet ouvrage sera remplacé par l'OH615 de 1400 mm de diamètre afin d'augmenter la transparence hydraulique et écologique et d'assurer la continuité du fossé. La continuité hydraulique sera maintenue en phase travaux. Il n'y a donc pas de raison que l'alimentation en eau de l'étang soit perturbée, aussi bien en phase travaux qu'en phase exploitation.

### Observation n° RDSB4 – Charpin Jean-Marc

*Thématiques 4 Aménagements - propositions et remarques - 7 Nuisances sonores et visuelles*

Demande un mur anti-bruit au niveau des Montets, à Diou, pour éviter le bruit au-dessus du pont du Roudon. Pourquoi ne pas rétablir un passage sur notre chemin communal (passerelle piéton/vélo) pour rejoindre la voie verte, sans oublier le passage du gibier, sachant qu'avec les travaux en cours nous avons le bruit et la poussière du chemin communal.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

Thématique 4: rétablissement d'un passage sur le chemin communal

Cette demande de création d'un rétablissement n'a pas été retenue dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et seul le maintien des rétablissements existants est prévu dans le cadre des aménagements à la charge d'ALIAE. Pour ce qui concerne le gibier, le Roudon assure la fonction de corridor écologique dans le secteur.

Thématique 7: nuisances acoustiques – Cas particulier du lieu-dit Les Montets à Diou :

Les niveaux sonores prévisionnels en façade des habitations des Montets restent inférieurs aux seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit : ils n'imposent pas la mise en œuvre de protection acoustique.

*Éléments graphiques : Voir Annexe 6*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

### Observation n° RDSB5 – Finck Daniel

*Thématique 8 - Impacts sur les eaux superficielles et souterraines*

Je suis propriétaire du domaine de l'Hautbois à Dompierre-sur-Besbre. La bande DUP de mise à 2x2 voies de la RCEA et l'emprise des travaux empiètent sur une source situé dans "la grande Vernière" (bassin de rétention B638-1 prévu à son emplacement). Les travaux d'élargissement empiètent également sur toute la longueur du ruisseau alimenté par

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre				Émetteur
					

cette source. Ce ruisseau se joint à un deuxième ruisseau et le ruisseau unique en résultant et qui rejoint l'abbaye de 7 fons est grevé d'une servitude datant de 1747 au bénéfice de l'abbaye. La source et le ruisseau cités en amont seraient-ils supprimés ? La politique de l'eau ne prévoit-elle pas de conserver toutes les ressources hydrauliques ?

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

La présence de cette source ainsi que du fossé qu'elle alimente sera vérifiée sur le terrain. Une étude complémentaire sera effectuée. Les travaux seront menés de façon à préserver cette source ainsi que le fossé qu'elle alimente. Si nécessaire, un déplacement du bassin sera proposé.

### Observation n° DELBES – Délibération conseil municipal Besson

#### Thématique 7 Nuisances sonores et visuelles

Veiller à la préservation de l'environnement par la mise en place effective de plantations aux abords de la voie afin d'atténuer l'impact visuel de cet axe depuis le bourg, plantations d'ailleurs prévues dans le projet.  
Réduire au maximum les nuisances sonores par le biais de solutions appropriées et en réalisant, si besoin de nouvelles études afin de tenir compte des vitesses maximales autorisées sur autoroute, en particulier sur le hameau des Gibons où des merlons étaient prévus dans le dossier relatif à l'étude d'impact réalisé en 2009, mais qui à ce jour, ne sont toujours pas réalisés, mais aussi plus largement sur l'ensemble des habitations situées à proximité de cet axe.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'avant-projet paysager au droit de la commune de Besson sera prochainement présenté aux élus et aux riverains et concerté dans son ensemble dans le cadre des réunions publiques à venir.

L'état d'urgence sanitaire étant encore en vigueur au début de la période estivale 2020, les réunions publiques seront tenues à la fin de l'été 2020 sauf nouvelle restriction sanitaire. Plusieurs thématiques y seront abordées, et notamment la présentation :

- des intervenants,
- du projet et travaux associés (y compris planning),
- des protections acoustiques prévues,
- des aménagements paysagers prévus,
- des contraintes générées par les travaux.

Le point particulier du traitement paysager entre les Pochons et la D718 sera abordé dans ce cadre.

De plus, les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-construteur d'ALIAE.

A noter que le cas particulier de la commune de Besson fait déjà l'objet de dossiers d'aménagements particuliers au titre :

- Du site patrimonial remarquable, au titre de l'article L632-1 du code du patrimoine,
- Du monument historique classé « Château-fort de Fourchaud »

Un premier échange a déjà eu lieu fin 2019 avec l'UDAP de Moulins dans le cadre de l'insertion paysagère de l'infrastructure vis-à-vis des monuments historiques classés ou inscrits et d'un site patrimonial remarquable. Les planches afférentes de l'AP Paysager ont été produites en avance de phase pour permettre la saisine de cette unité de la DRAC.

#### Thématique 7: nuisances acoustiques

##### Généralités relatives à la mise à 2x2 voies de la RN79 et à sa requalification en axe autoroutier :

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. À noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

Sur la commune de Besson, des protections acoustiques sont prévues pour les habitations qui seront exposées à un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit (sur la base des trafics à l'horizon 2042) : écrans acoustiques, merlons et isolations de façade.

Éléments graphiques : Voir Annexe 4

### Observation n° DELCOU – Délibération conseil municipal Coulanges

#### Thématiques 7 Nuisances sonores et visuelles – 8 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

#### Réponse du Maître d'Ouvrage :

##### Thématique 7: nuisances acoustiques

Dans le cadre du projet, une mise à jour de l'étude d'impact acoustique a été réalisée en 2019 sur la base des dernières prévisions de trafic et des derniers éléments modifiés du tracé. Afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations les plus exposées au bruit de la circulation sur la RCEA, des protections acoustiques ont été dimensionnées (écrans, merlons ou isolations de façades). Elles doivent permettre d'assurer le respect des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit en façade de ces habitations, sur la base du trafic prévisionnel à l'horizon de l'année 2042. Le choix de retenir ces seuils est favorable aux riverains, puisqu'il s'agit de ceux définis par la réglementation lors de la création d'une infrastructure nouvelle. Ils sont plus exigeants que ceux imposés pour une modification d'infrastructure, dont relève en réalité le projet d'élargissement et de requalification de la RN79 en autoroute. À noter que le calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte de l'augmentation de la vitesse de circulation sur la RCEA après sa requalification en axe autoroutier.

##### Position des points de mesure de bruit réalisés en septembre 2019 aux abords de la RN79 actuelle :

La position des points de mesure a été choisie de façon à obtenir des données en façade d'habitations plus ou moins proches de l'infrastructure, en surplomb ou en contre-bas de celle-ci, en étage ou en rez-de-chaussée, ... L'objectif de

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

ces mesures est d'analyser l'ambiance sonore existante aux abords du projet et de valider de modèle de calcul réalisé pour l'évaluation des niveaux sonores prévisionnels à l'horizon 2042 (mise en service + 20 ans).

Ainsi, sur la commune de Coulanges, 2 points de mesure ont été réalisés, aux lieux-dits Le Bois Reret (au rez-de-chaussée de l'habitation de M. Talabart) et Le Bois des Forges (au 1<sup>er</sup> étage de l'habitation de M. Garin), situés respectivement à 280 m et 50 m environ de la RN79.

Niveaux sonores prévisionnels 2042 et protections acoustiques sur la commune de Coulanges :

Sur la commune de Coulanges, des protections acoustiques de type isolation de façade sont prévues pour les habitations isolées qui seront exposées à un dépassement des seuils de 60 dB(A) le jour et/ou 55 dB(A) la nuit, sur la base des trafics à l'horizon 2042 (cf. plans ci-joints). Les lieux-dits concernés sont Le Bois Bonneau, Le Château Blanc, Le Bois des Forges et Pirly.

*Eléments graphiques : Voir Annexe 8*

Les riverains ayant remonté des problèmes dans le cadre de l'enquête publique ou des inquiétudes vis-à-vis du niveau acoustique de la future infrastructure vont être rencontrés individuellement par le concepteur-constructeur d'ALIAE.

Thématique 8 - Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Ce dysfonctionnement a été identifié dans le cadre des études ; il s'agit du bassin 801-2. Le problème est bien identifié et pris en compte dans les phases projet et exécution. En phase définitive, le volume du bassin va être agrandi pour écarter les eaux de plateforme à une fréquence centennale. En phase provisoire, un diagnostic sur le fonctionnement du bassin sera fait pour identifier et corriger le dysfonctionnement dans cette période transitoire.

Pour le contexte, et pour mémoire, le riverain en aval a construit son bâtiment sur le thalweg, dans une situation défavorable et est de fait inondé. Une fiche de concertation est en cours de traitement sur ce point technique.

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## 5 ANNEXES

---



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

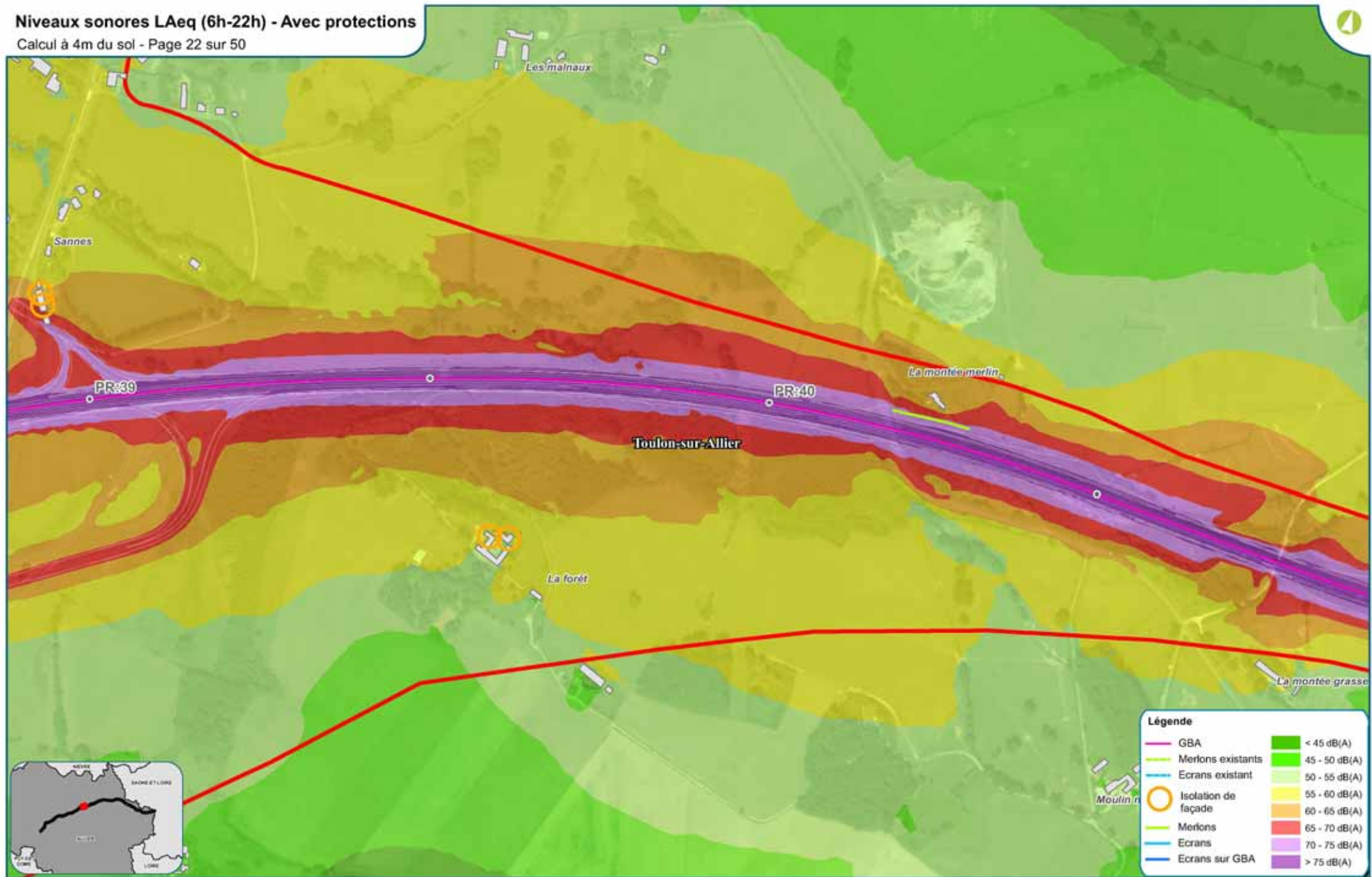
---

## ANNEXE 1 – Acoustique Toulon-sur-Allier

---

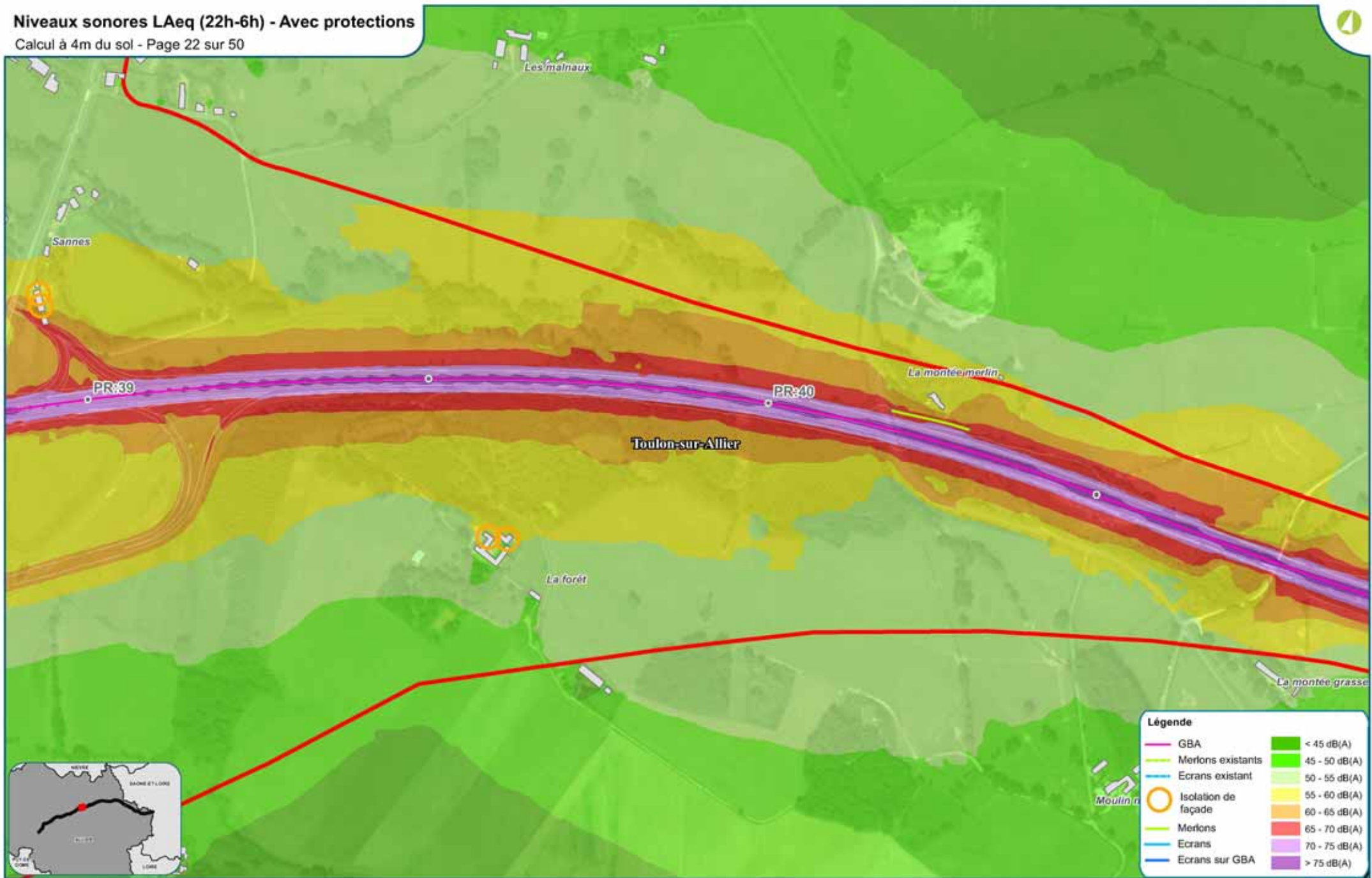
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 22 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 22 sur 50



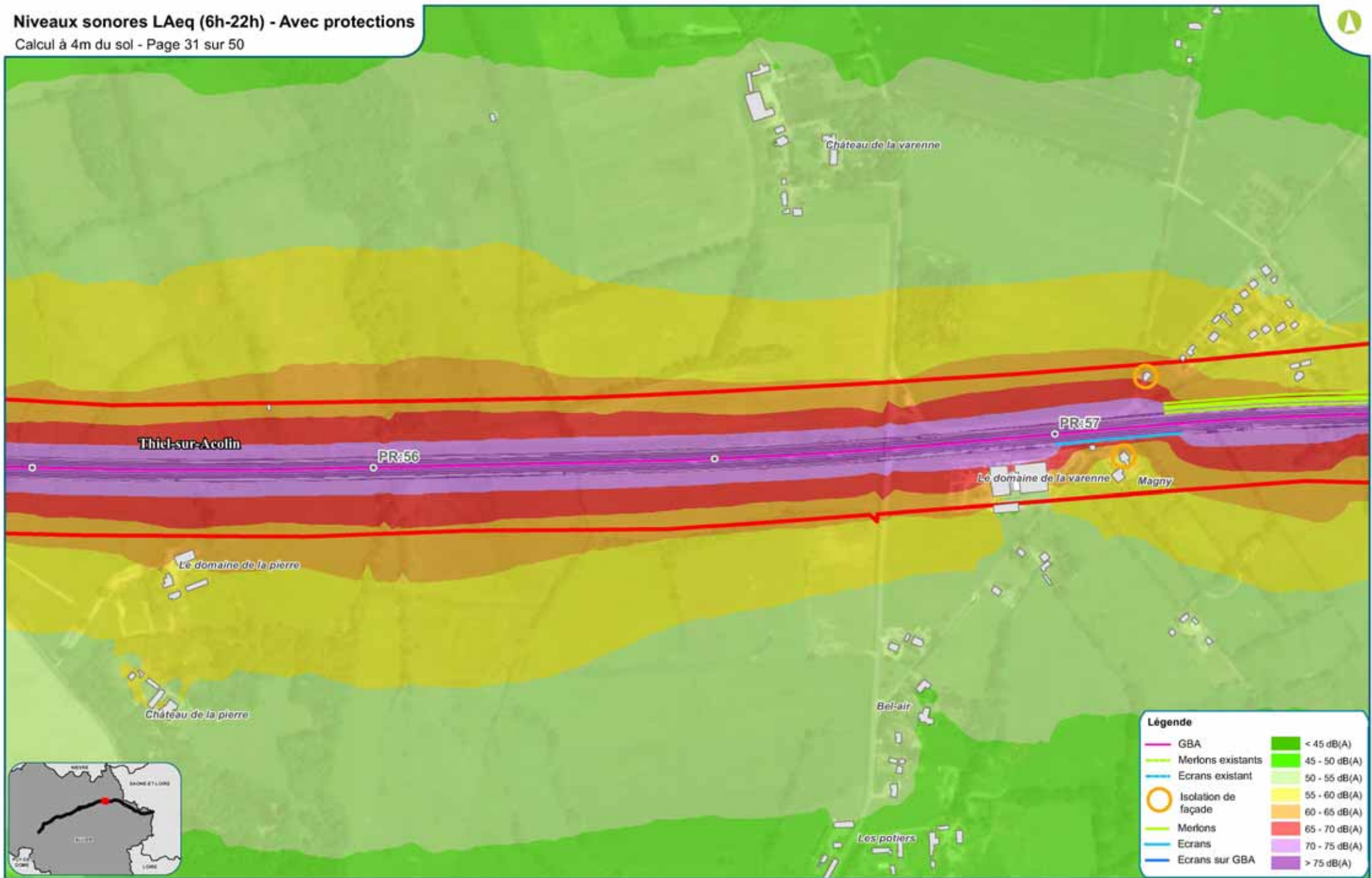
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 2 – Thiel-sur-Acolin

---

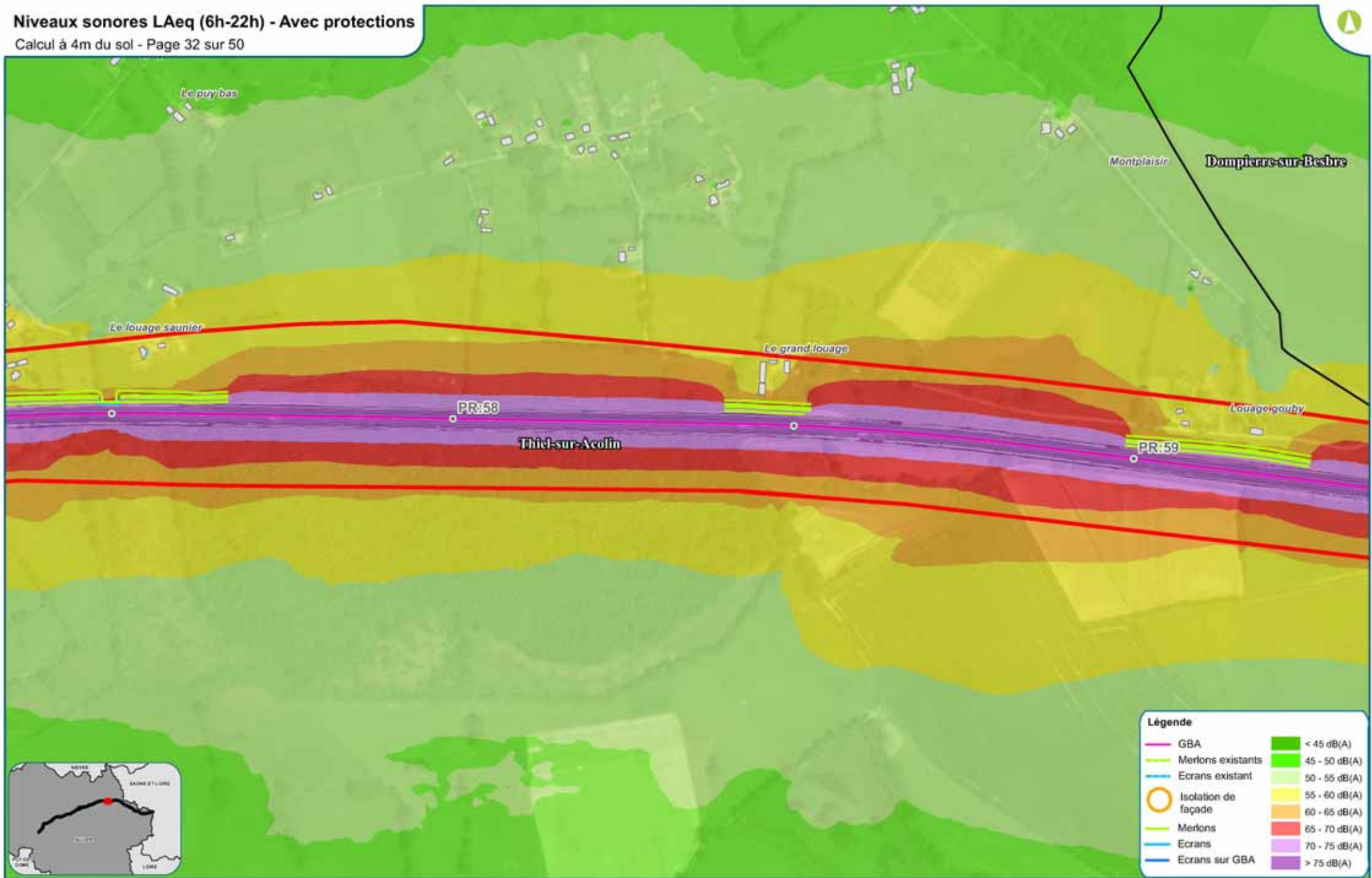
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 31 sur 50



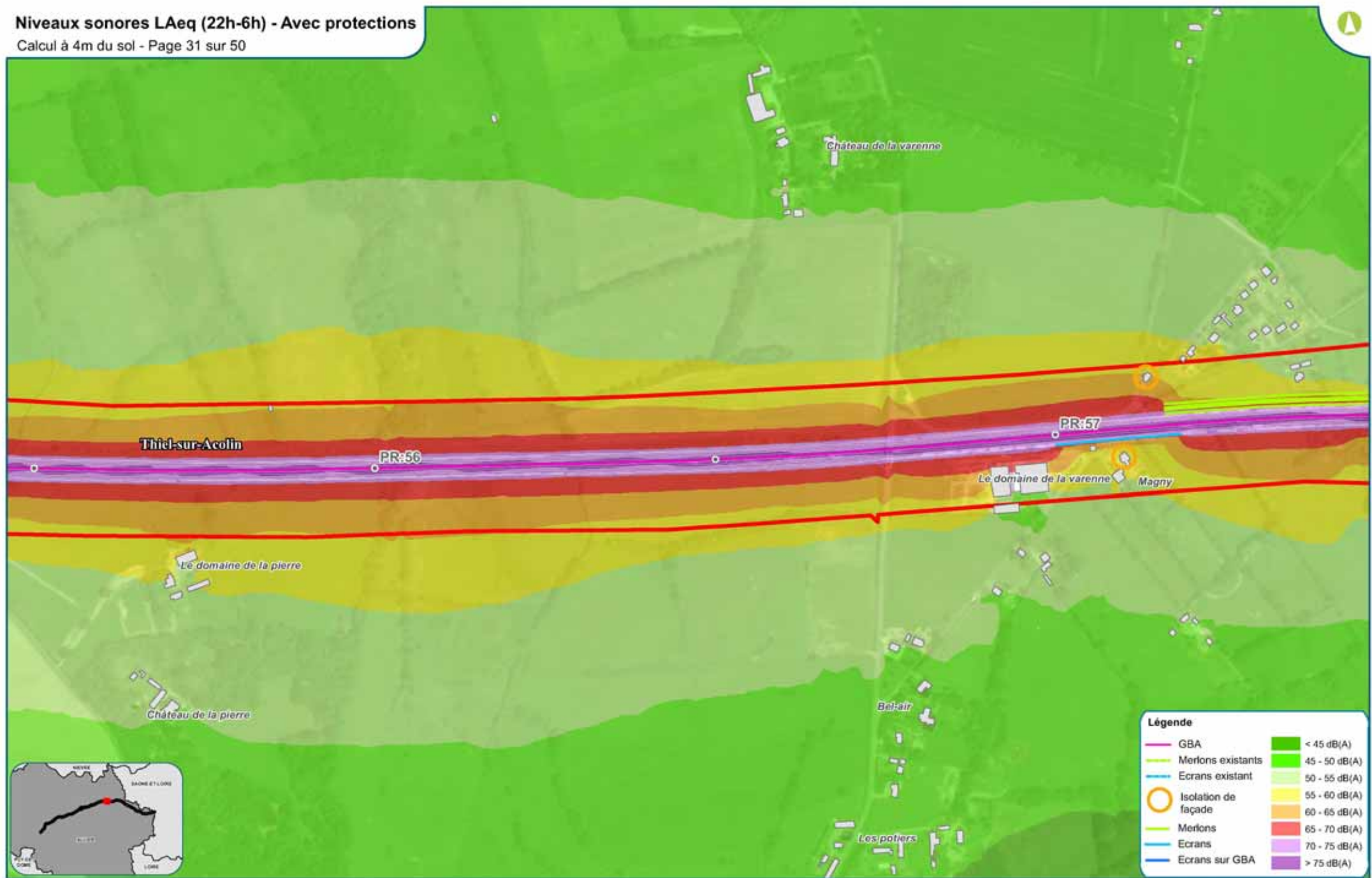
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 32 sur 50



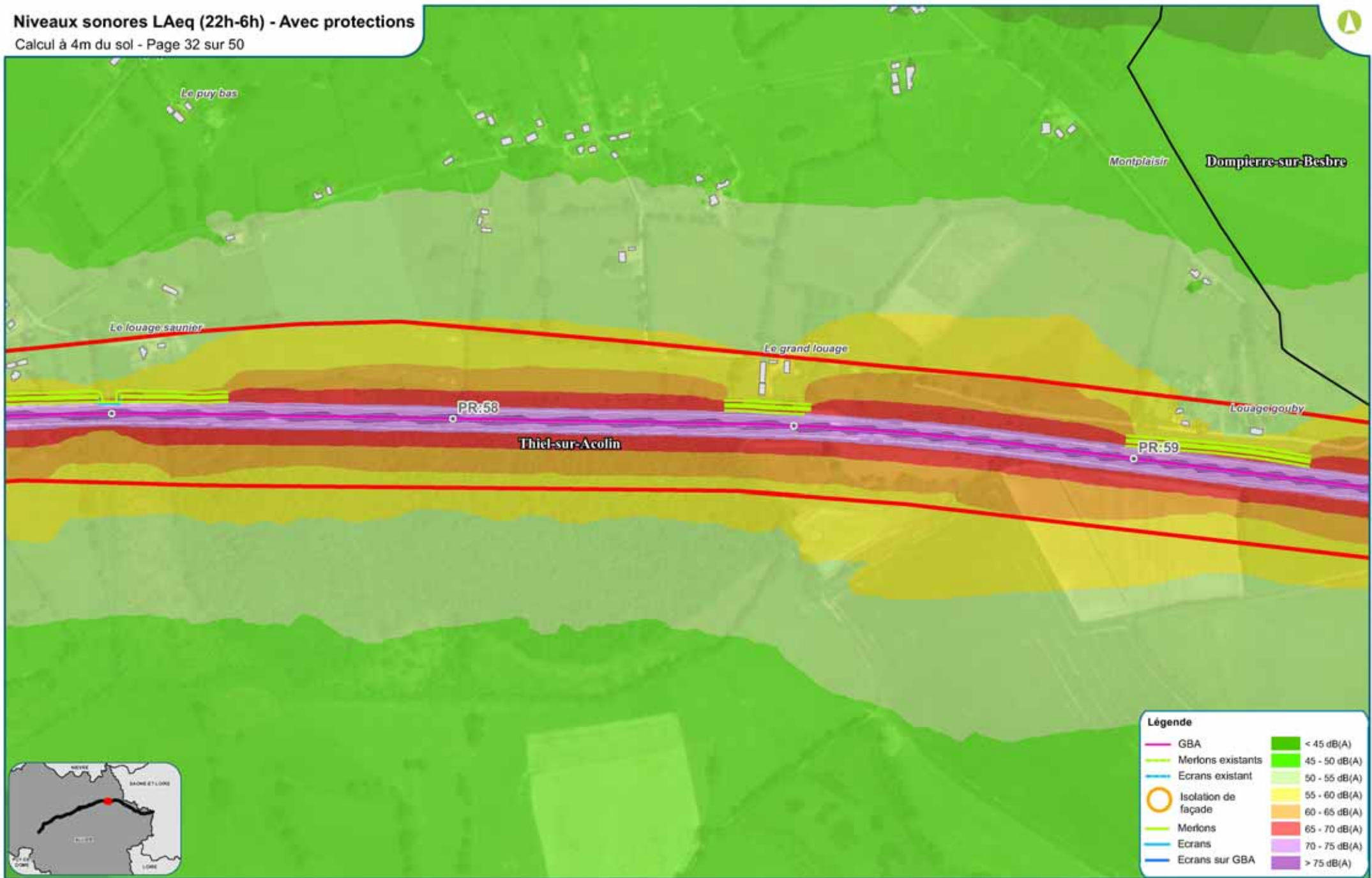
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 31 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 32 sur 50





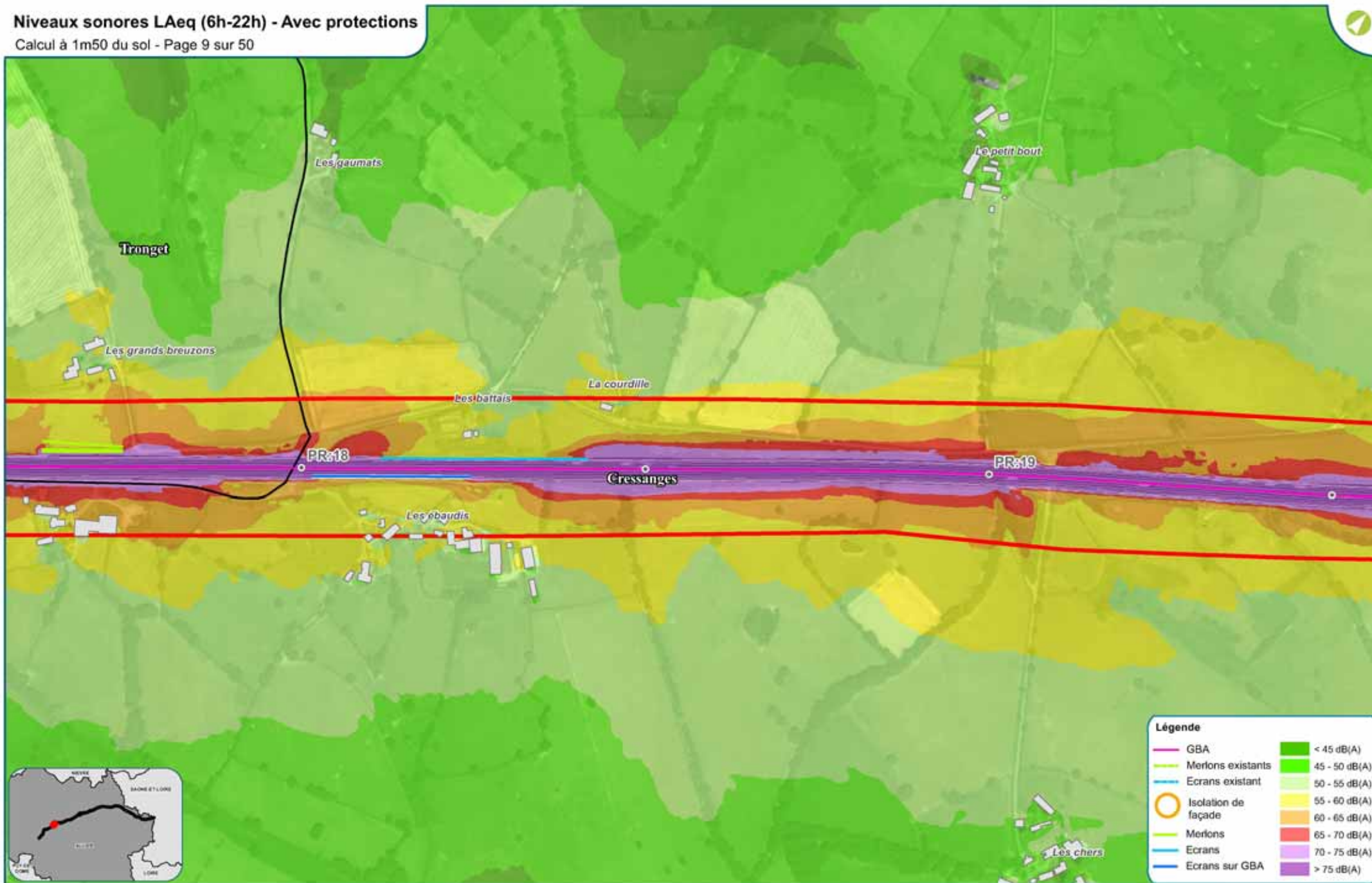
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 3 – Acoustique Cressanges

---

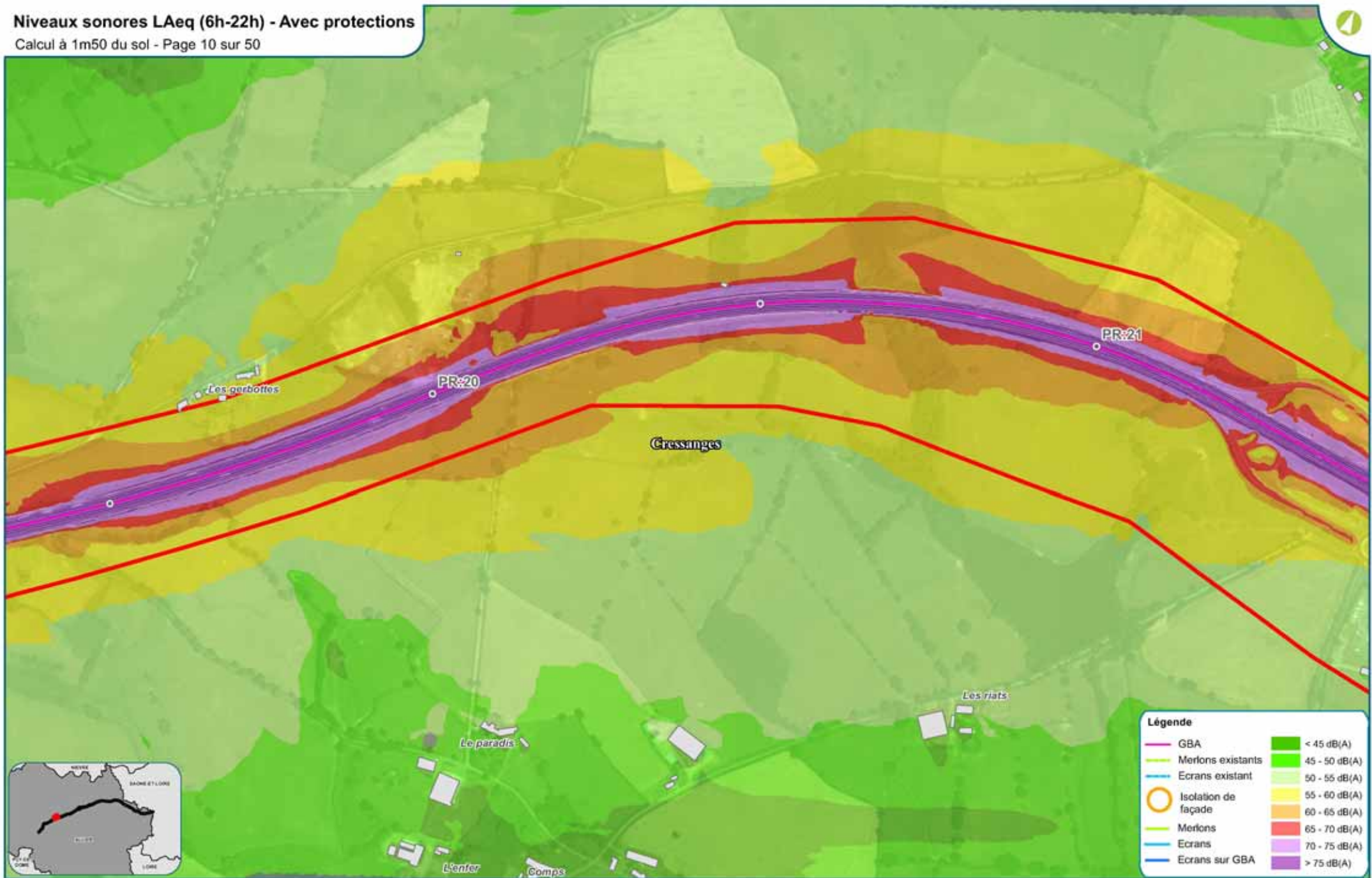
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 9 sur 50



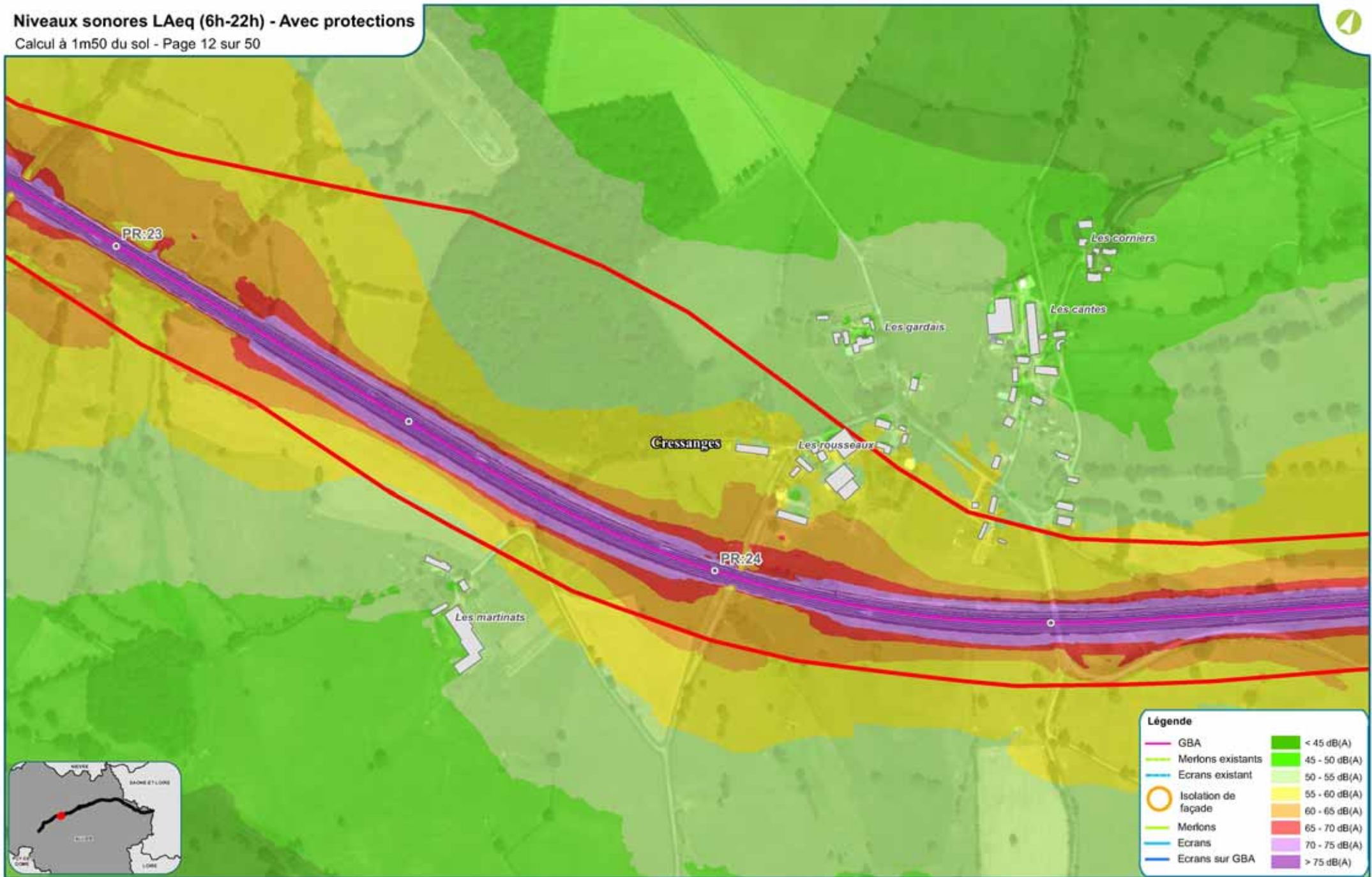
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 10 sur 50



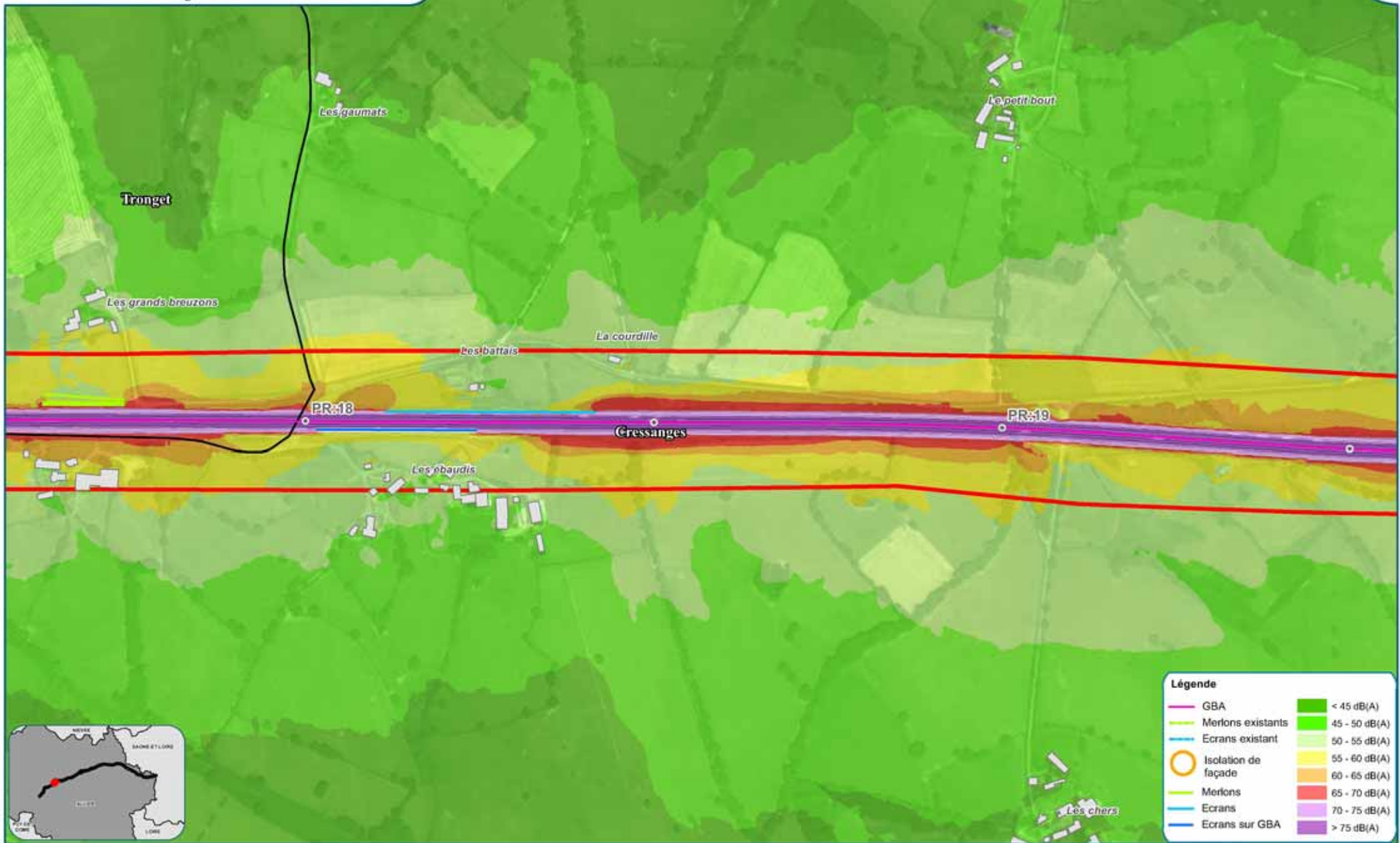
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 12 sur 50



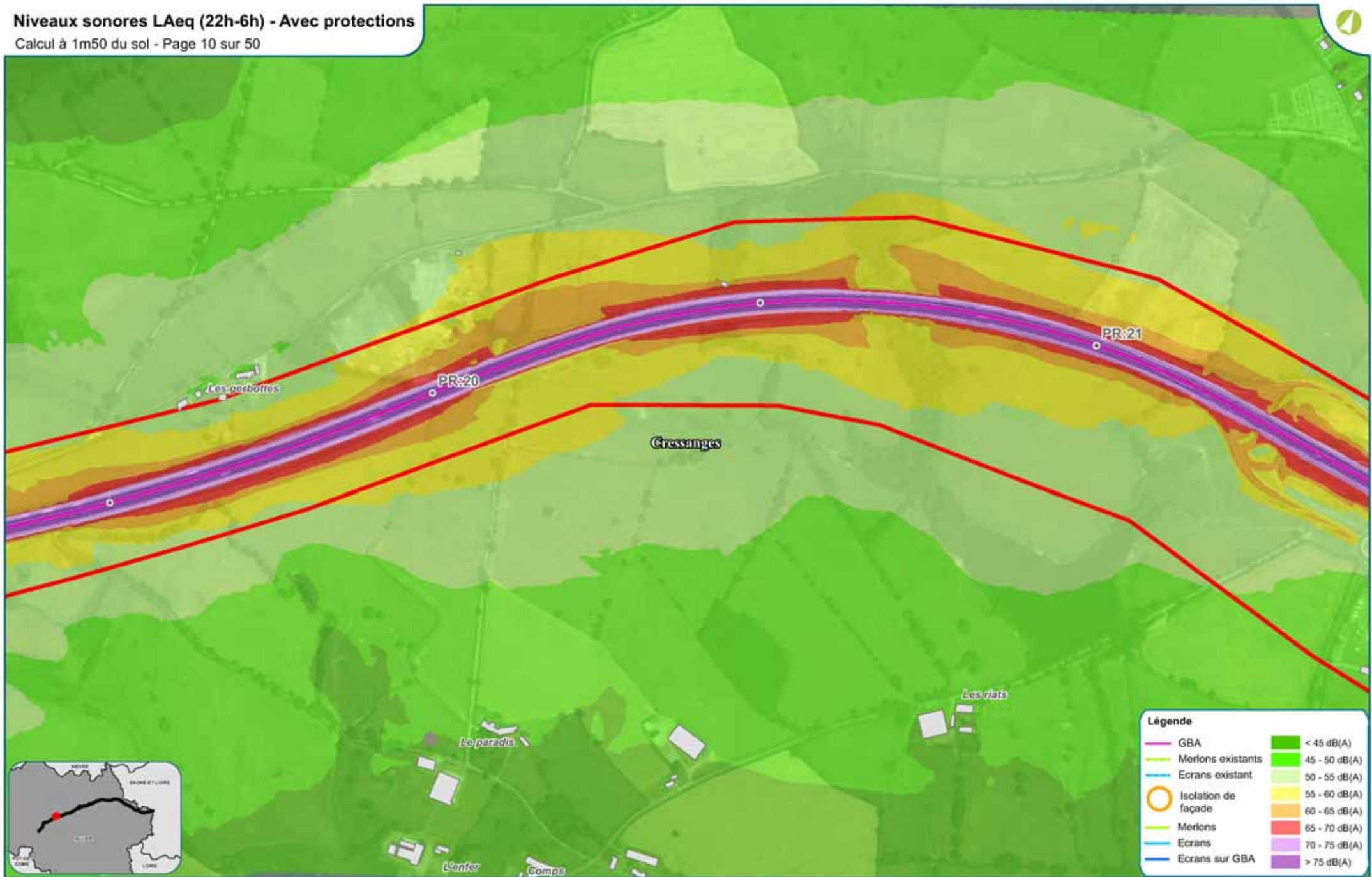
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 9 sur 50



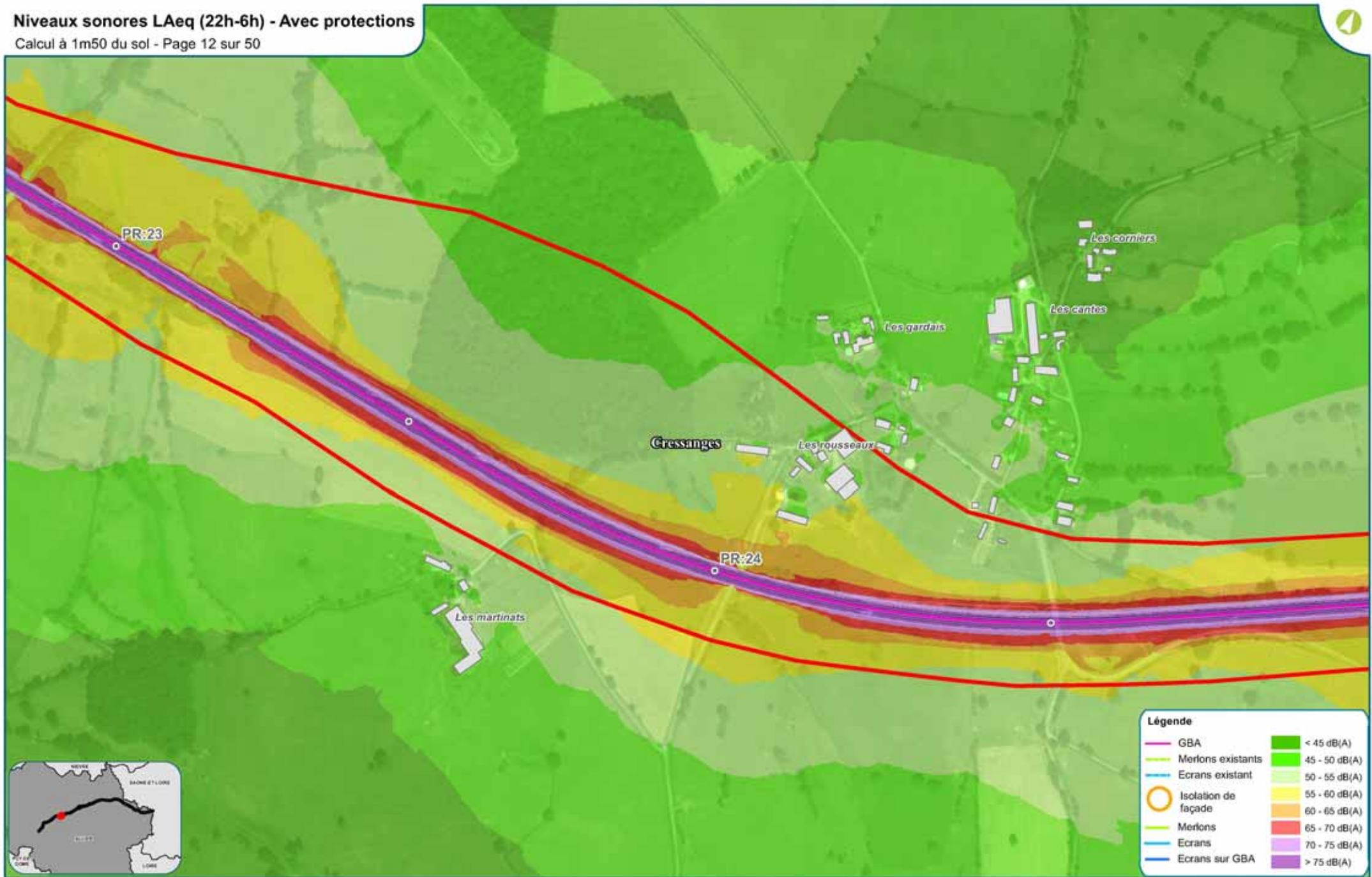
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 10 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 12 sur 50



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

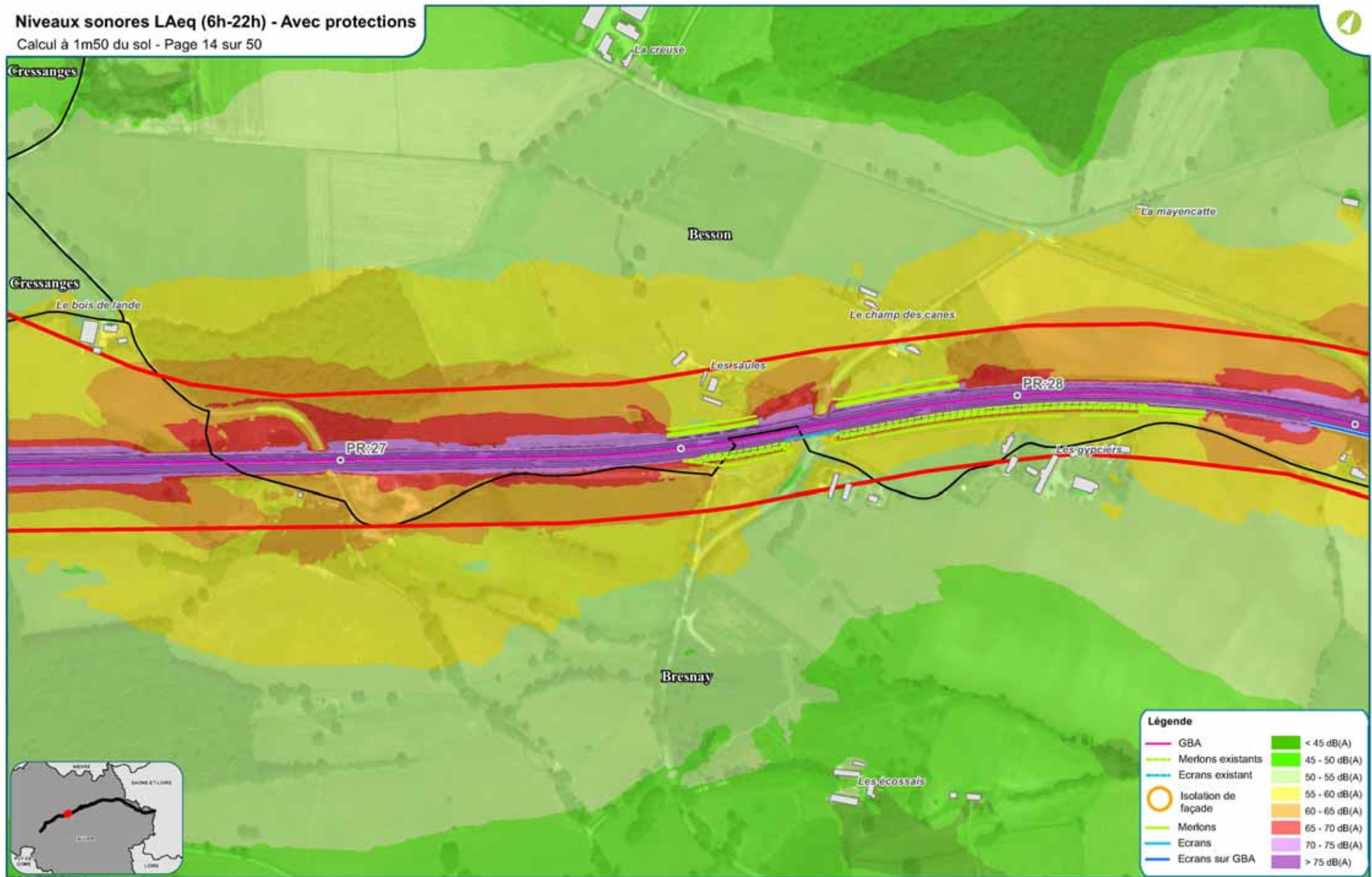
## ANNEXE 4 – Acoustique Besson

---



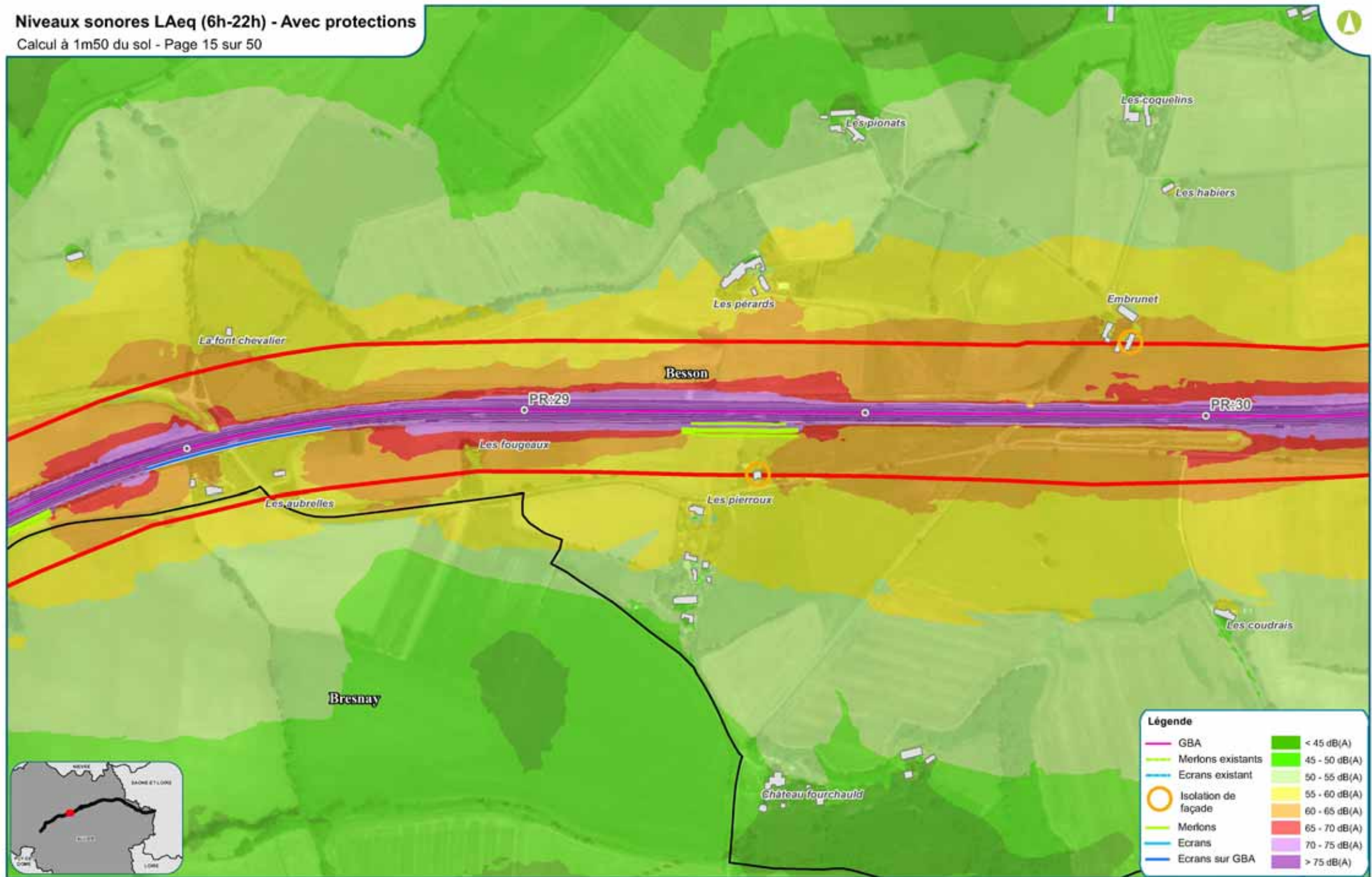
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 14 sur 50



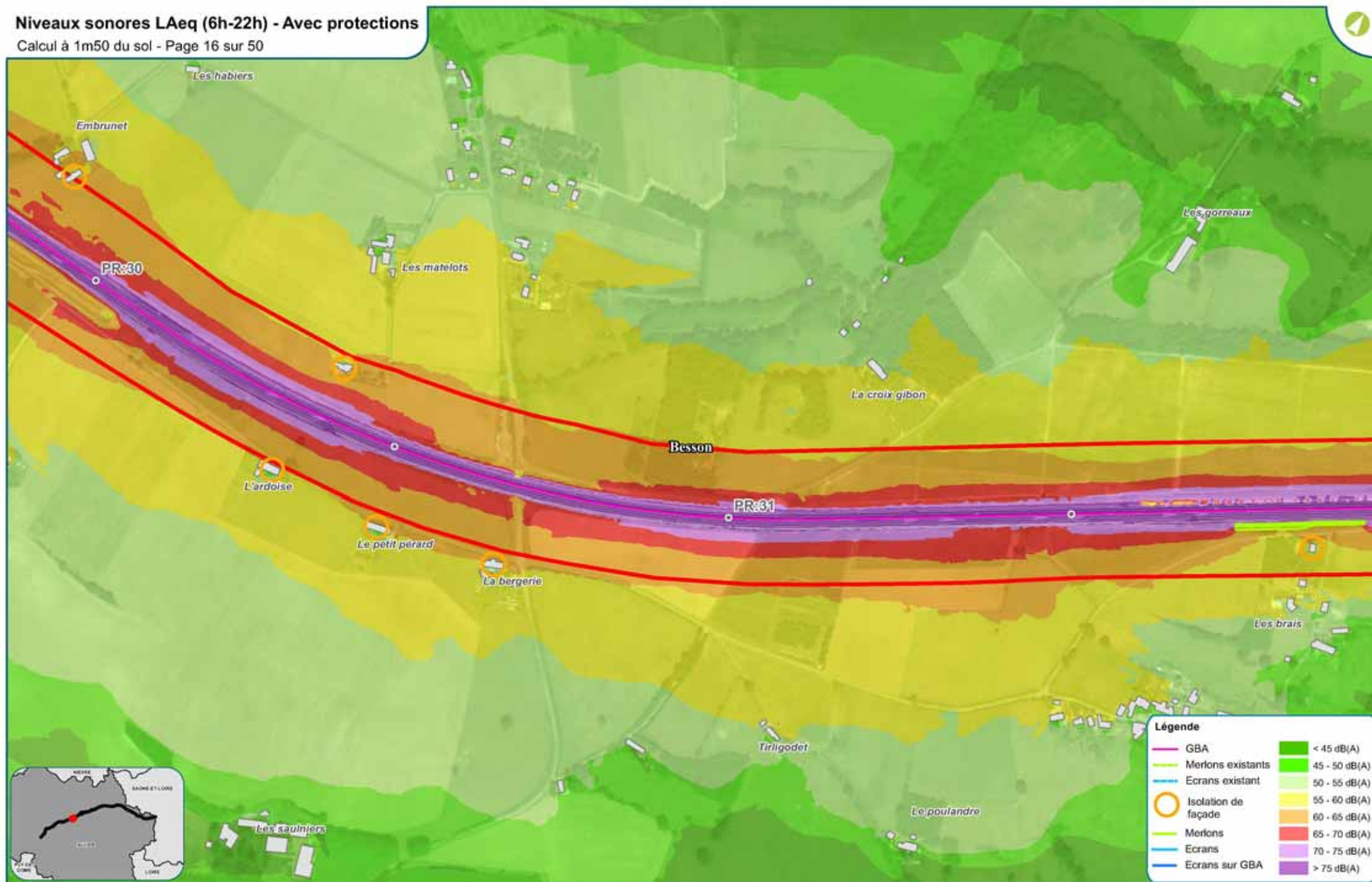
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 15 sur 50



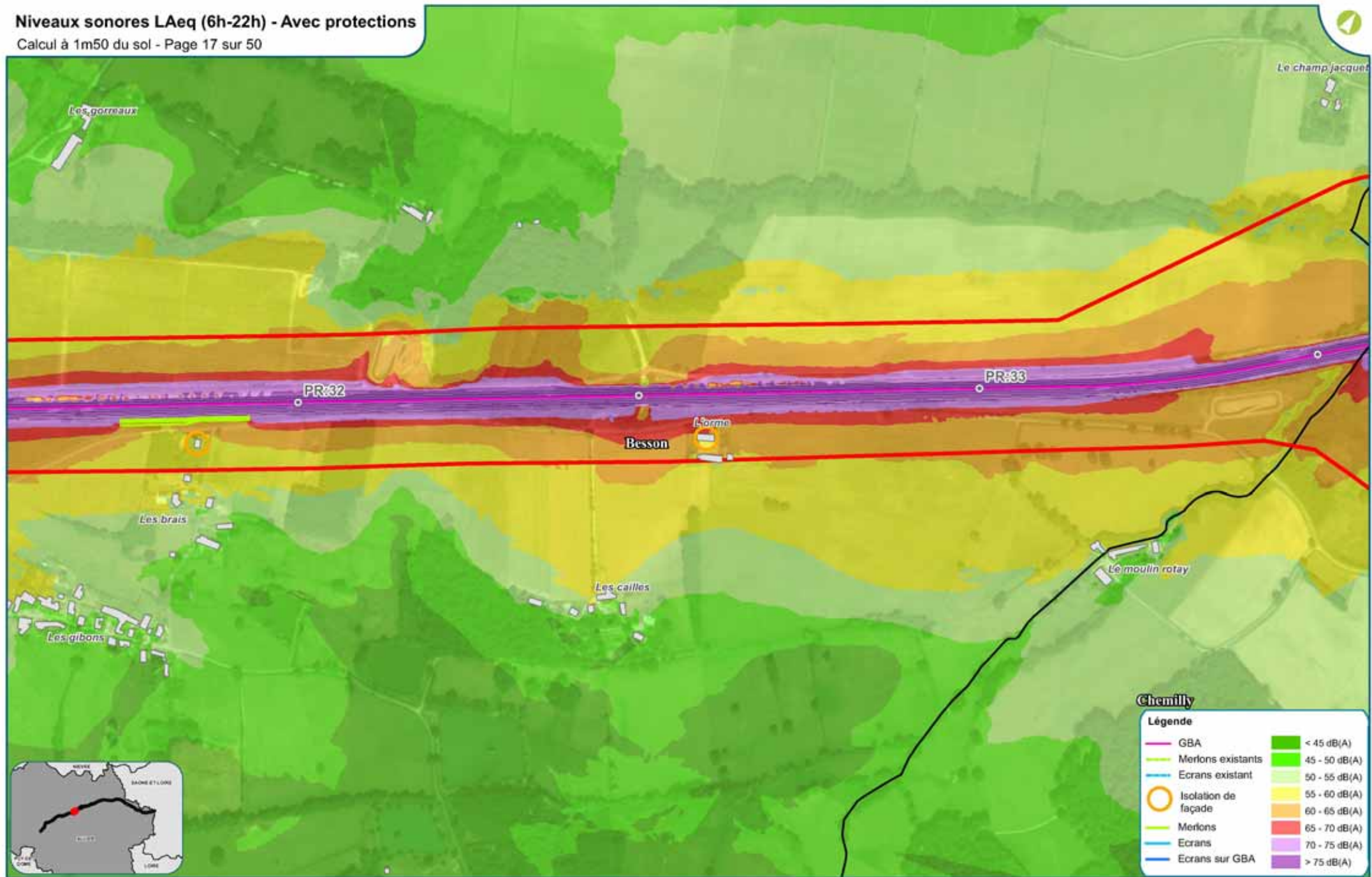
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 16 sur 50



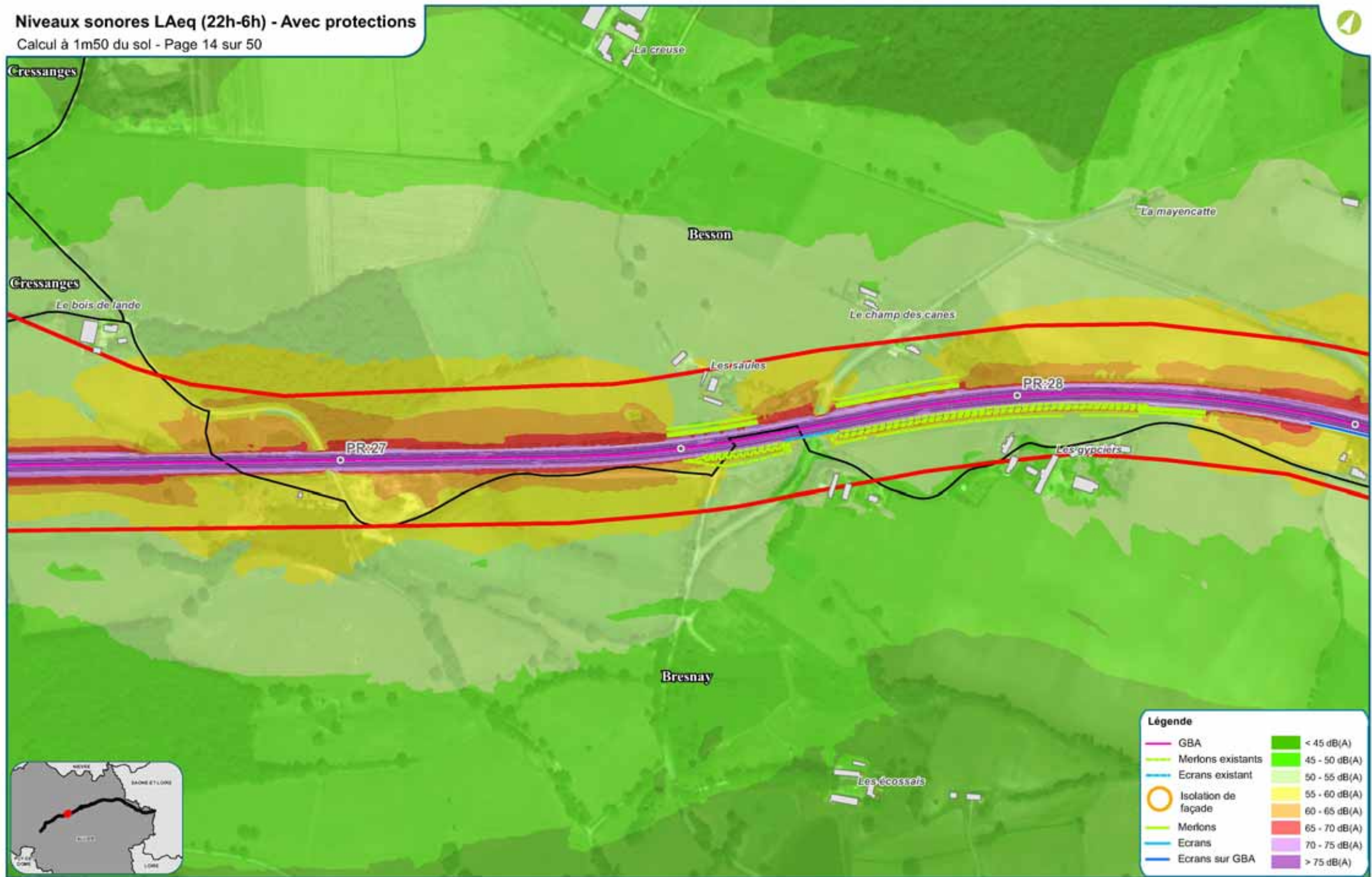
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 17 sur 50



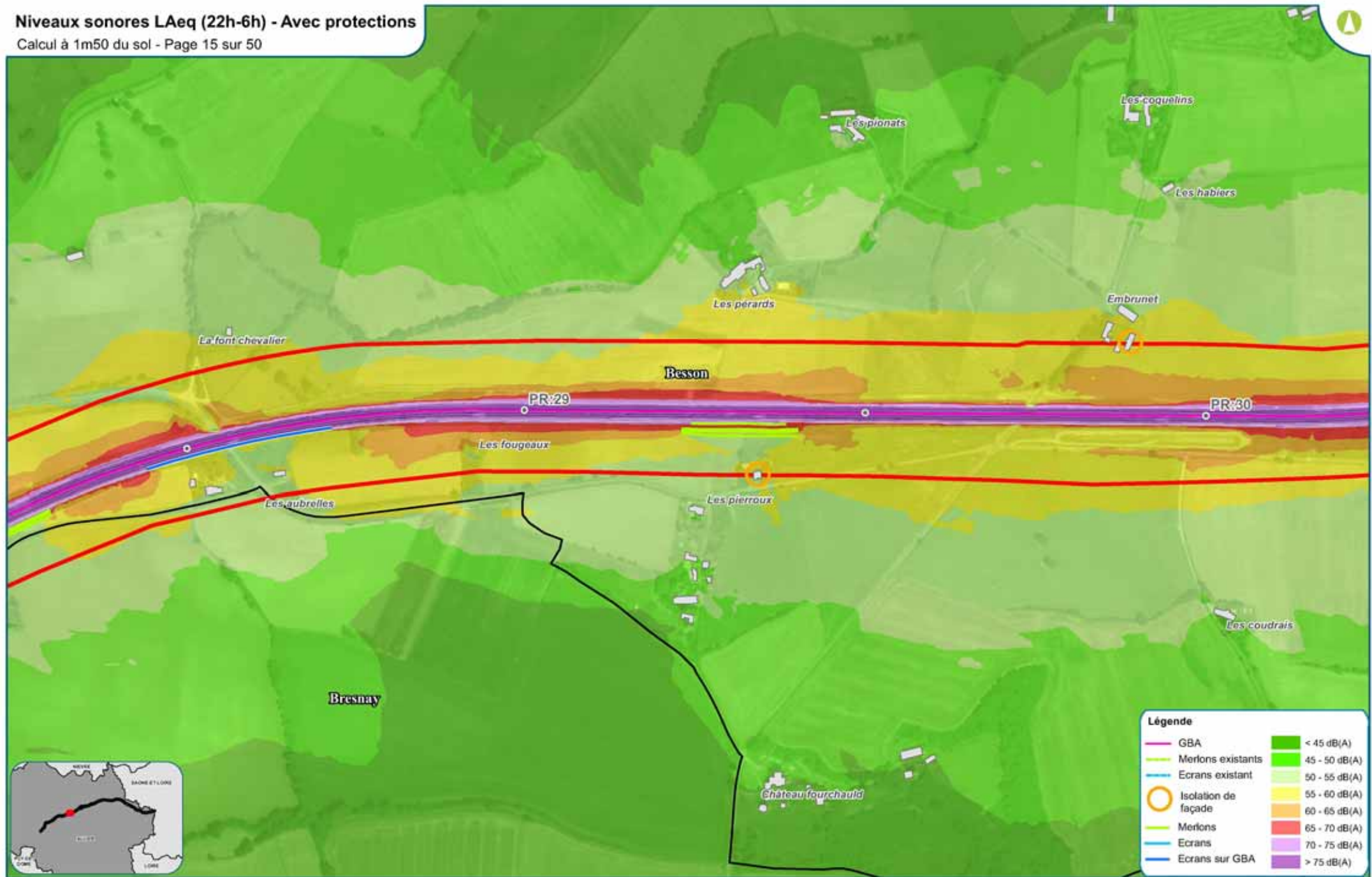
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 14 sur 50



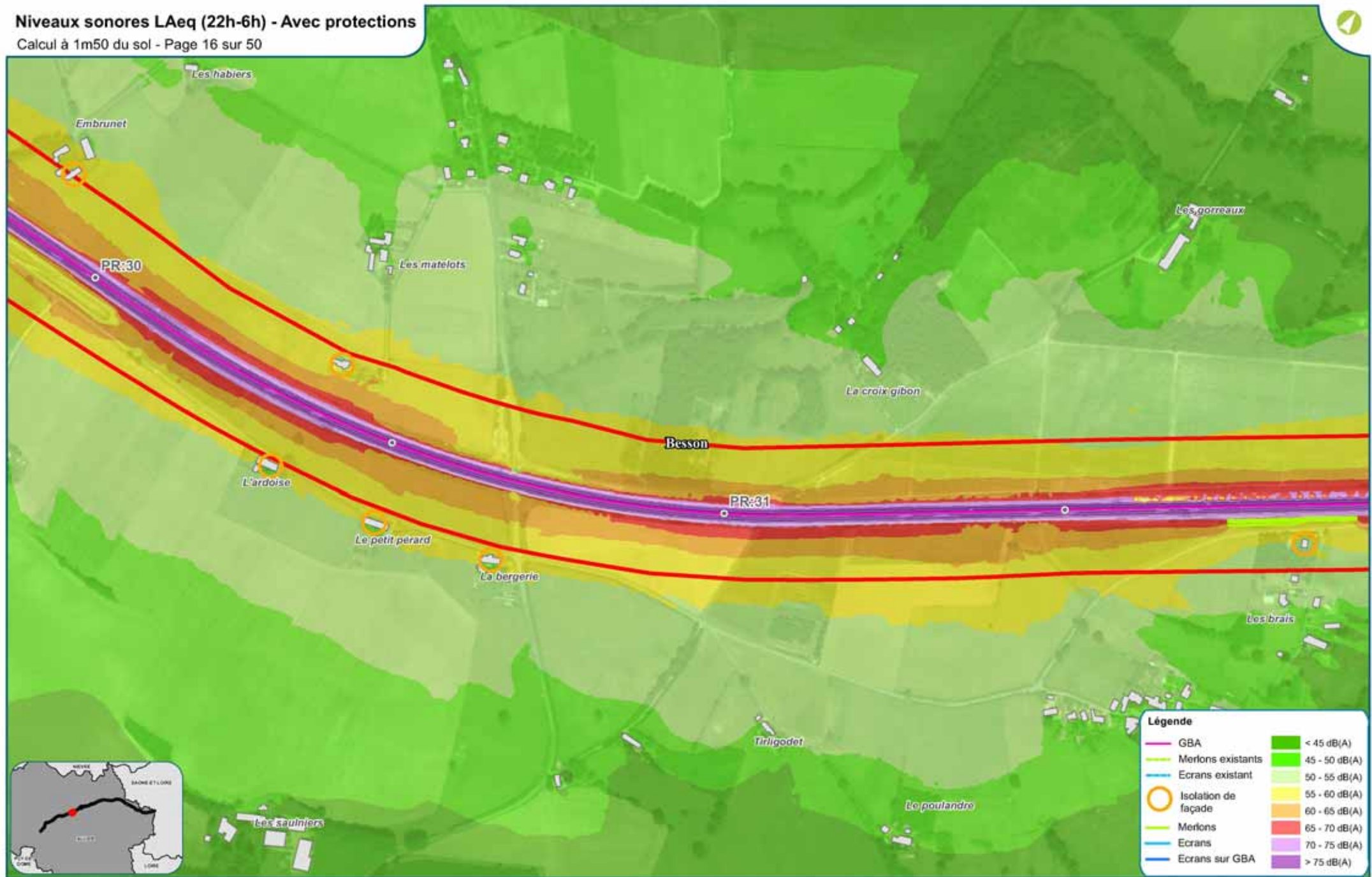
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 15 sur 50



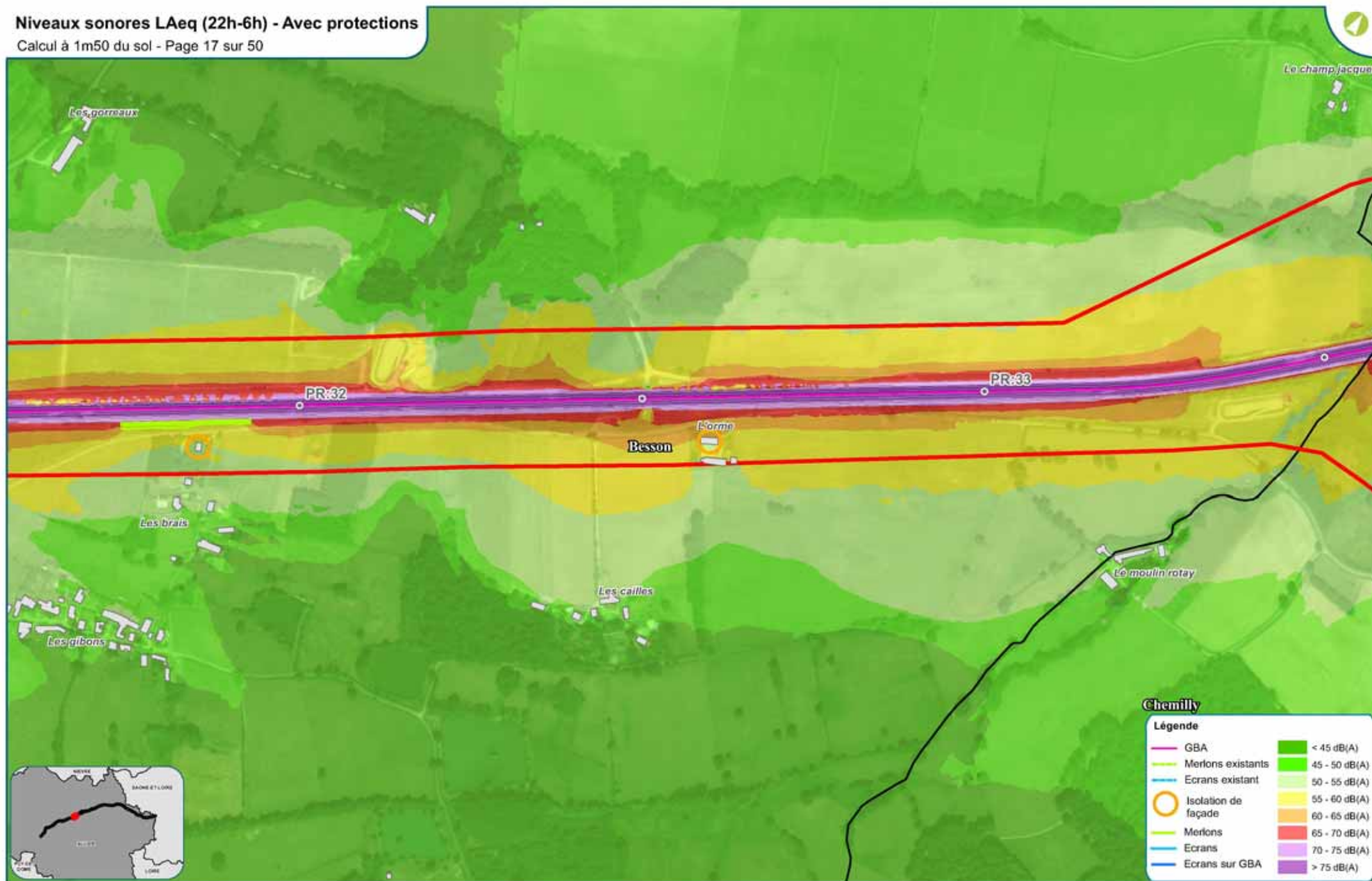
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 16 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 17 sur 50





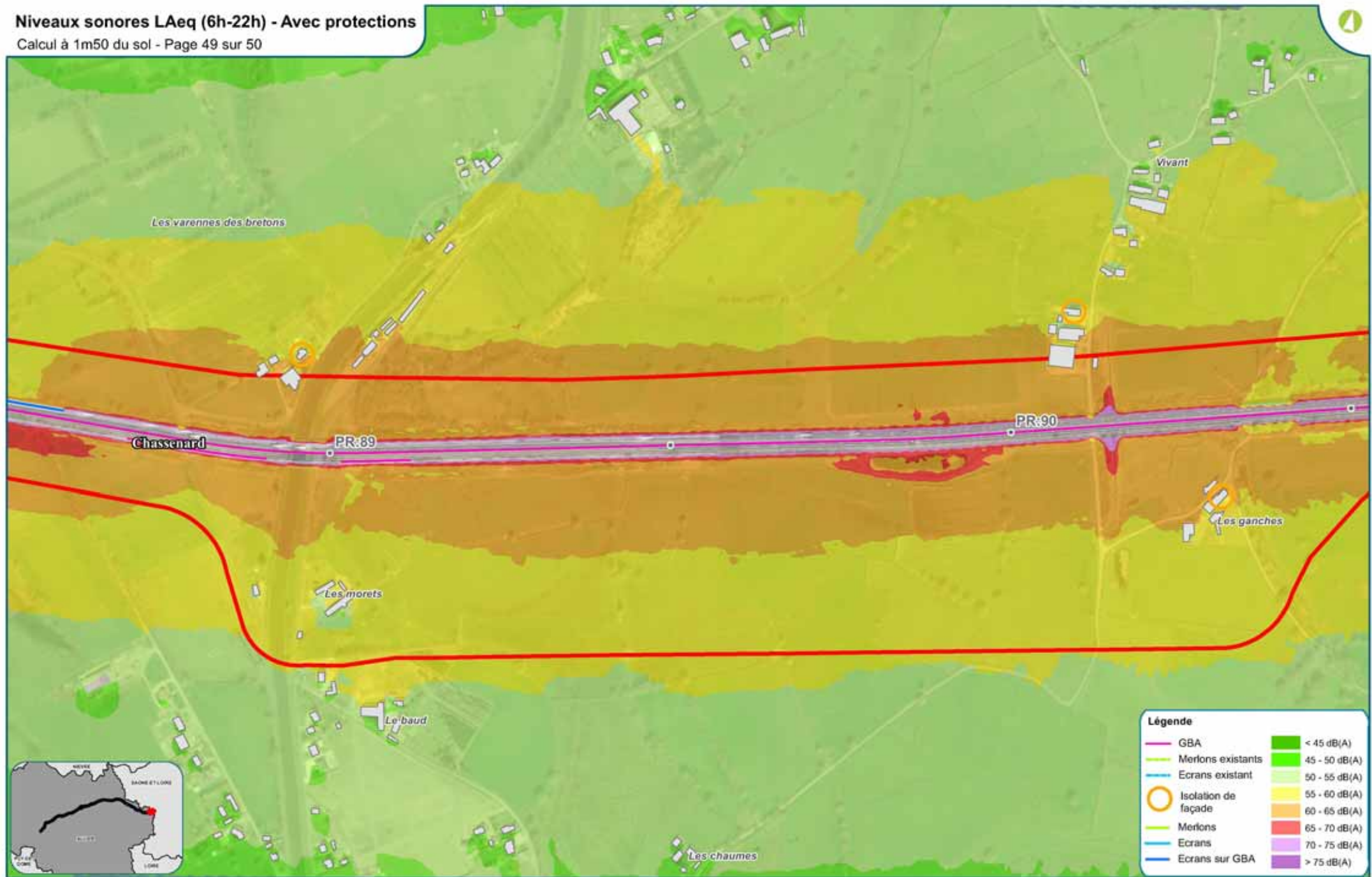
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 5 – Acoustique Chassenard

---

# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 49 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 49 sur 50



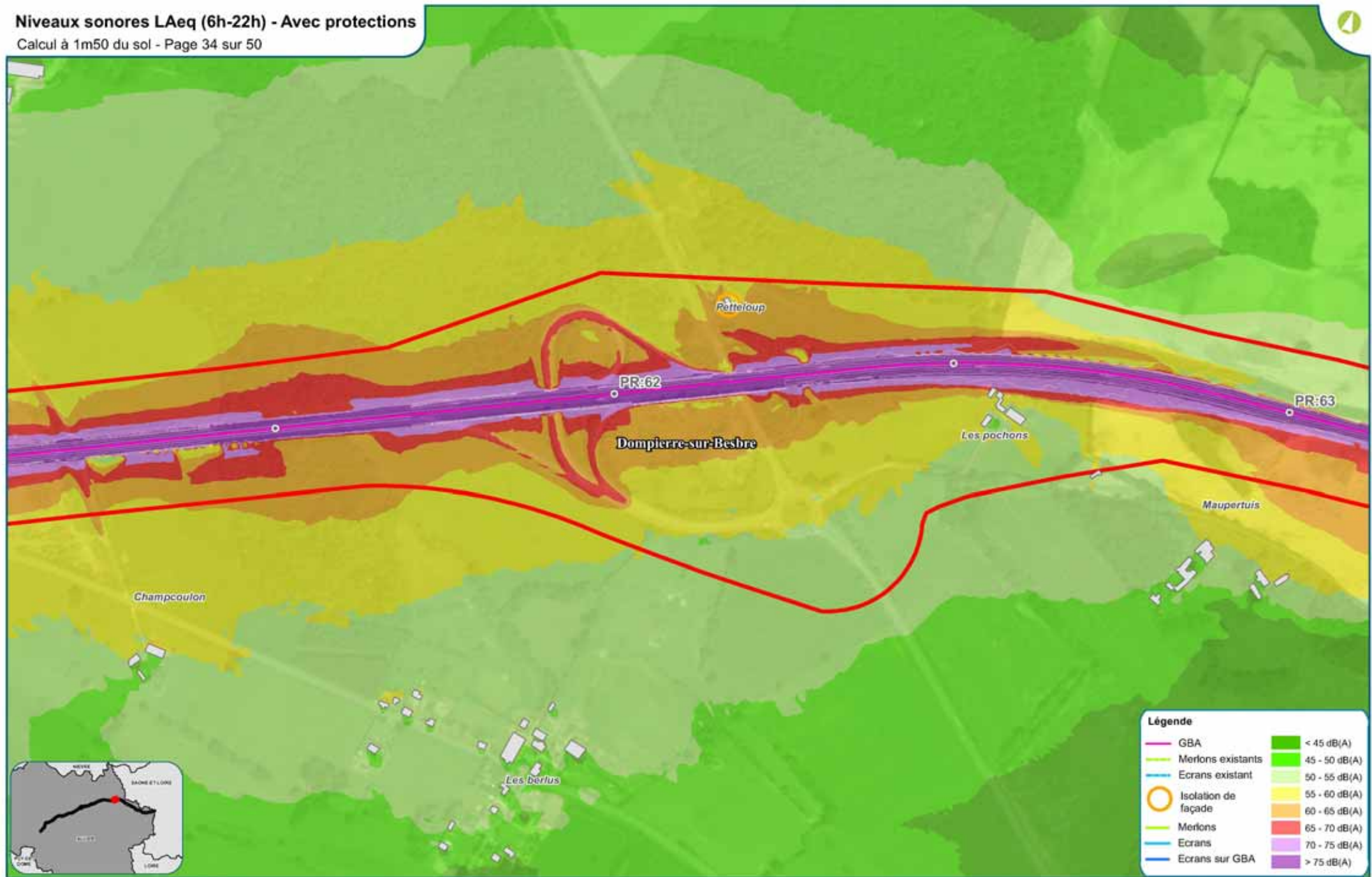
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 6 – Acoustique Dompierre-sur-Besbre

---

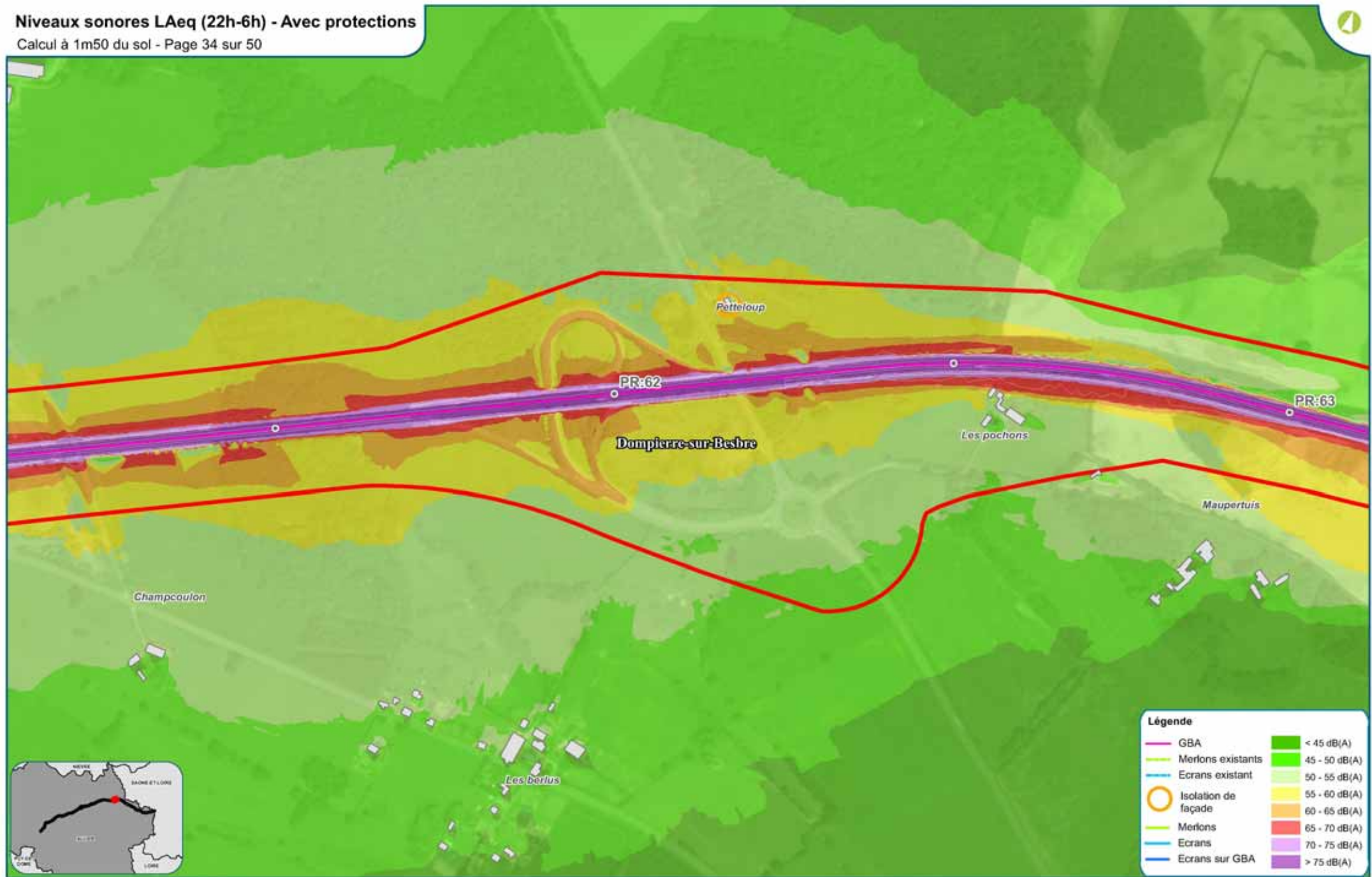
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 34 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 34 sur 50



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

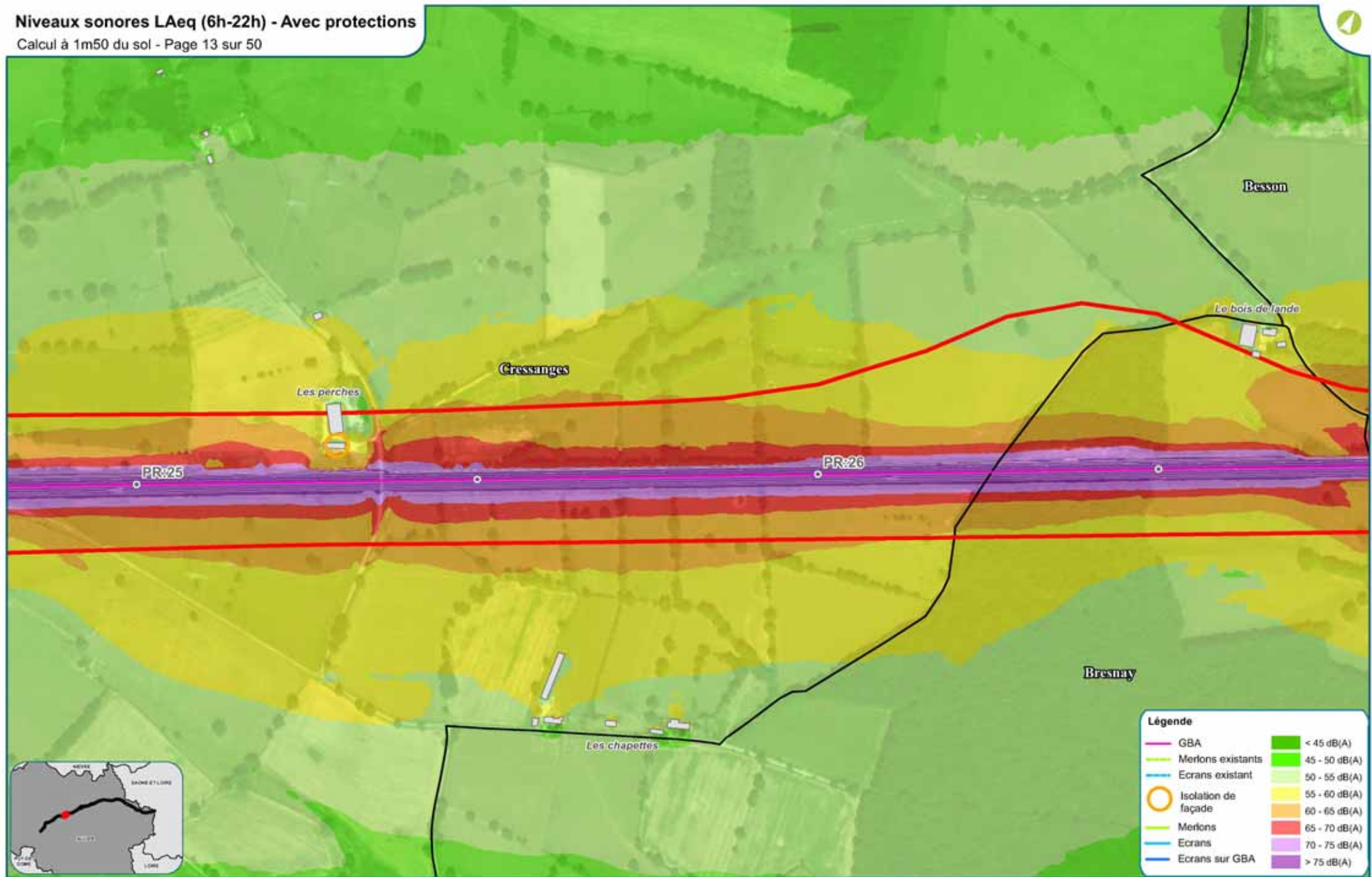
---

## ANNEXE 7 – Acoustique Cressanges – Les Perches

---

# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 13 sur 50





# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 13 sur 50



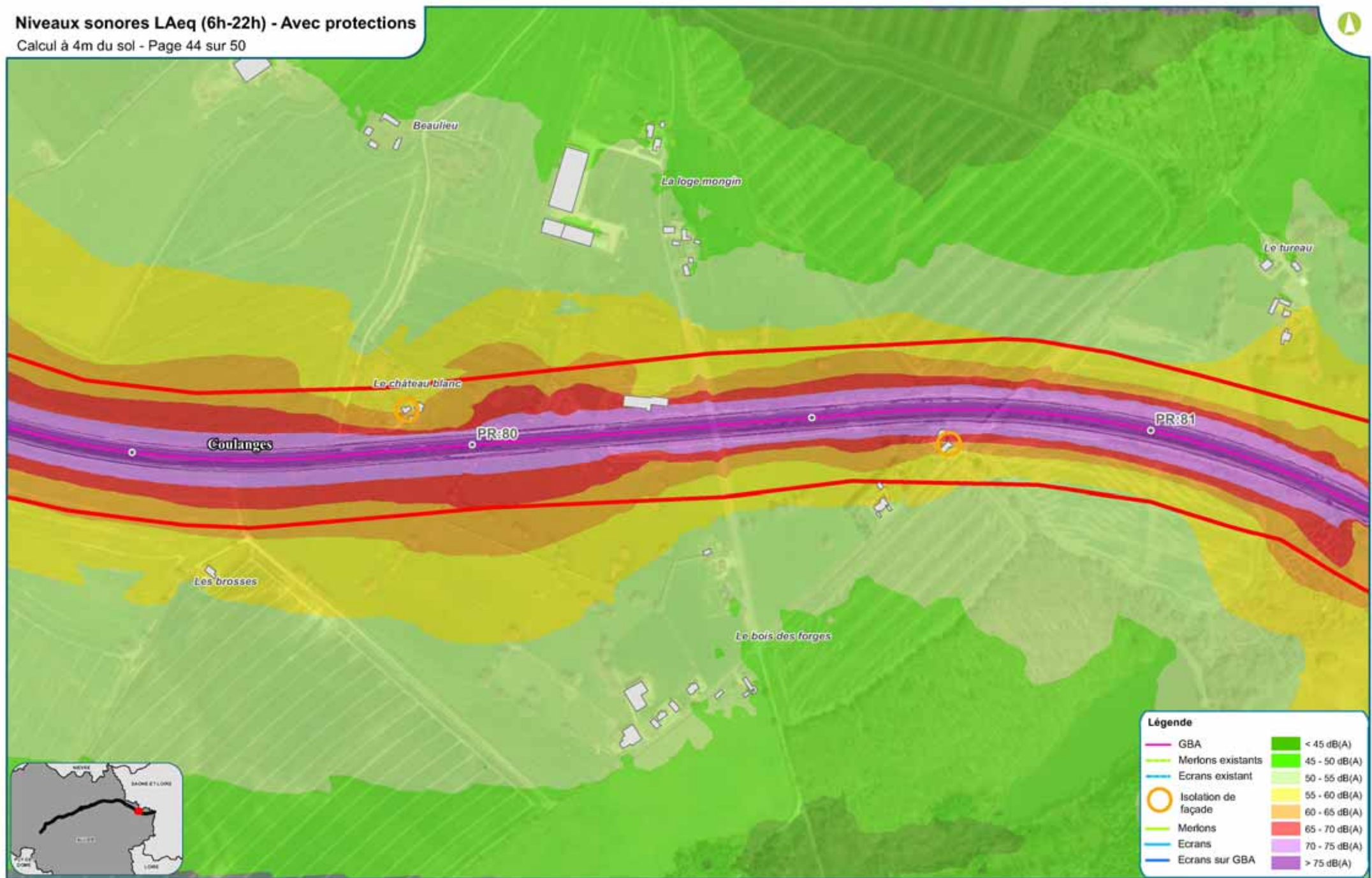
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 8 – Acoustique Coulanges

---

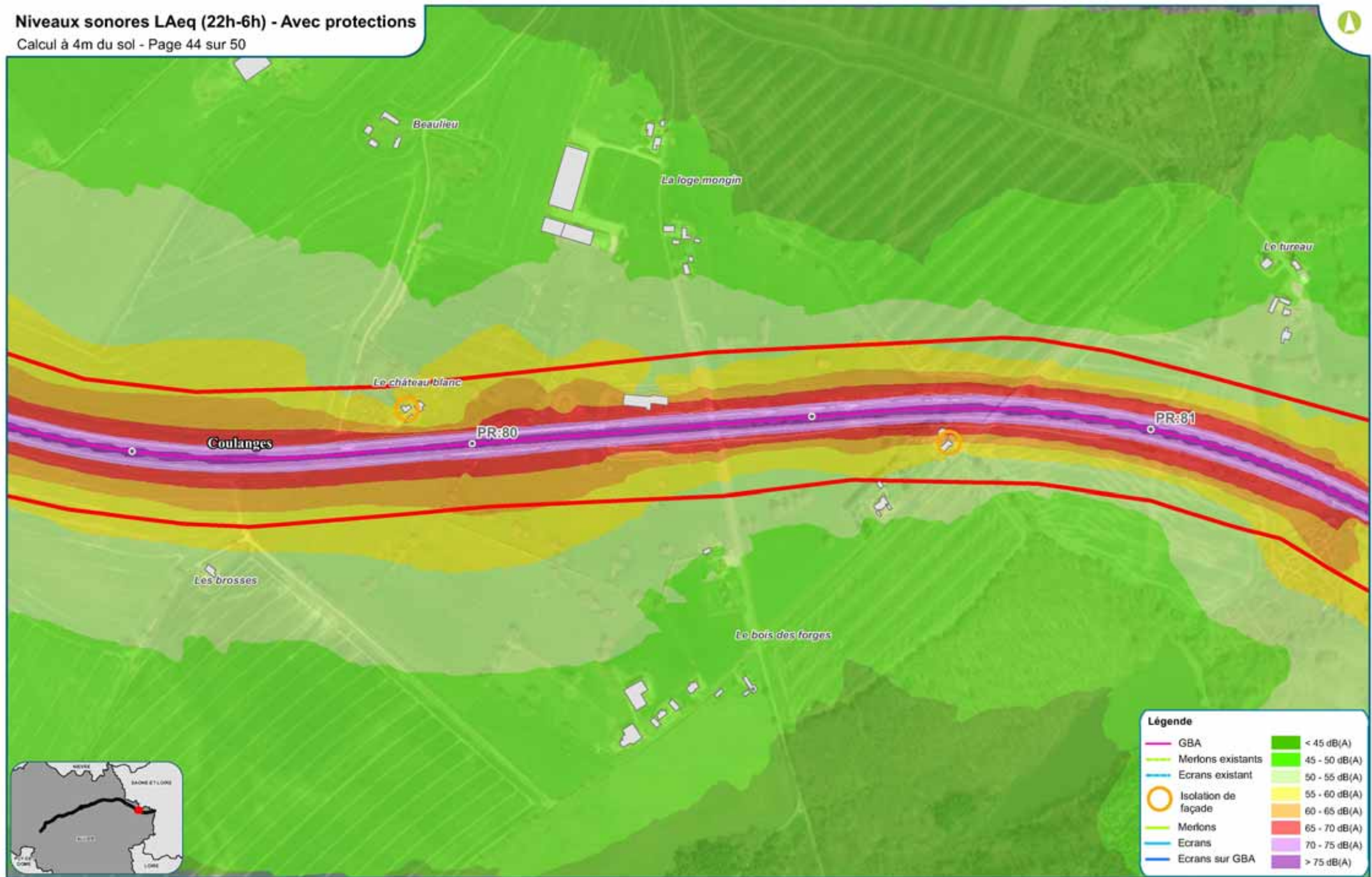
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

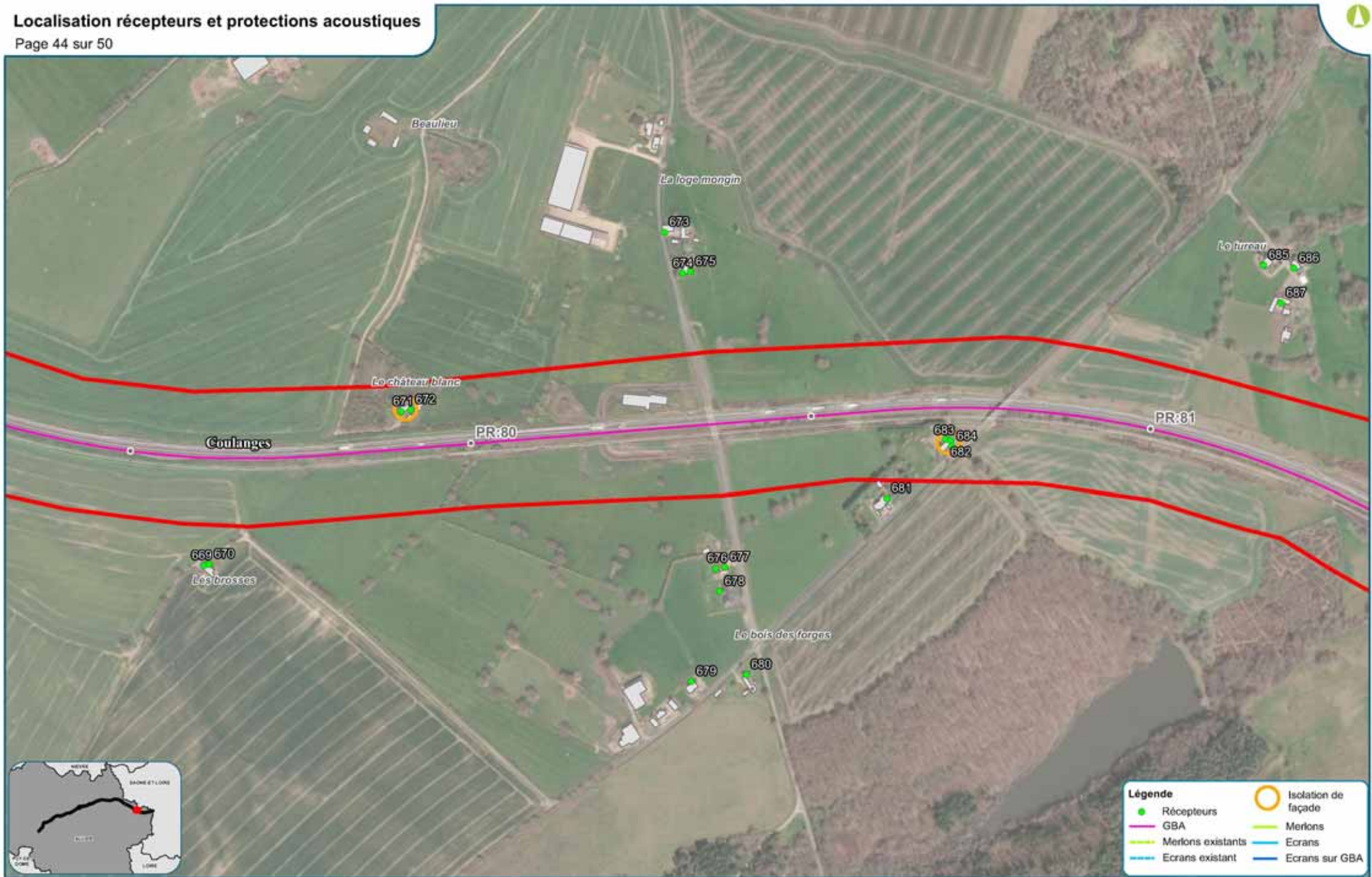
Calcul à 4m du sol - Page 44 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 44 sur 50





**Légende**

<span style="color: green;">●</span> Récepteurs	<span style="border: 1px solid orange; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span> Isolation de façade
<span style="border-bottom: 2px solid purple; width: 20px; display: inline-block;"></span> GBA	<span style="border-bottom: 2px solid green; width: 20px; display: inline-block;"></span> Merlons
<span style="border-bottom: 2px dashed green; width: 20px; display: inline-block;"></span> Merlons existants	<span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Ecrans
<span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Ecrans existant	<span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Ecrans sur GBA

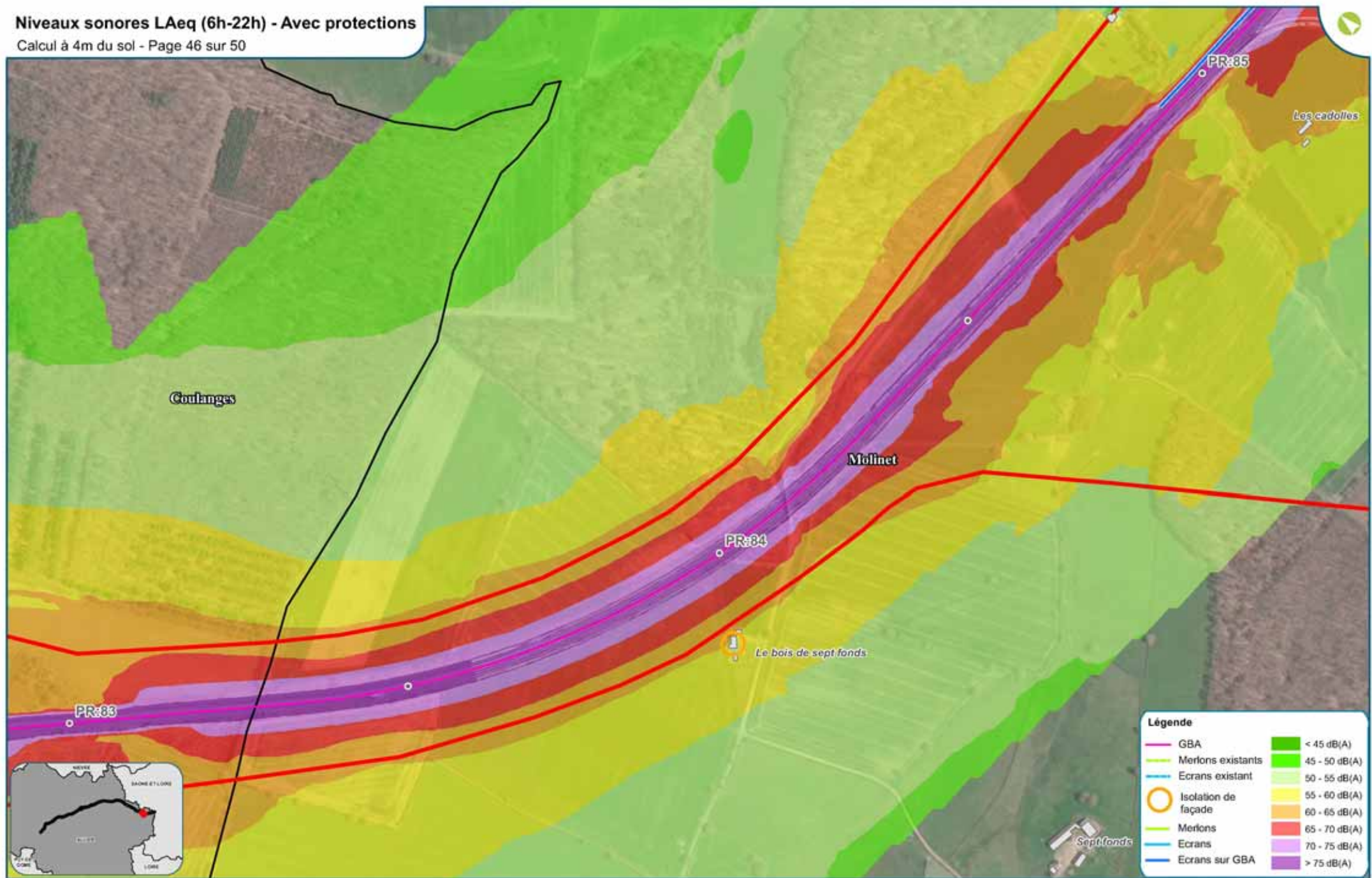
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 9 – Acoustique Molinet sept Fons

---

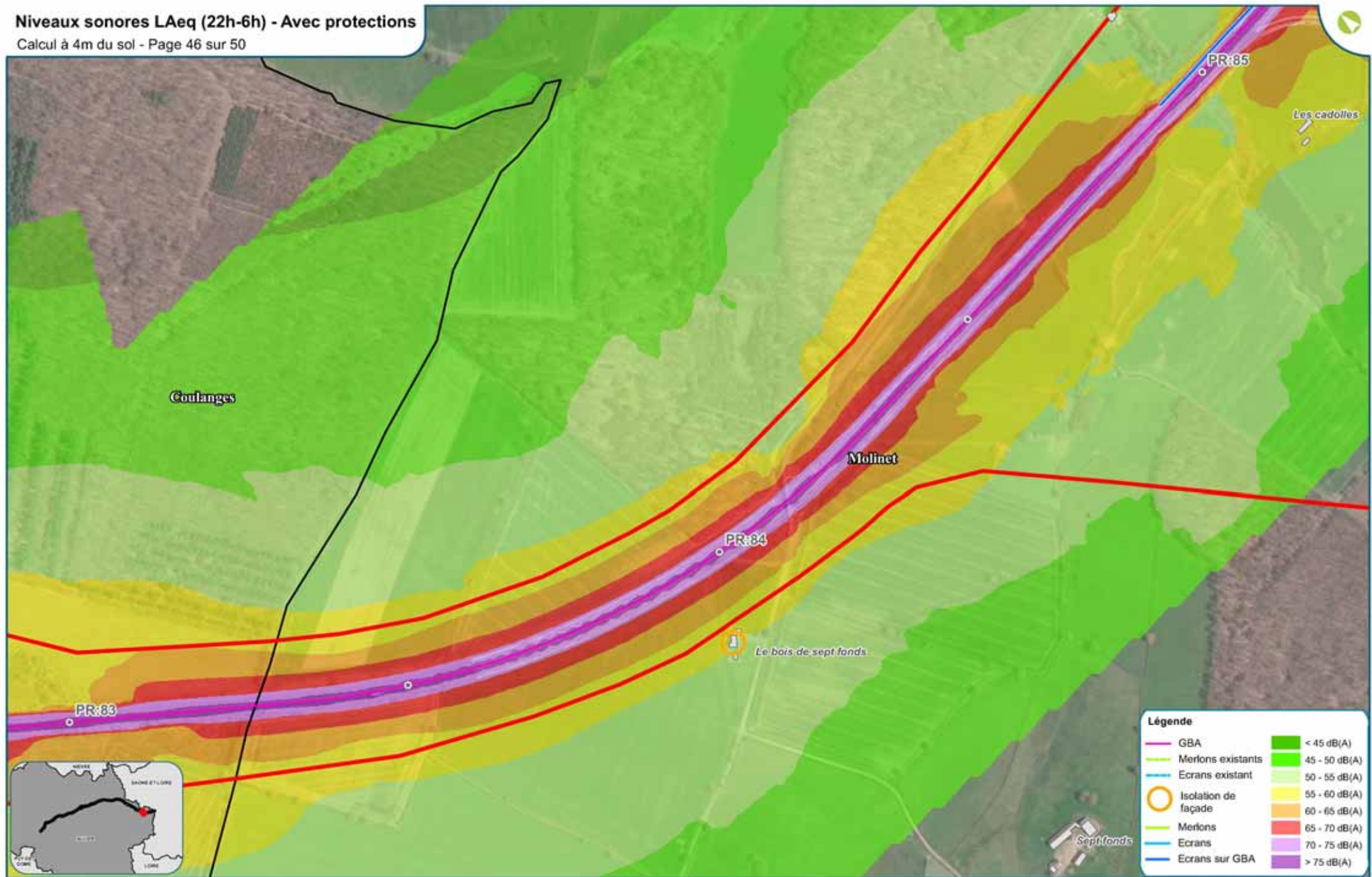
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 46 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 46 sur 50





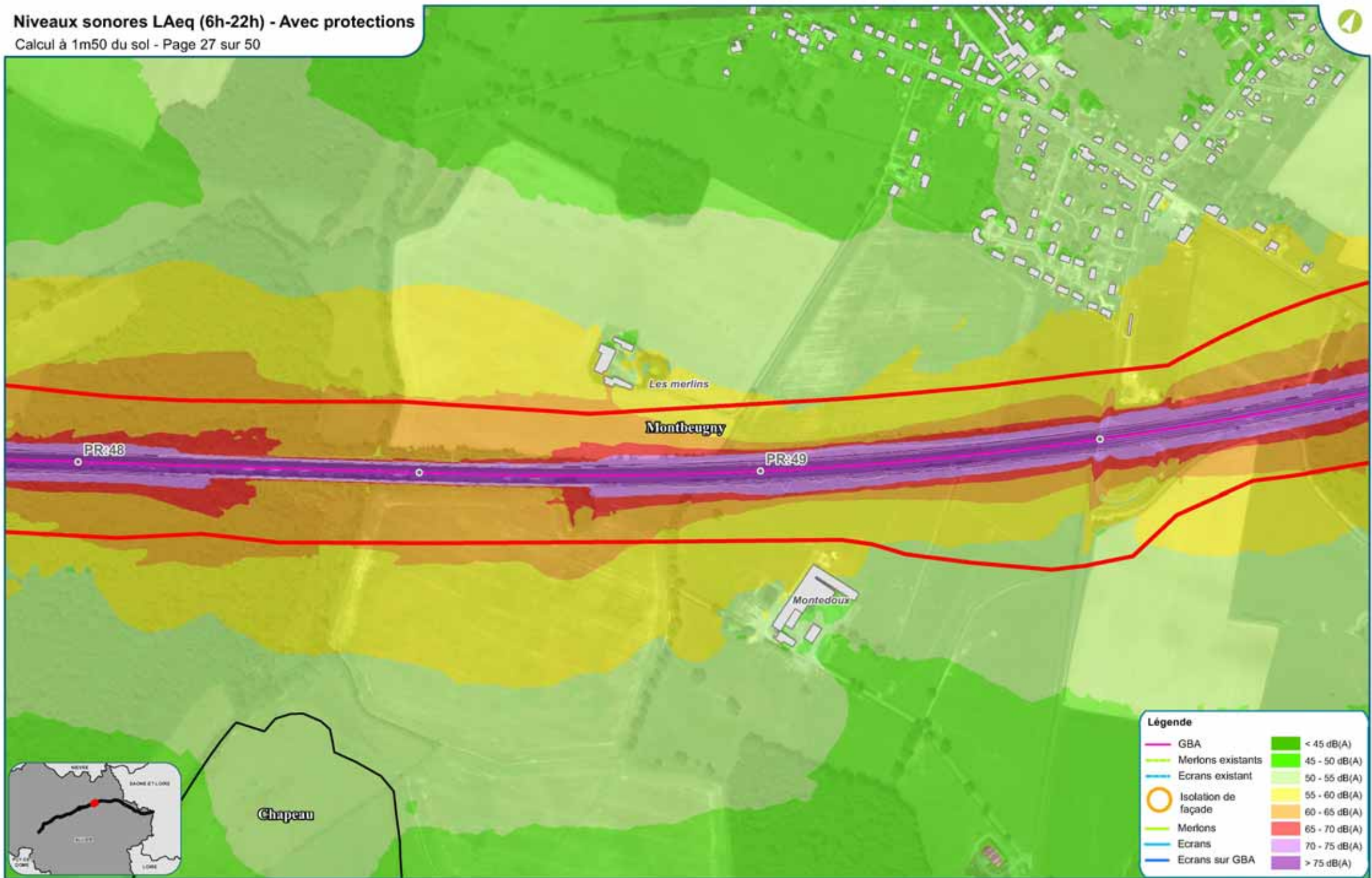
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 10 – Acoustique Montbeugny

---

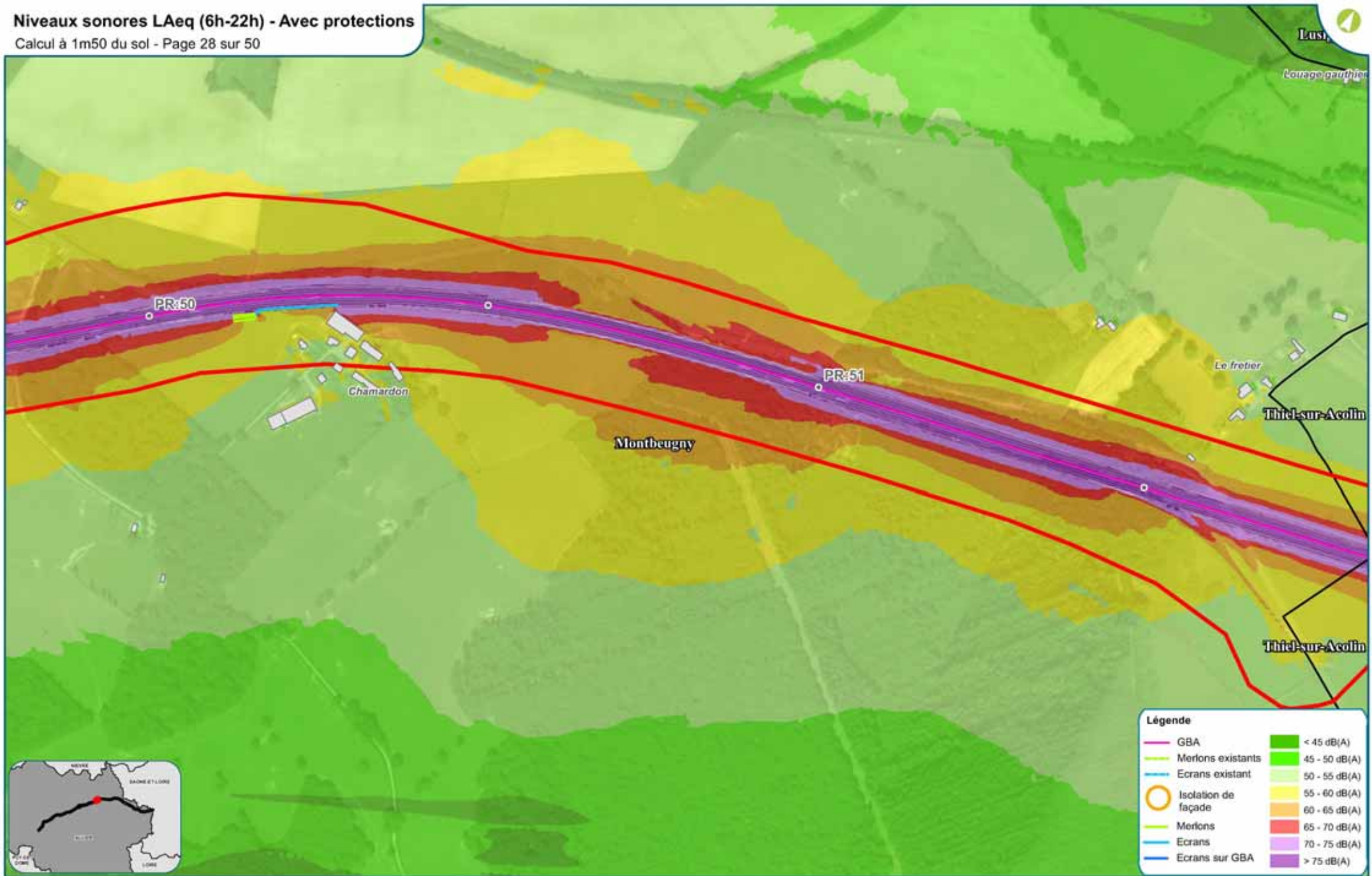
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 27 sur 50



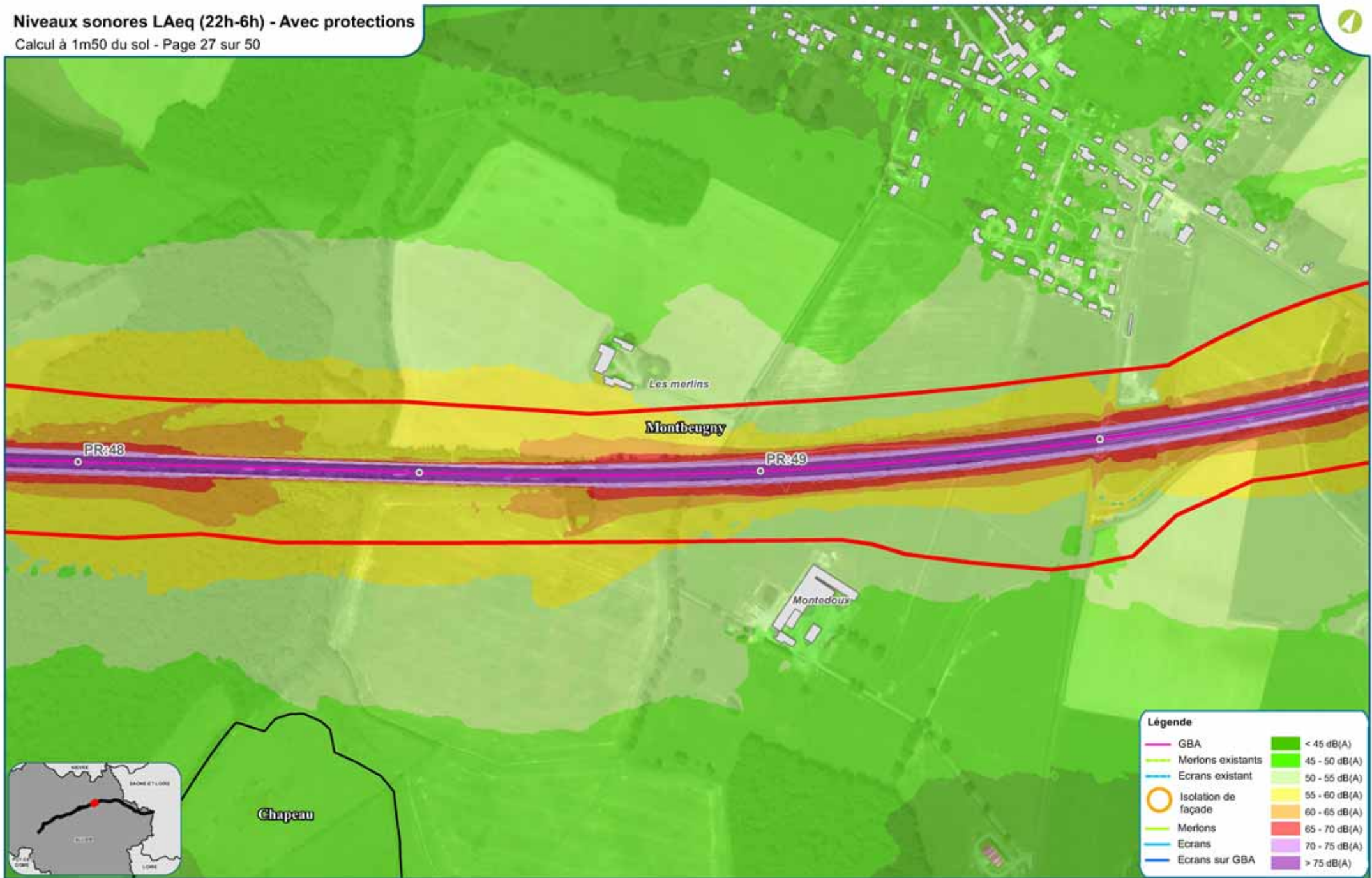
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 28 sur 50



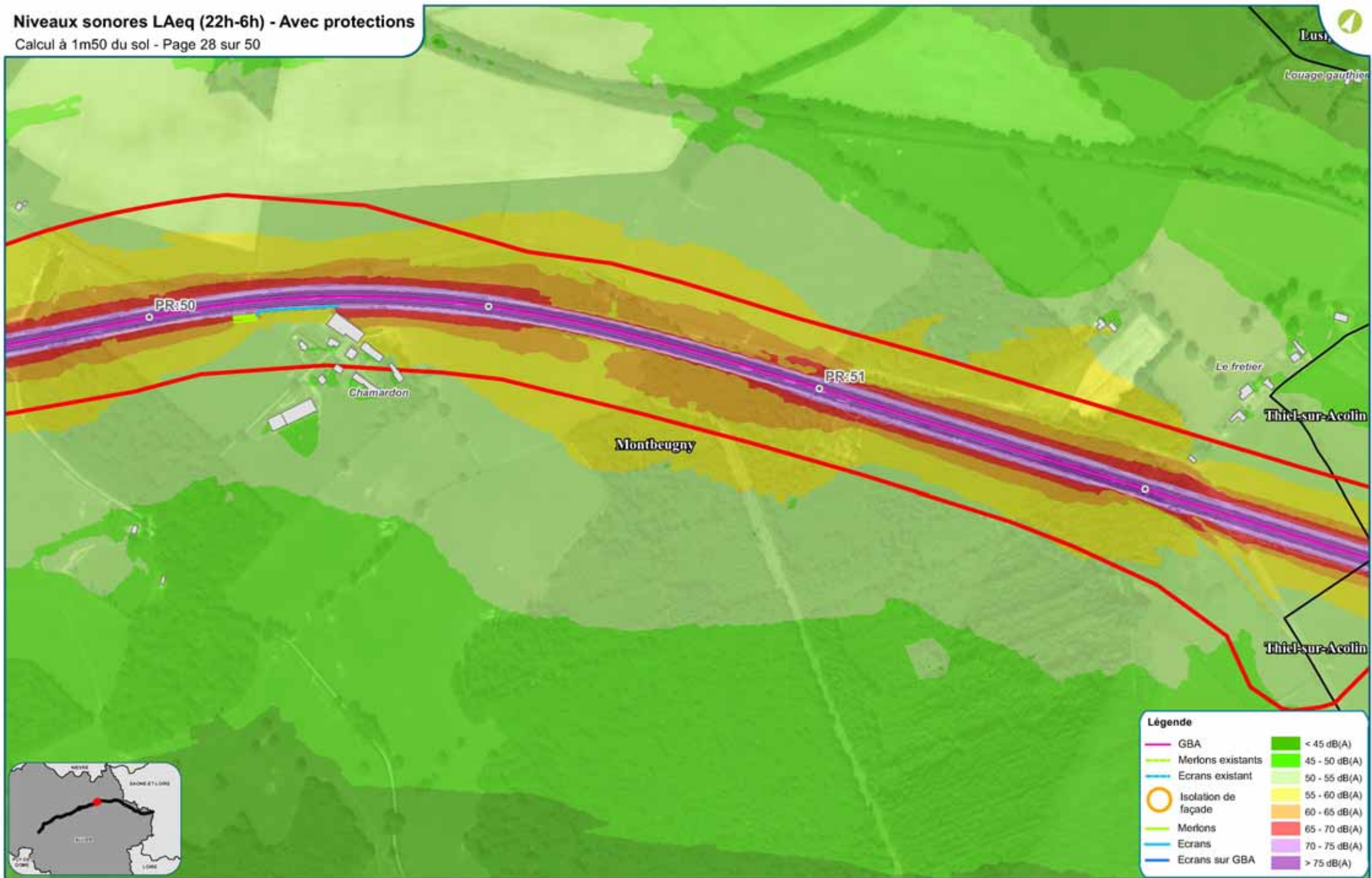
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 27 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 28 sur 50



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

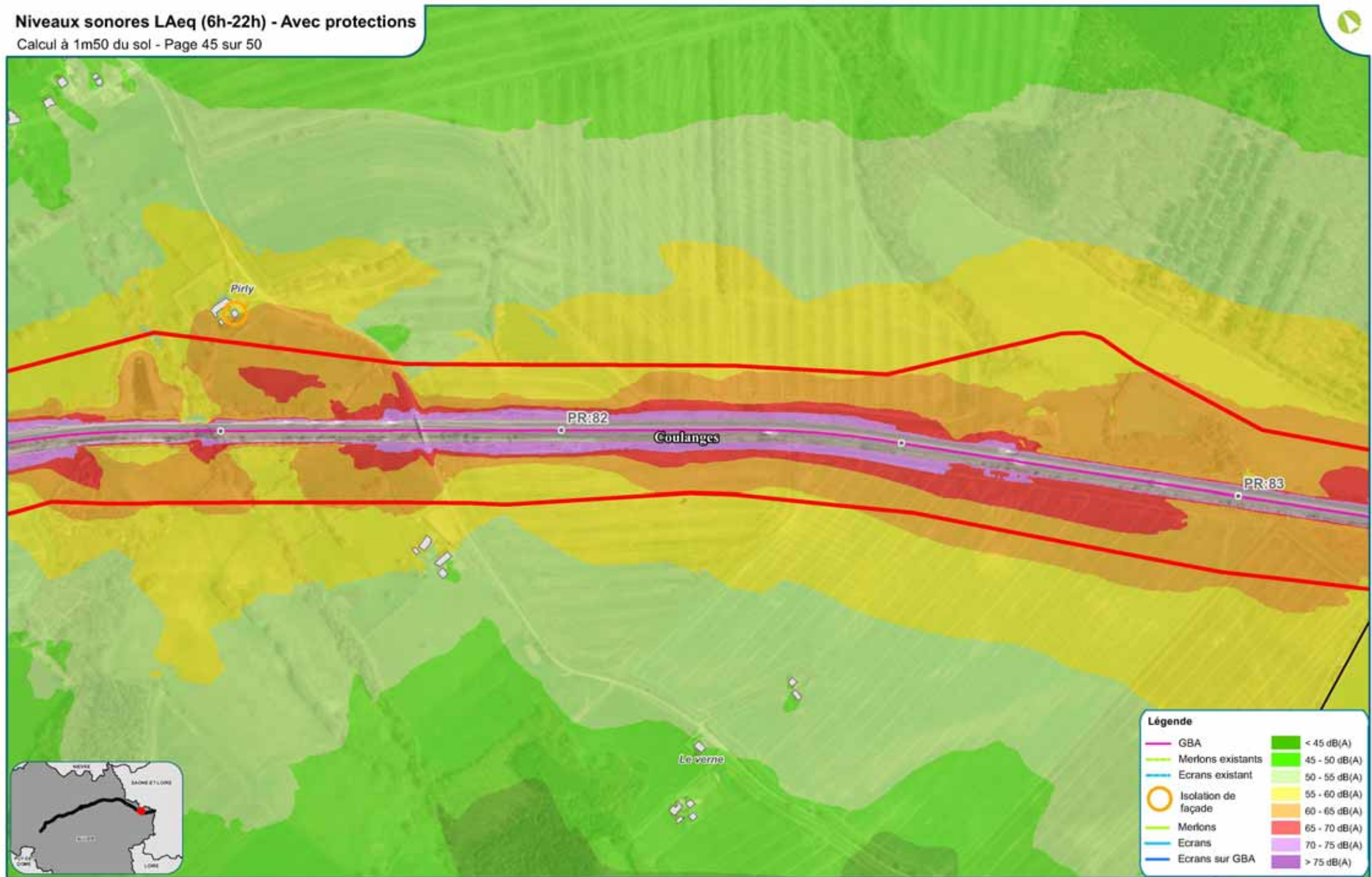
---

## ANNEXE 11 – Acoustique Coulanges Le Verne

---

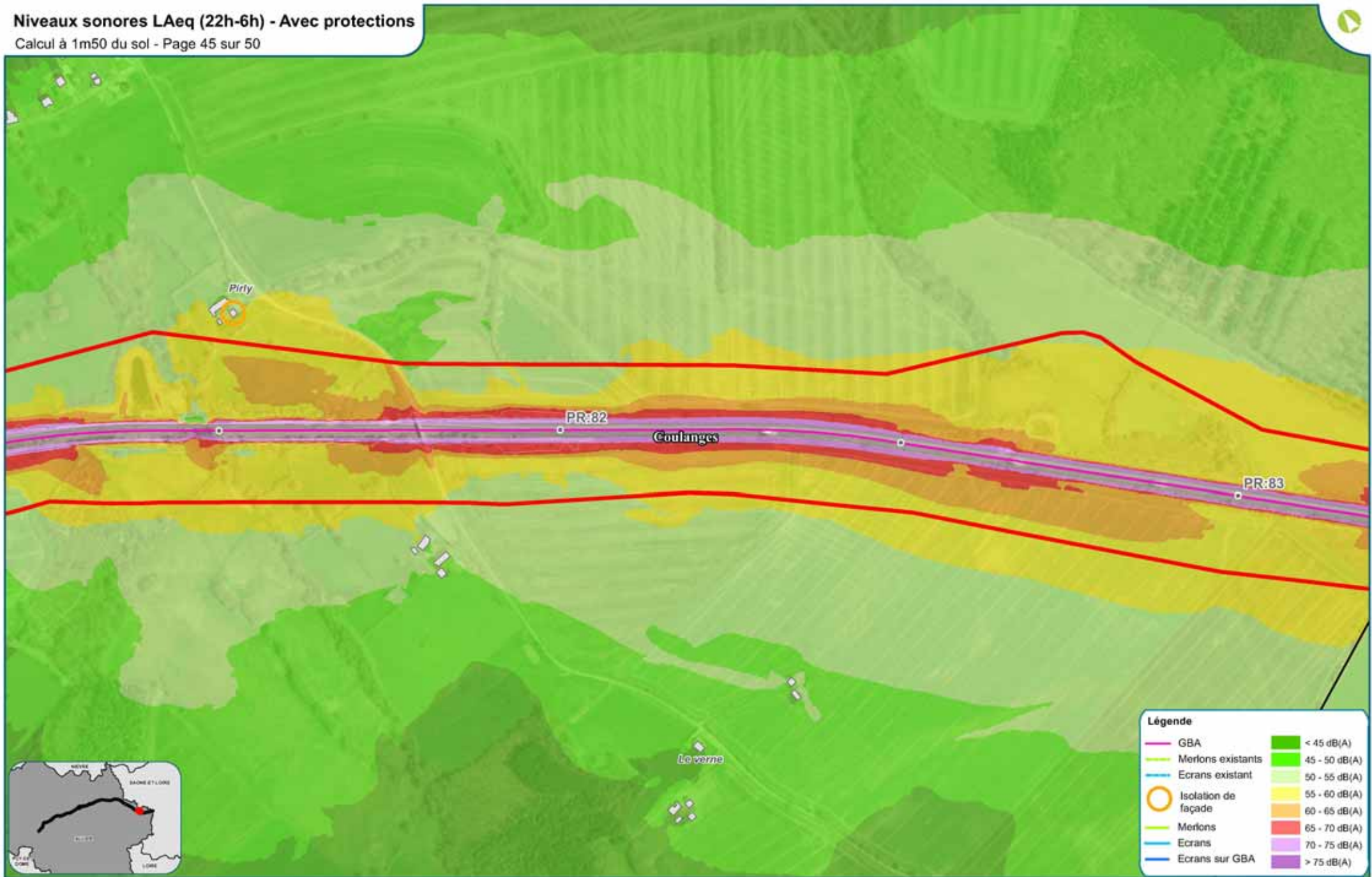
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 45 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 45 sur 50





GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

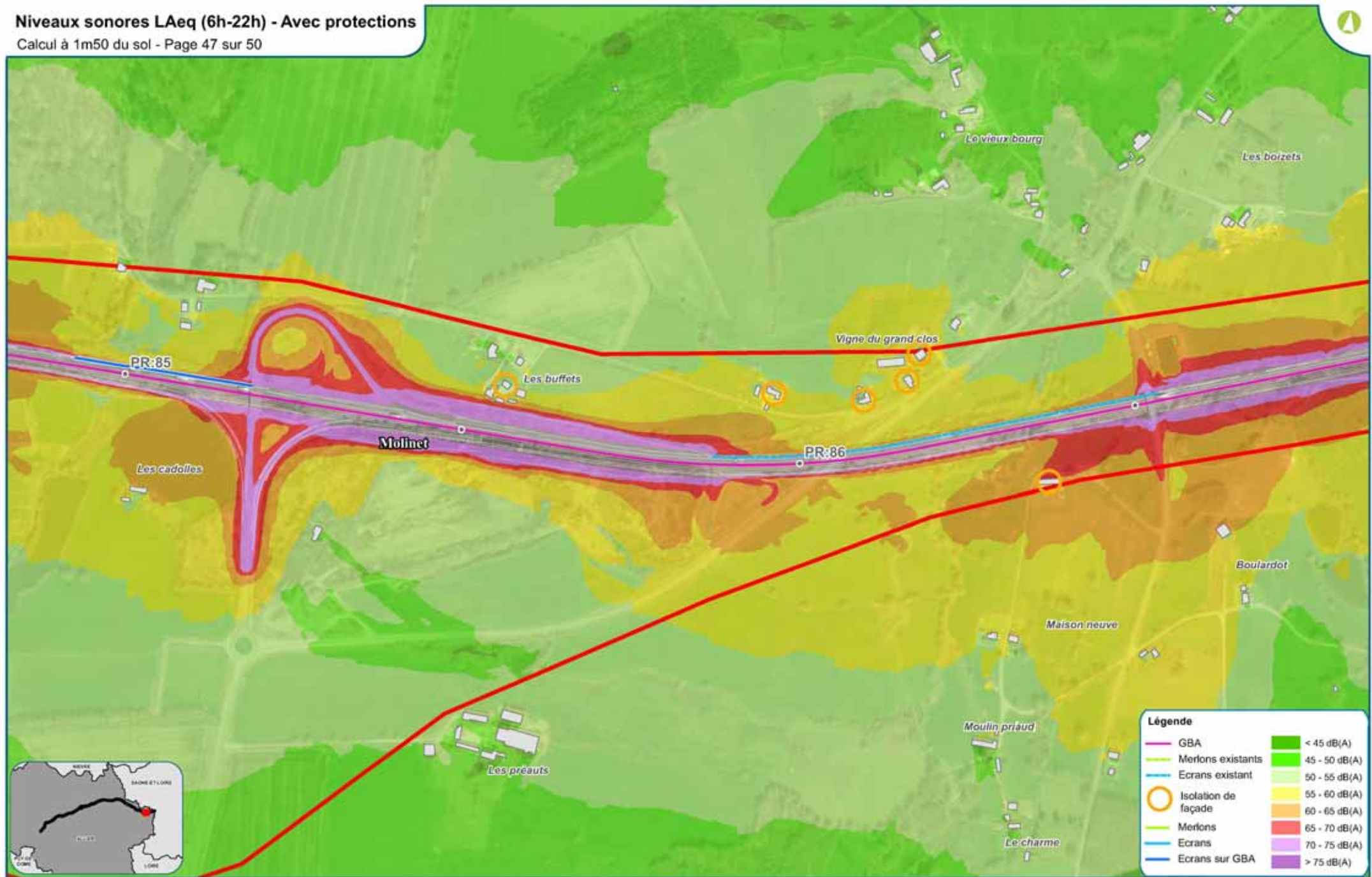
---

## ANNEXE 12 – Acoustique Molinet

---

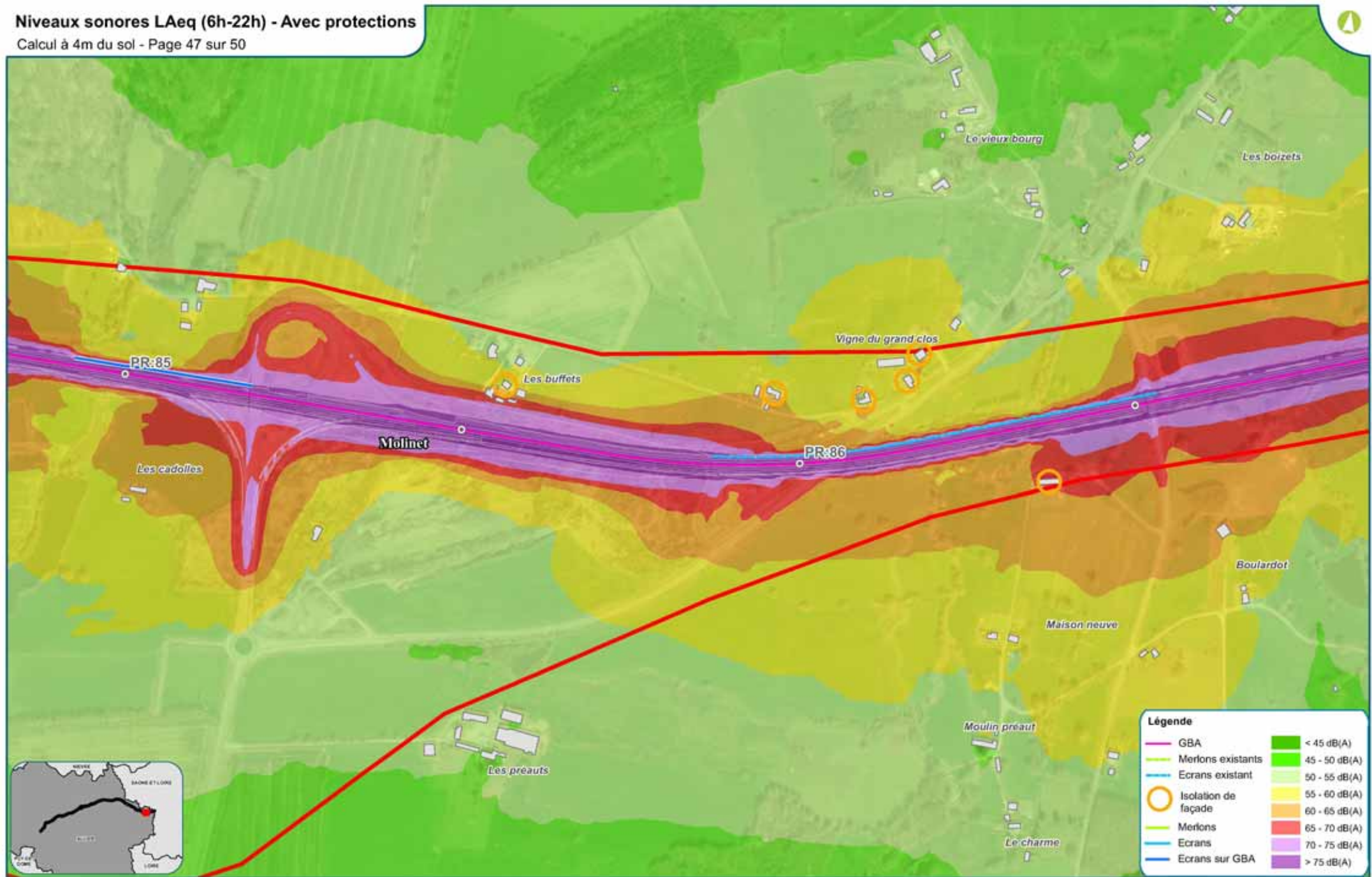
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 47 sur 50



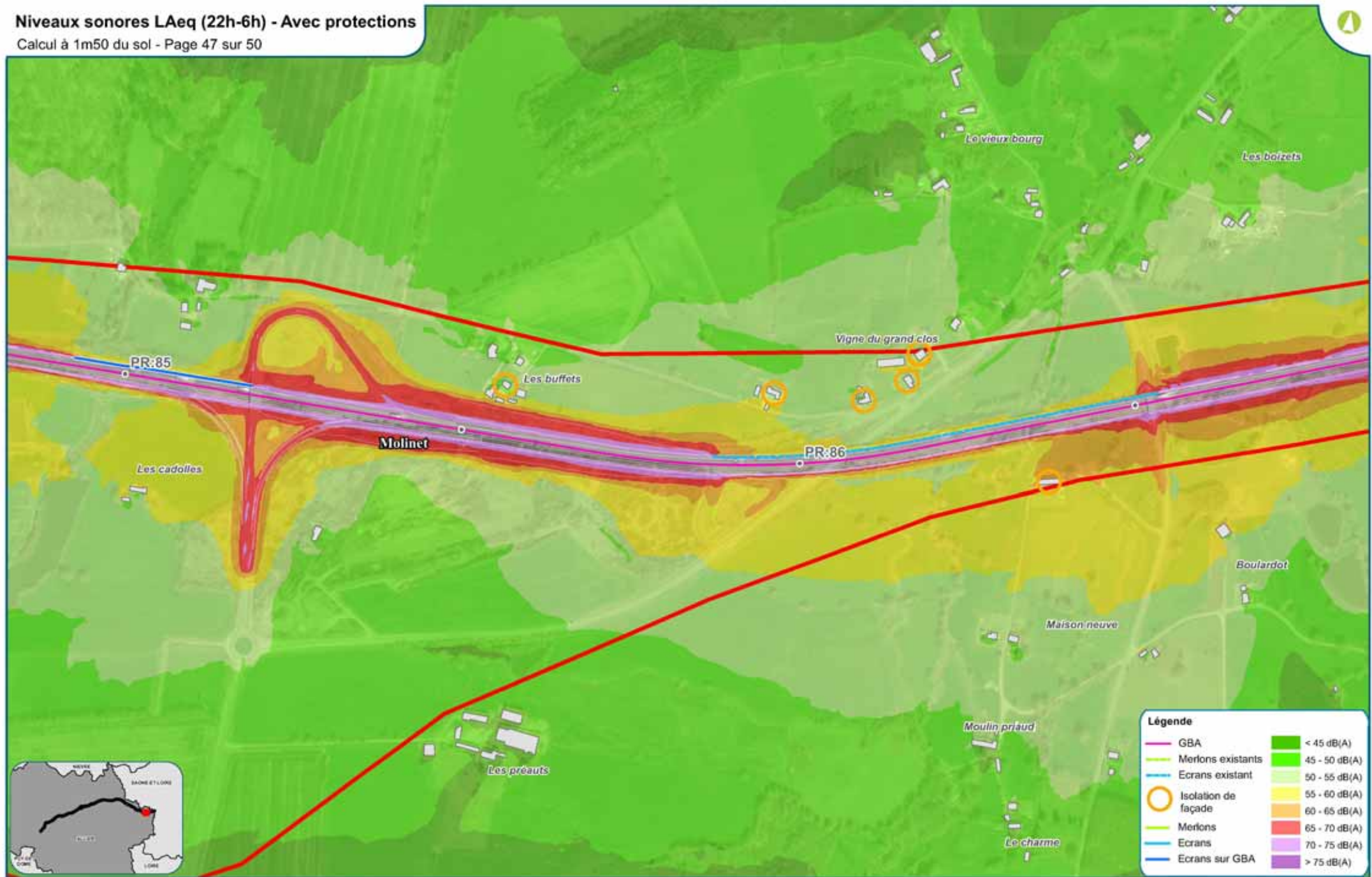
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 47 sur 50



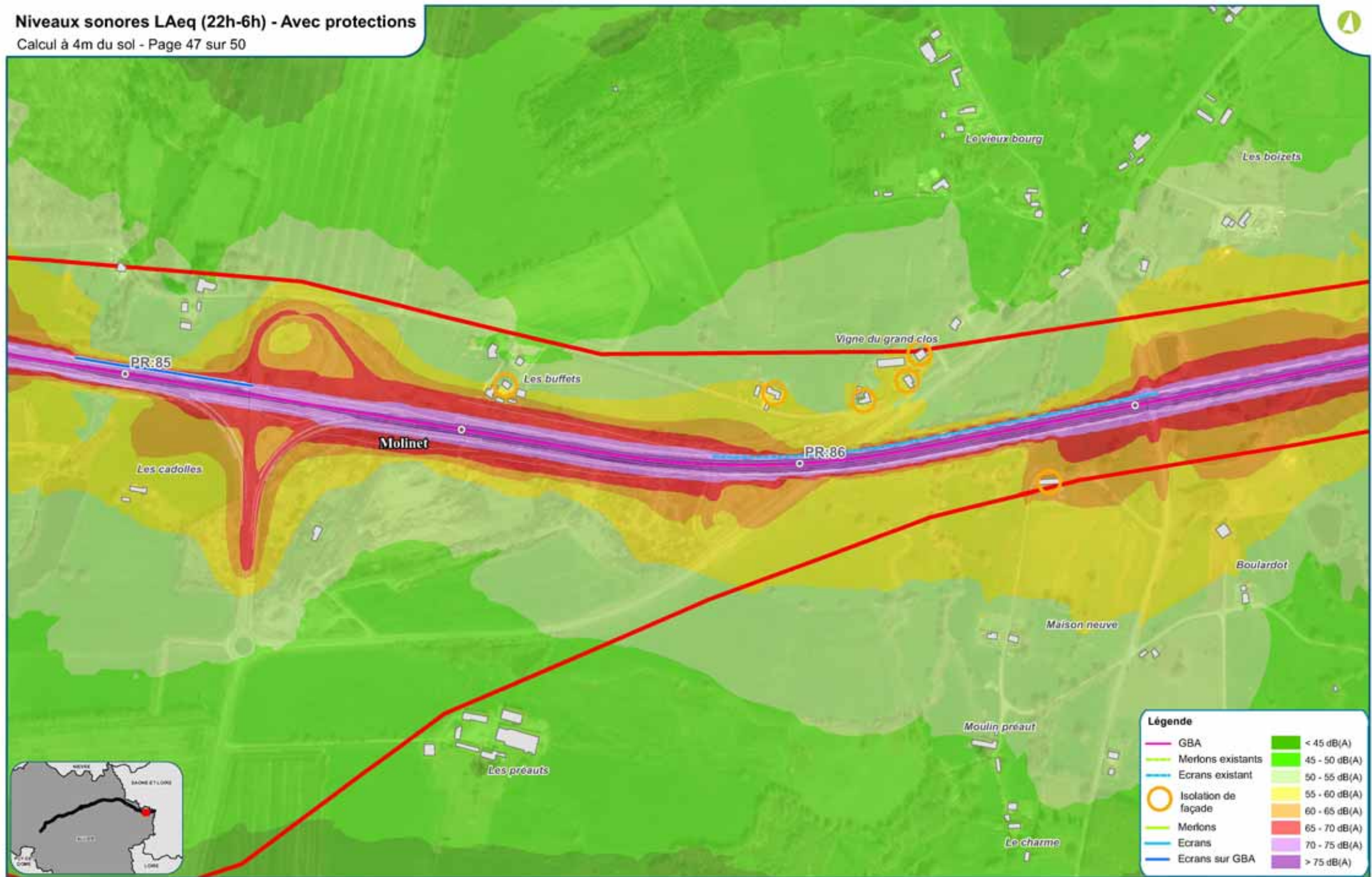
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 47 sur 50



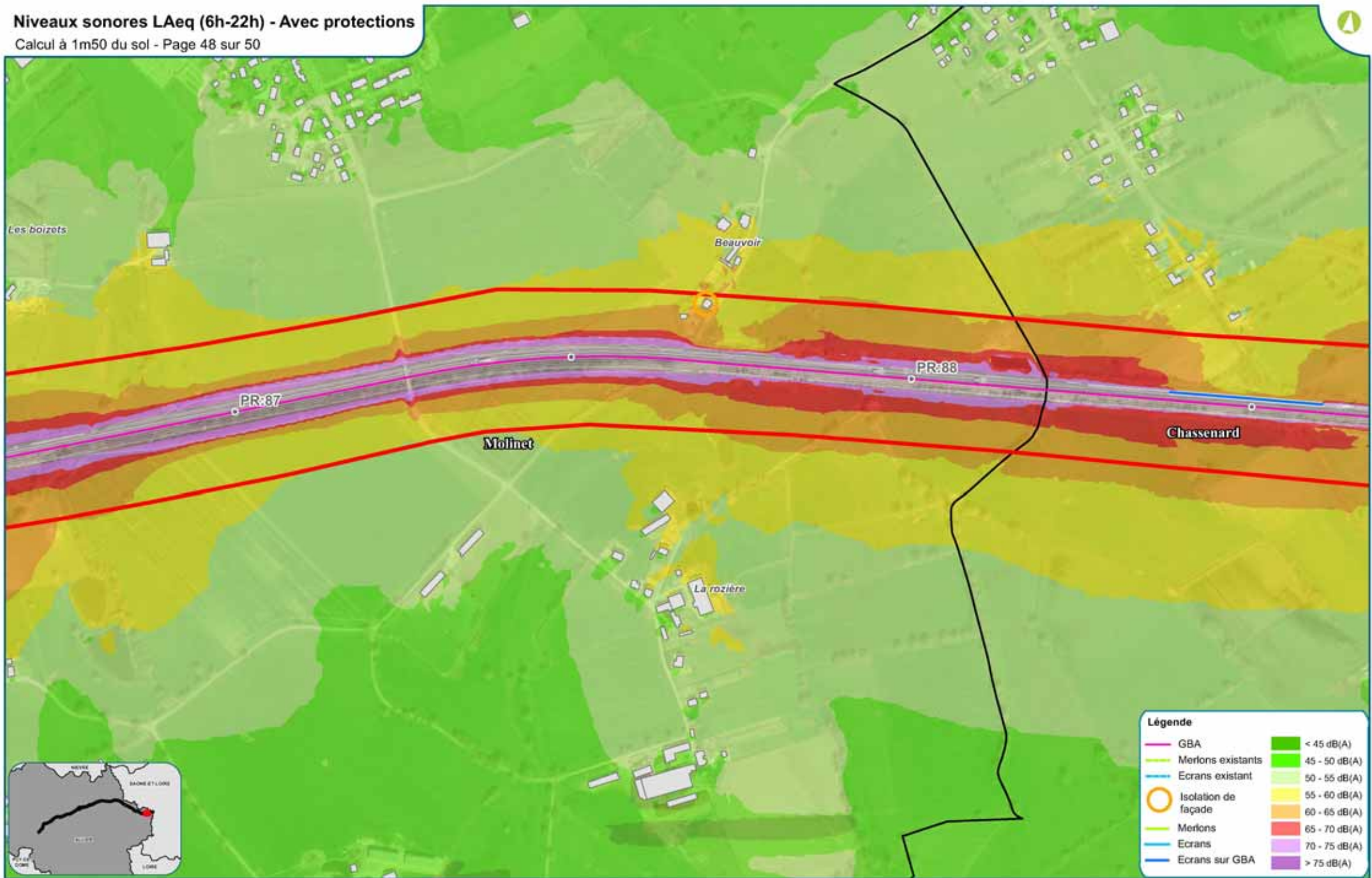
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 47 sur 50



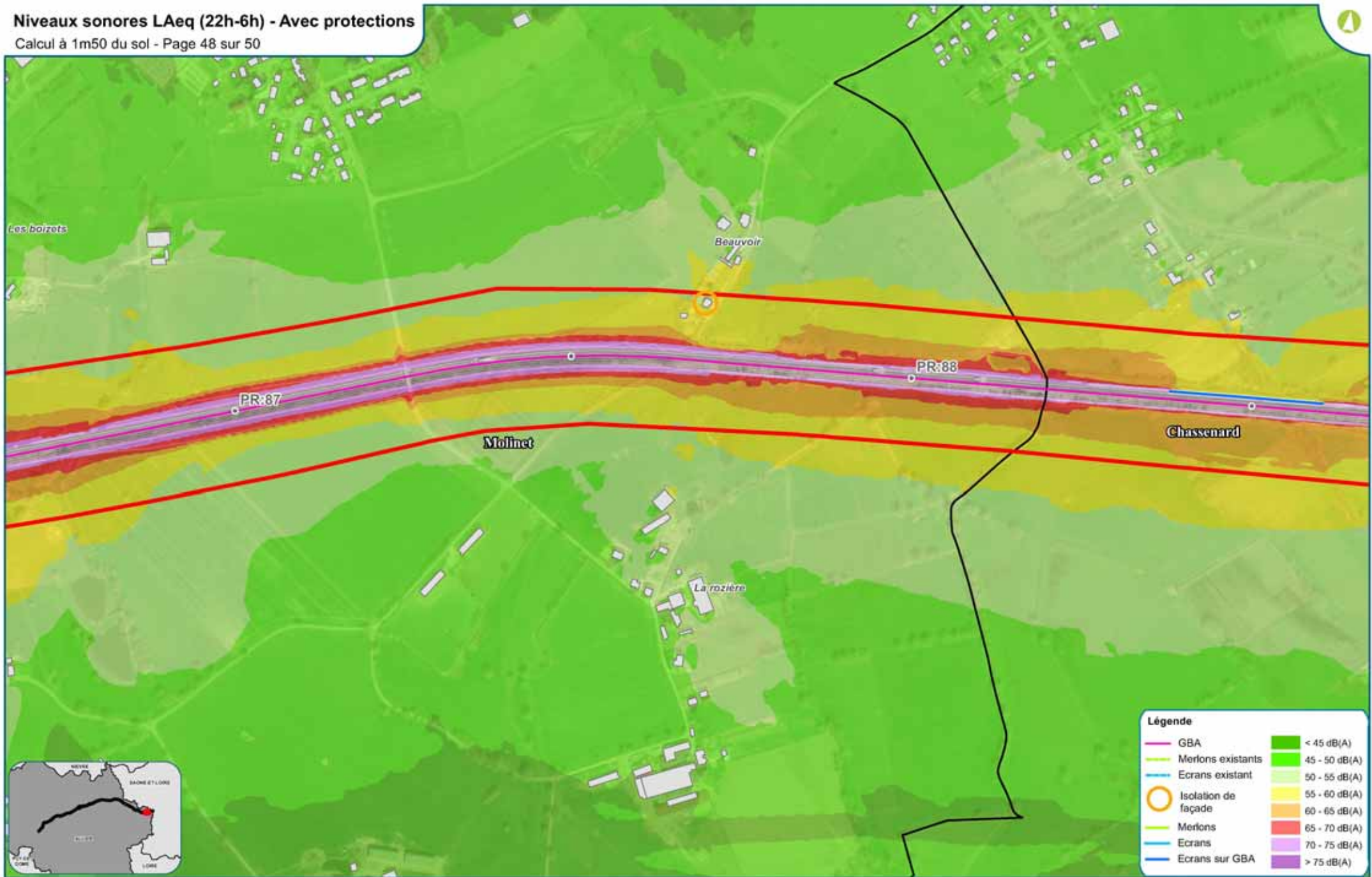
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 48 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 48 sur 50



GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

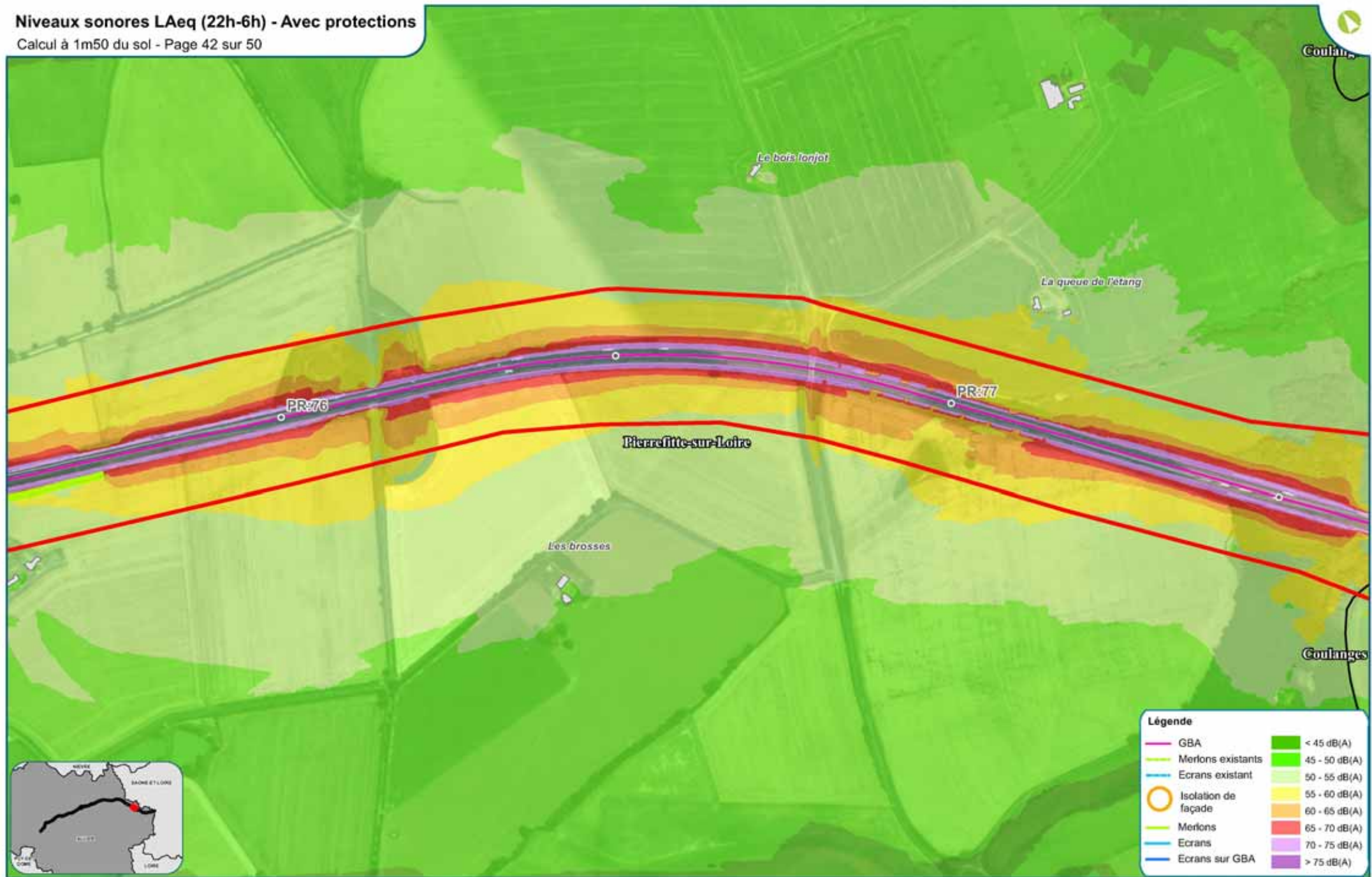
## ANNEXE 13 – Acoustique Pierrefitte sur Loire

---



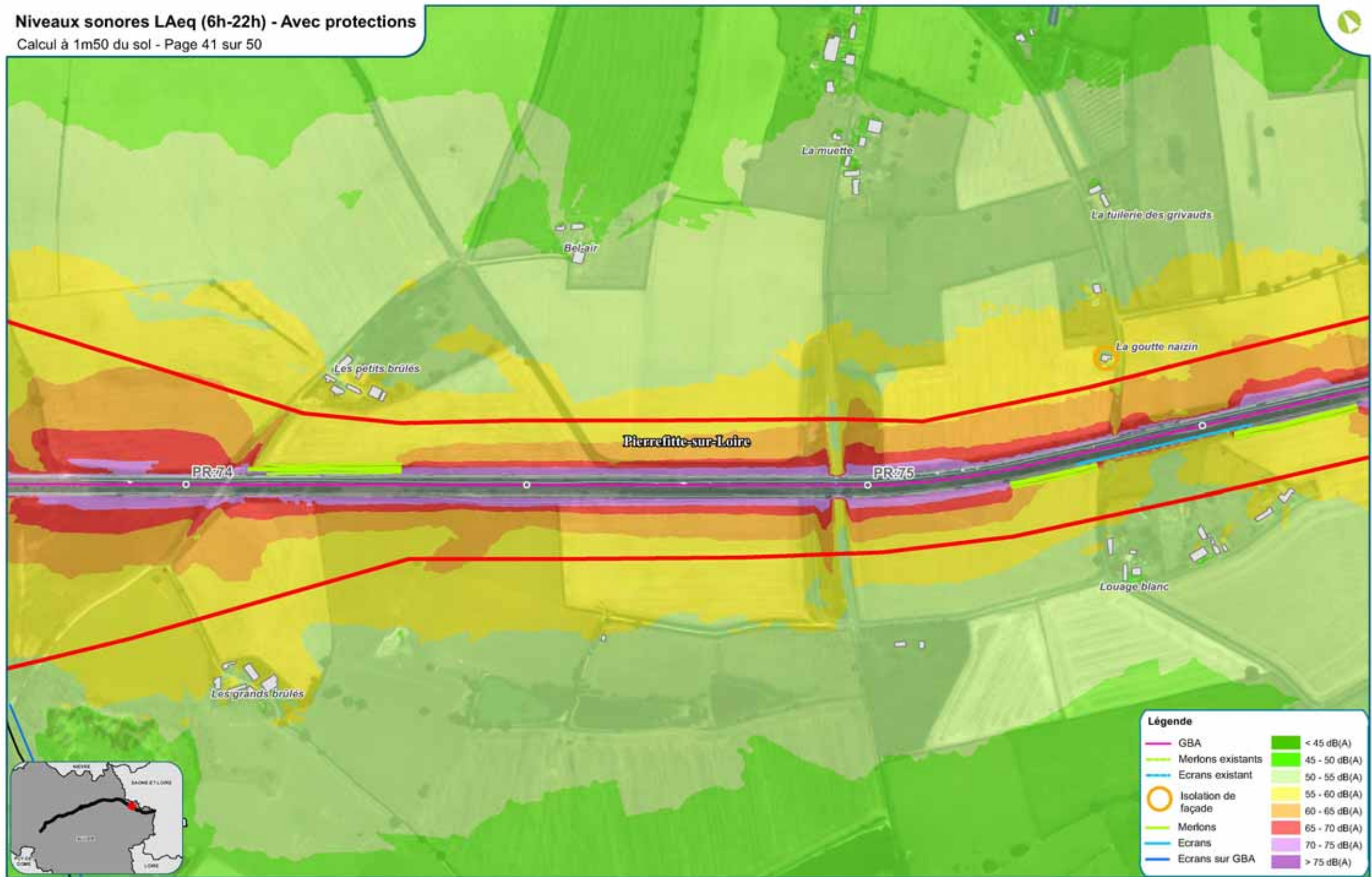
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 42 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 41 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 42 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 41 sur 50



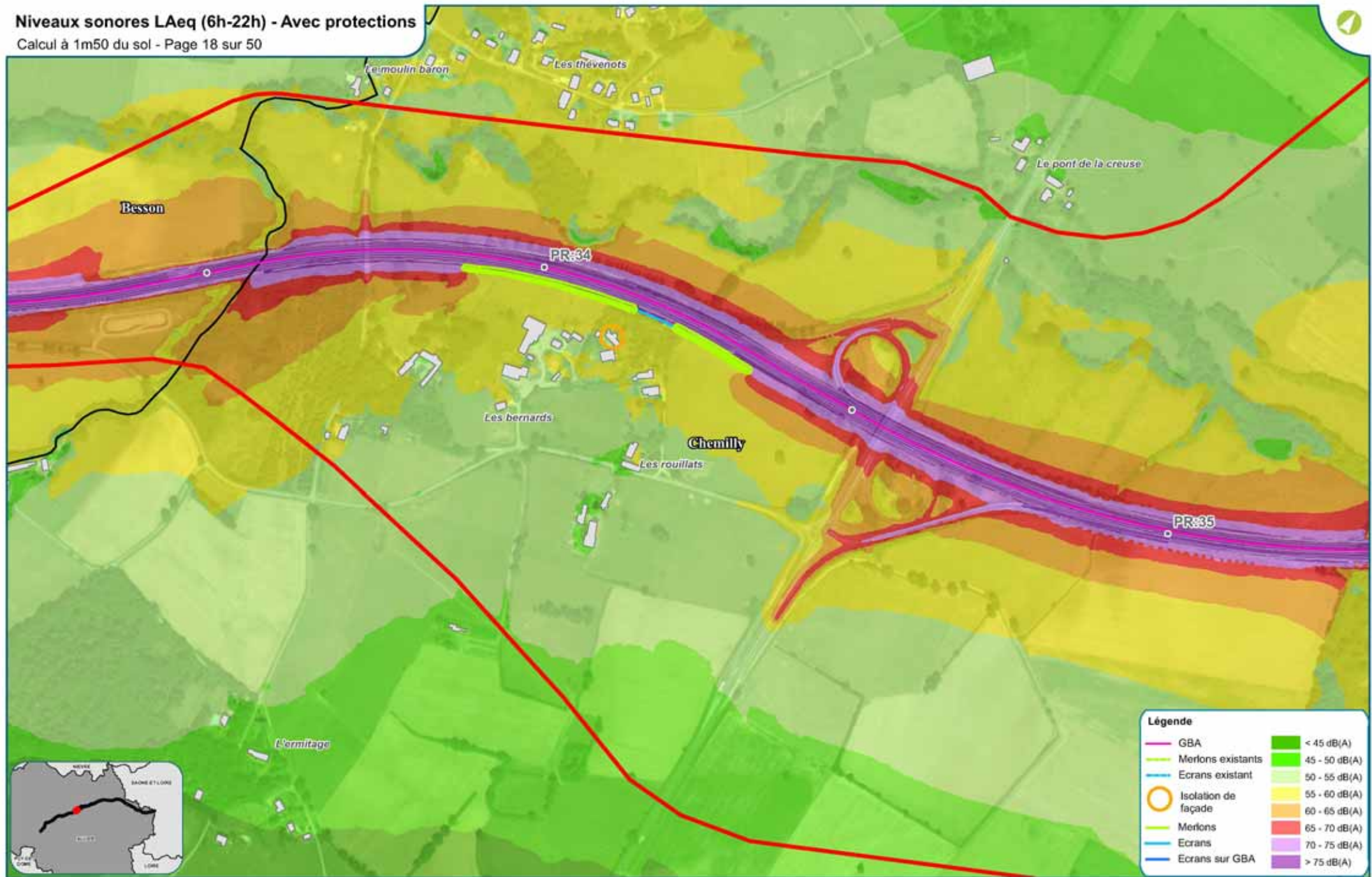
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 14 – Acoustique Chemilly

---

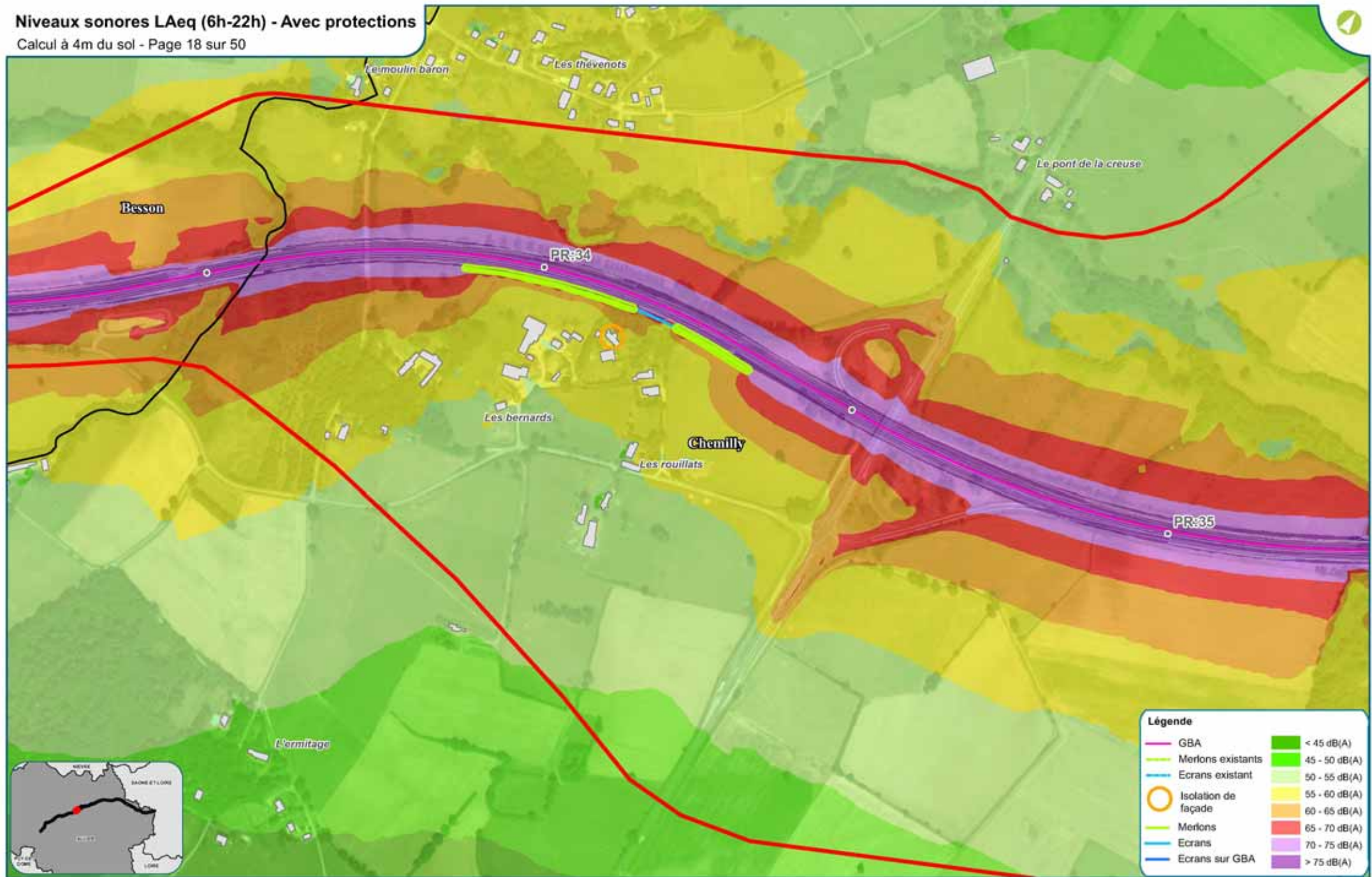
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 18 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 18 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

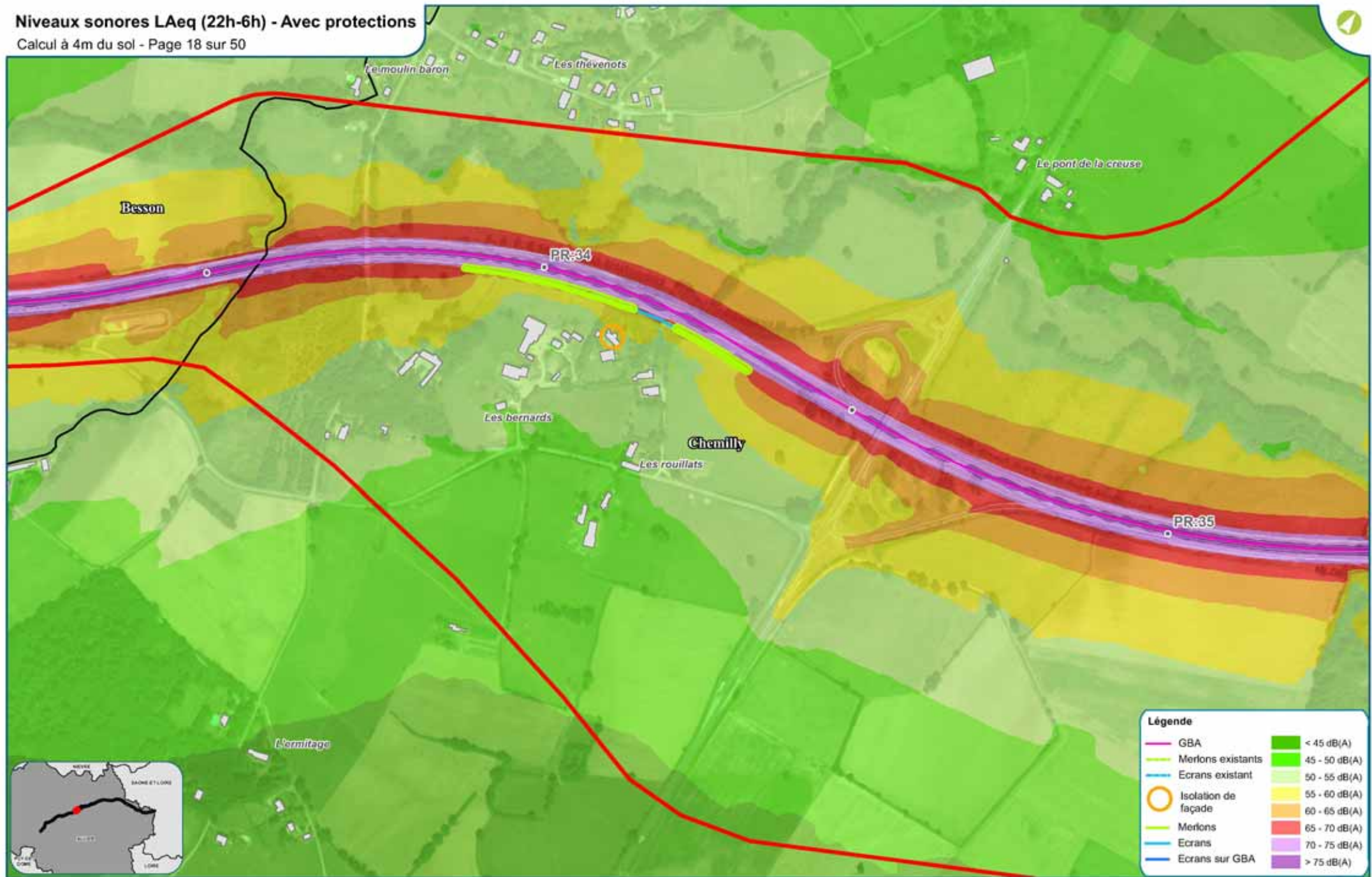
Calcul à 1m50 du sol - Page 18 sur 50





# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 18 sur 50



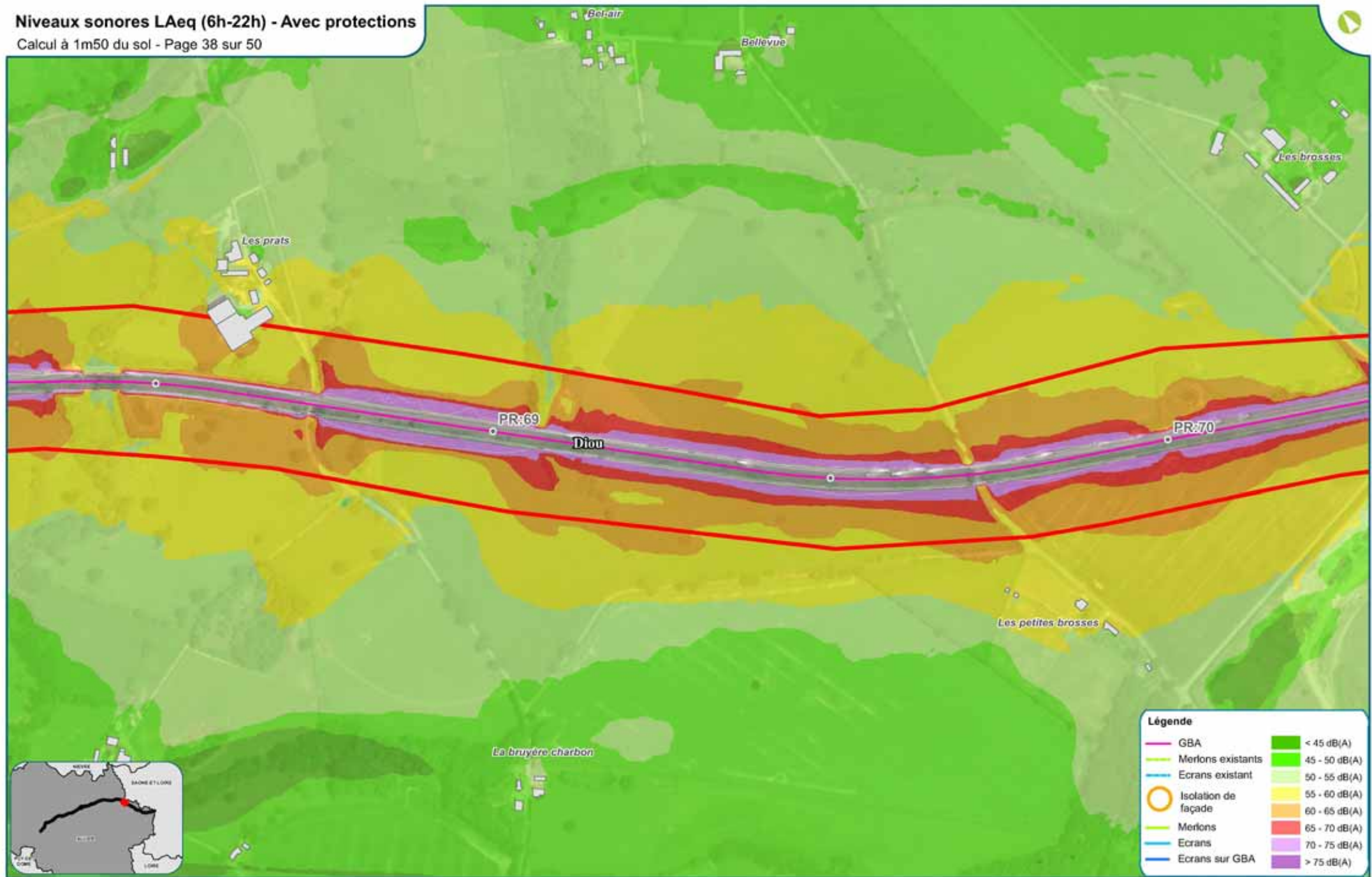
GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 15 – Acoustique Diou

---

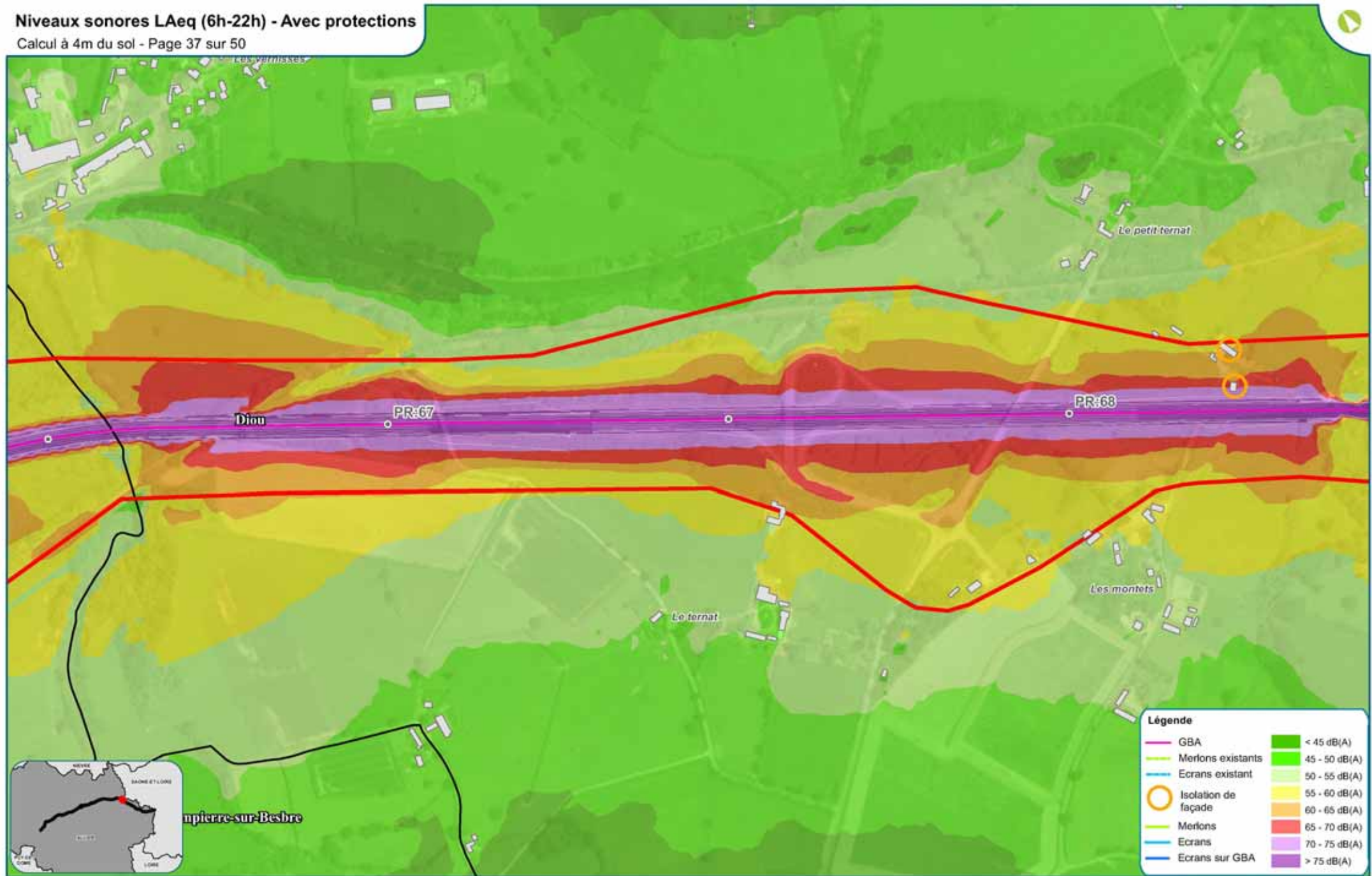
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 38 sur 50



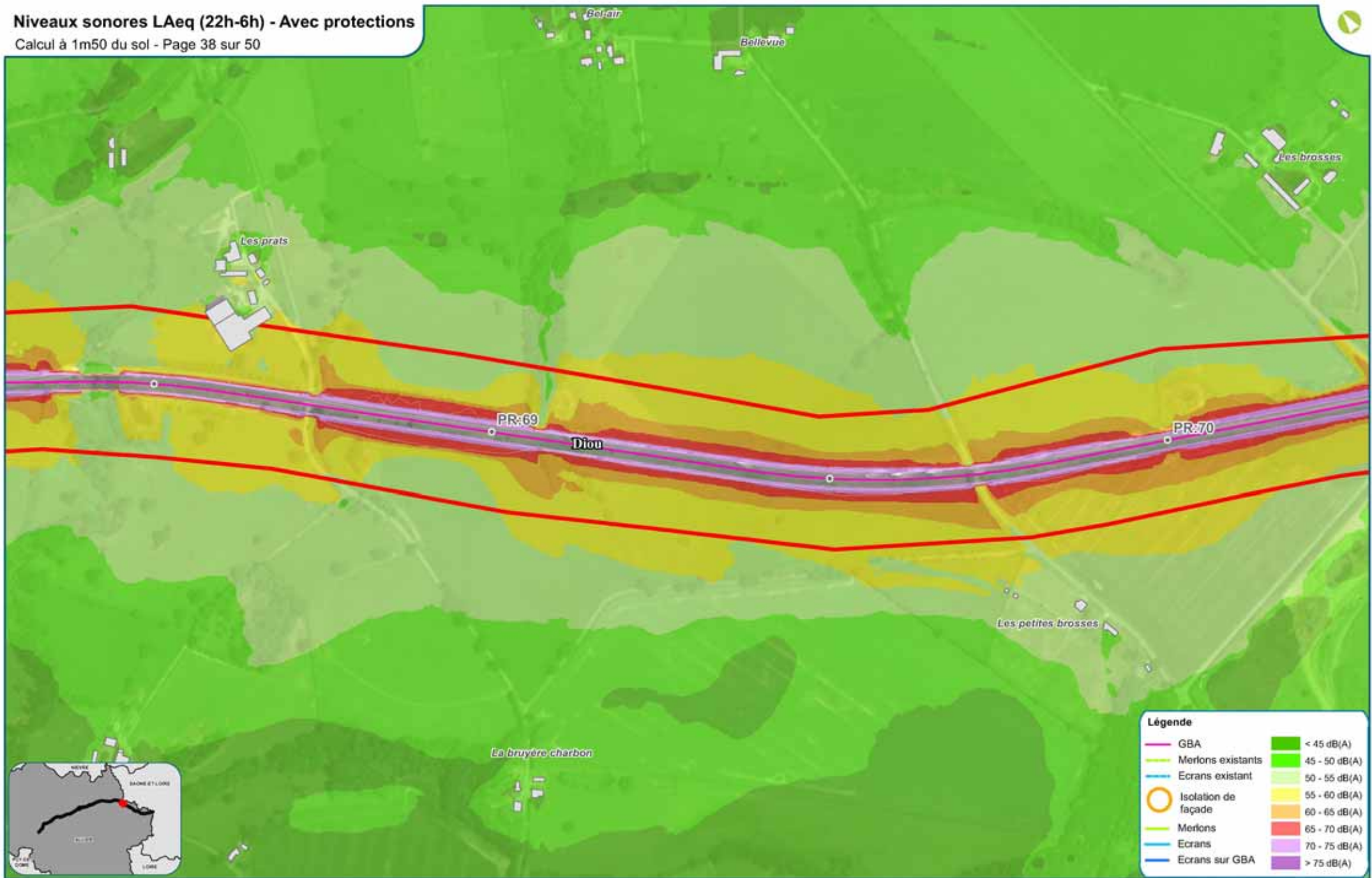
# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 37 sur 50



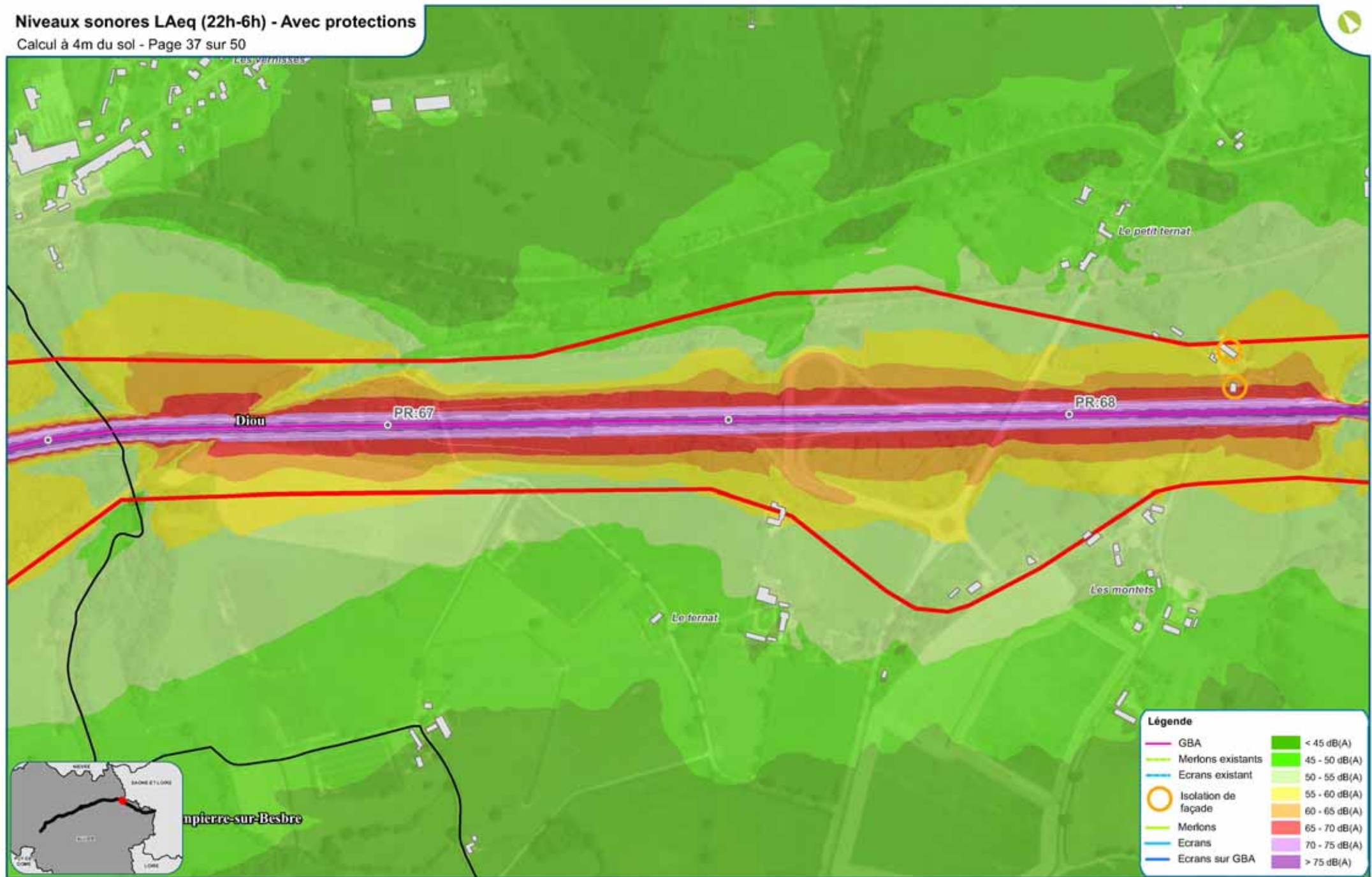
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 38 sur 50



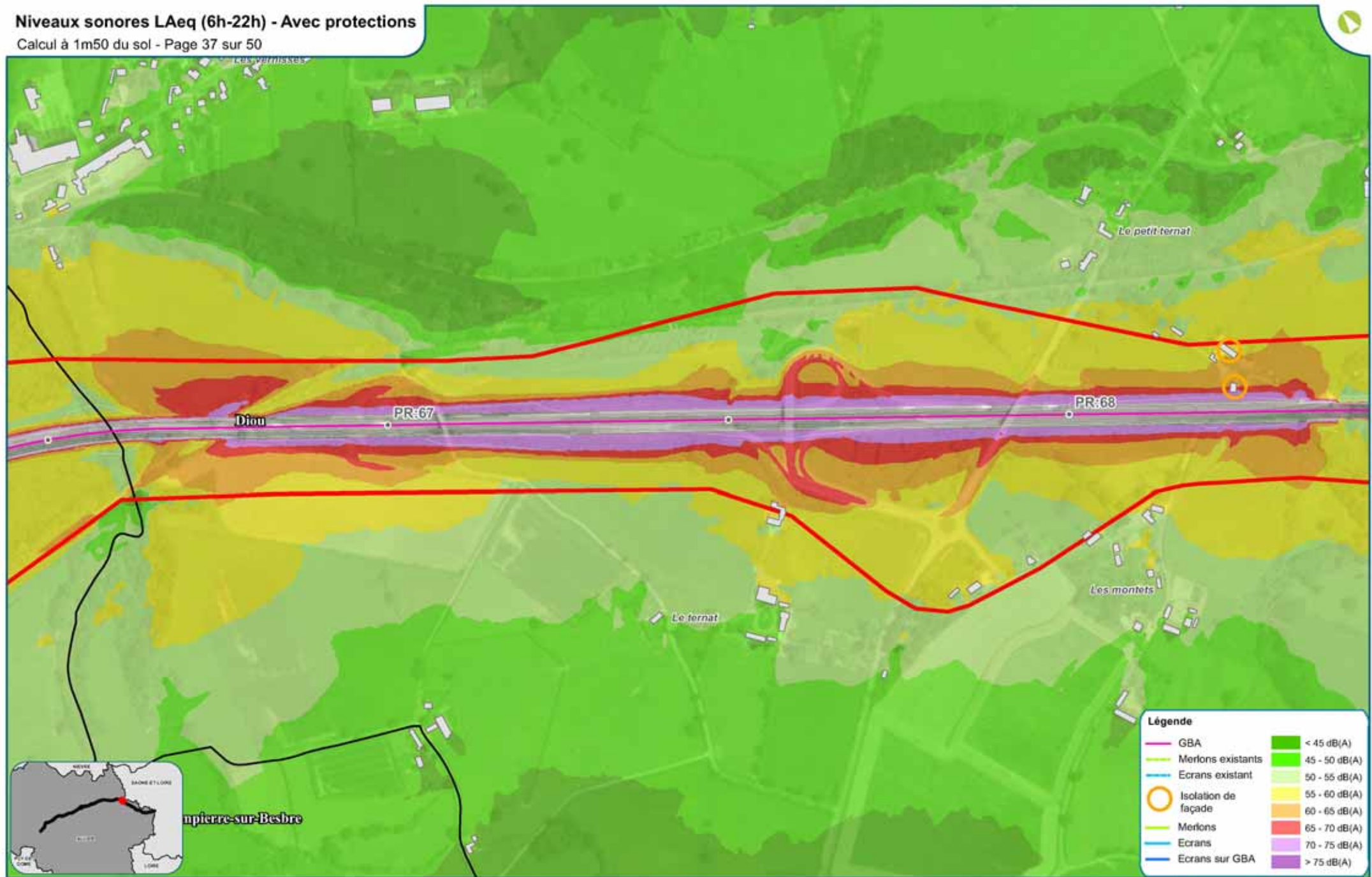
# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 4m du sol - Page 37 sur 50



# Niveaux sonores LAeq (6h-22h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 37 sur 50



mpierre-sur-Besbre



MISE À 2X2 VOIES DE LA RN 79 (RCEA) ENTRE SAZERET ET DIGOIN



Echelle 1/5 000ème - Format A3

Date: 30/01/2020  
Réalisation: Acoustib  
Fond de plan: World Topographic Map ESR

# Niveaux sonores LAeq (22h-6h) - Avec protections

Calcul à 1m50 du sol - Page 37 sur 50





GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

## ANNEXE 16 – Tableau composition dossier

Les documents présentés (pièces A à L), au nombre de 28, sont répartis dans quatre boîtes en carton de dimensions 48 x 34 x12, identifiées Boîte 1 à Boîte 4.

Boîte n°1	Contenu du document
Pièce A y compris Résumé	<b>Note de présentation du dossier - Aide à la lecture</b>
	<b>Composition du dossier - Contenu des documents</b> <b>Guide de lecture - Recherche thématique</b> <b>Glossaire - Contexte réglementaire</b> Notice du dossier, sous forme d'un résumé présentant l'état initial, le projet, l'analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures retenues pour réduire, supprimer ou compenser ces effets <b>Cartographie de synthèse des enjeux et des mesures environnementales</b>
Pièce B	<b>Justification, emplacement et description du projet</b>
	Justification de l'intérêt public majeur du projet <b>Présentation du projet, de ses caractéristiques, des principaux aménagements</b> Synthèse des installations prévues pour les travaux <b>Annexes cartographiques: vues en plan du projet au 1/5000ème</b>
Pièce C	<b>Etat initial commun eau et biodiversité</b>
	<b>État initial commun, actualisé et complété par les investigations et inventaires complémentaires réalisés, et portant sur l'ensemble des thématiques</b> suivantes: zones d'études, Terres, Sol et climat, Eaux souterraines, Eaux superficielles, Zones humides, Outils de gestion de la ressource en eau, Biodiversité et milieu naturel
Pièce C - Annexes Volume 1	<b>Etat initial commun eau et biodiversité - Annexes Volume 1</b>
	<b>Atlas - Cartographies:</b> Annexe C1: Milieu physique Annexe C2: Rapports d'études hydrogéologiques Annexe C3: Rapport d'études des eaux superficielles
Pièce C - Annexes Volume 2	<b>Etat initial commun eau et biodiversité - Annexes Volume 2</b>
	<b>Atlas - Cartographies:</b> Annexe C4 - Cartographie des zones humides et sondages pédologiques Annexe C5 Rapport d'inventaire des bryophytes Annexe C6: Cartographie des inventaires Faune / Flore Annexe C7: Listes des espèces observées Annexe C8: Pré-diagnostic écologique de la bande transporteuse de la carrière des Proux (Toulon-sur-Allier)

Boîte n°2	Contenu du document
Pièce D	<b>Volet eaux et milieux aquatiques</b>
	<b>Résumé non technique du document d'incidence sur la ressource en eau et les milieux aquatiques</b> Rubriques de la nomenclature de l'article R.214-1 du code de l'Environnement concernées <b>Analyse des incidences</b> <b>Mesures d'évitement et de réduction en faveur de la ressource en eau et des milieux aquatiques</b> <b>Incidences et mesures de réduction sur les zones humides</b> <b>Compatibilité du projet avec les outils de planification de la ressource en eau</b> <b>Moyens de surveillance et d'intervention</b>
Pièce D - Annexes	<b>Volet eaux et milieux aquatiques - Annexes</b>
	Annexe D1: Méthodologie retenue pour l'hydraulique des rétablissements naturels et l'assainissement de la plateforme autoroutière Annexe D2: Rapport d'études hydrologiques Annexe D3: Rapport d'études sur l'hydraulique du Val d'Allier Annexe D4: Rapport d'étude sur l'hydraulique des cours d'eau moyens Annexe D5: Etudes des aménagements des cours d'eau Annexe D6: Synoptique hydraulique et assainissement Annexe D7: Dispositions en phase chantier Annexe D8: Captage de l'Hirondelle Annexe D9: Analyse de l'évolution latérale de la rivière Allier au droit du viaduc de la RCEA - Réserve naturelle Nationale du Val d'Allier
Pièce E	<b>Demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées</b>
	Contexte de la demande de dérogation Espèces protégées concernées par la demande de dérogation Moyens mis en œuvre pour intégrer les enjeux liés aux espèces protégées - Calendrier des travaux Cohérence du projet avec les autres politiques de protection de l'environnement et de la nature Justification de l'absence de nuisance à l'état de conservation des espèces protégées Analyse des incidences et mesures pour les espèces protégées Impacts résiduels et liste des espèces pouvant faire l'objet d'une demande de dérogation
Pièce F	<b>Dossier de demande d'autorisation de travaux dans la réserve naturelle nationale du Val d'Allier</b>
	Pièce permettant d'apprécier les conséquences de l'opération sur l'espace protégé spécifique du Val d'Allier et son environnement. Pièce autoporteuse et sans renvoi, reprenant, dans le périmètre géographique de la réserve, les éléments de: présentation du projet, état initial, impacts sur l'eau et la biodiversité, mesures d'évitement, de réduction et de compensation (phase travaux et phase exploitation)
Pièce G - Volume 1	<b>Dossier ICPE: demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage sur la commune de Cressanges</b>
	Dossier d'Installation Classée Pour l'Environnement : demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage sur la commune de Cressanges
Pièce G - Volume 2	<b>Dossier ICPE : demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage sur la commune de Dompierre-sur-Besbre</b>
	Dossier d'Installation Classée Pour l'Environnement : demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage sur la commune de Dompierre-sur-Besbre
Pièce G - Volume 3	<b>Dossier ICPE : demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage et une station de transit de matériaux inertes sur la commune de Toulon-sur-Allier</b>
	Dossier d'Installation Classée Pour l'Environnement : demande d'enregistrement pour une centrale d'enrobage et une station de transit de matériaux inertes sur la commune de Toulon-sur-Allier
Pièce H	<b>Mesures de compensation, suivis et mesures d'accompagnement</b>
	<b>Mesures de compensation : méthodologie</b> (mutualisation des mesures, définition des espèces nécessitant la mise en place de mesures de compensation, impacts résiduels engendrés dans le cadre du projet, calcul de la dette écologique), <b>recherche foncière</b> des sites, <b>compensation en faveur des zones humides, compensation en faveur des espèces protégées, description des mesures compensatoires</b> , avancement concernant la sécurisation des sites de compensation <b>Suivi des mesures - Mesures d'accompagnement - Planning de mise en œuvre des mesures</b> et estimation financière

Les documents présentés (pièces A à L), au nombre de 28, sont répartis dans quatre boîtes en carton de dimensions 48 x 34 x12, identifiées Boîte 1 à Boîte 4.

Boîte n°3	Contenu du document
Pièce I	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016)
	Éléments actualisés de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique, établi en avril 2016 Contexte et synthèse de l'actualisation - Identification des éléments actualisés
Pièce I-11	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 2
	Éléments actualisés de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique, établi en avril 2016 Résumé non technique Appréciation des impacts de l'ensemble du programme Présentation du projet d'accélération de la mise à 2X2 voies de la RCEA (RN79) entre Montmarault (03) et Digoïn (71) Etat initial du site et de son environnement
Pièce I-12	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016)- Volume 3
	Éléments actualisés de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique, établi en avril 2016 Principales solutions de substitution examinées et raison du choix Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et mesures pour Eviter, Réduire ou Compenser les effets négatifs Estimation des coûts des mesures ERC et présentation des principales modalités de suivi Compatibilité du projet avec l'affectation des sols - Evaluation d'incidence Natura 2000 Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits pour la collectivité, évaluation de la consommation énergétique résultant du projet
Pièce I-13	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 4 - Atlas accompagnant l'Etude d'impact - Tome 1 Partie 1
	Atlas accompagnant l'étude d'impact d'avril 2016 Guide des atlas - Etat initial de l'environnement - Présentation Environnement physique: contexte géologique, eaux souterraines, eaux superficielles et alés géologiques Environnement naturel: périmètres de l'emprise du projet et des zones prospectées, périmètres de protection et d'inventaire, faune (amphibien, chiroptère, insecte, mammifère, oiseau, poisson, reptile)
Pièce I-13	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 4 - Atlas accompagnant l'Etude d'impact - Tome 1 Partie 2
	Atlas accompagnant l'étude d'impact d'avril 2016 Environnement naturel: flore (localisation des formations végétales, des espèces remarquables, des plantes invasives), zones humides, mortalités dues aux collisions, synthèse des enjeux
Pièce I-13	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 4 - Atlas accompagnant l'Etude d'impact - Tome 2 Partie 1
	Atlas accompagnant l'étude d'impact d'avril 2016 - Etat initial de l'environnement Environnement agricole et sylvicole, environnement humain, environnement patrimonial, touristique et de loisirs, environnement paysager

Boîte n°4	Contenu du document
Pièce I-13	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 4 - Atlas accompagnant l'Etude d'impact - Tome 2 Partie 2
	Atlas accompagnant l'étude d'impact d'avril 2016 - Impacts et mesures associées Environnement naturel, environnement agricole et sylvicole, environnement humain, environnement paysager
Pièce I-14	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 5 - Annexes Tome 1
	Etude d'impact d'avril 2016 - Dossiers d'incidence Natura 2000 - Etudes écologiques
Pièce I-14	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 5 - Annexes Tome 2
	Etude d'impact d'avril 2016 - Etudes hydraulique et assainissement
Pièce I-14	Actualisation de l'étude d'impact (d'Avril 2016) - Volume 5 - Annexes Tome 3
	Etude d'impact d'avril 2016 - Etude acoustique - Etude Air et Santé
Pièce I-15	Actualisation de l'étude d'impact - Volume 6 - Mémoire en réponse avis AE (d'Avril 2016)
	Avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact d'Avril 2016 - Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage
Pièce I-16	Actualisation de l'étude d'impact - Carrière des Proux
	Etude d'impact et résumé non technique du dossier de modification d'exploitation de la carrière de sables et graviers des Proux sur la commune de Toulon-sur-Allier établi dans le cadre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter
Pièce J	Document d'incidence Natura 2000
	Pièce permettant d'apprécier les conséquences de l'opération sur le réseau Natura 2000 Pièce autoportante et sans renvoi, présentant l'analyse d'incidences de chaque site concerné et l'analyse des incidences cumulées: définition du réseau Natura 2000, méthodologie, évaluation préliminaire, analyse d'incidences des sites : Val d'Allier, Vallée de l'Allier Nord, Sologne Bourbonnaise, Etangs de Sologne Bourbonnaise, Vallée de la Loire d'Iguerande à Decize, Bords de Loire entre Iguerande et Decize
Pièce K	Avis émis sur le dossier
	Avis émis lors de l'instruction interservice préalable à l'enquête publique de la procédure d'autorisation environnementale
Pièce L	Avis de l'Autorité Environnementale n°2019-110 émis le 05/02/2020 et mémoire en réponse du maître d'ouvrage avec annexes associées
	Avis émis par l'Autorité environnementale – CGEDD et les réponses apportées par le maître d'ouvrage - Annexes associées au mémoire: Annexe 1: cartographie des TOARC Annexe 2: Plans de localisation des stations de transit Annexe 3: Etude de trafic actualisée (2020) Annexe 4: Synoptique Transparence écologique Annexe 5: plans des travaux dans le val d'Allier Annexe 6: Scores des solutions envisagées pour la déconstruction du viaduc existant de l'Allier Annexe 7: Organisation environnementale du projet Annexe 8 et 9: Bilan Gaz à effet de serre - Phases Travaux et exploitation Annexe 10: Etudes acoustiques actualisées (2020) Annexe 11: Etudes Air - Santé actualisées (2020)

GIE CLEA	Maîtrise d'Œuvre					Émetteur
						

ANNEXE 17 – Acoustique extrait pièce L – Mémoire en  
réponse Ae-CGEDD - Acoustique

---

## 17 Bruit : (AE 15.1 à 15.4)

L'AE recommande (page 18 sur 22):

L'actualisation de l'étude d'impact devra fournir le détail des projections de trafic.

Par ailleurs, il s'avère que le calage du modèle mérite d'être revu. En effet, le tableau de comparaison des résultats des calculs avec ceux des mesures effectuées *in situ* montre un nombre d'écarts supérieurs à 2 dB(A) qui apparaît important (16 sur 37 points de mesure), alors que 2 dB(A) est la limite de précision acceptable classiquement retenue pour caler un modèle acoustique. En l'état, il en résulte une incertitude probablement élevée sur les prédictions du modèle, qu'il faudra qualifier pour garantir les droits des riverains, puisque la réglementation impose un objectif de résultats quant aux seuils de bruit à respecter (articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement)<sup>14</sup>.

Ces évolutions mériteraient d'être expliquées et justifiées en détail dans la mesure où les protections à la source – écrans et merlons – doivent être privilégiés (article R. 571-48 du code de l'environnement) et offrent une protection qui permet une meilleure jouissance des logements, notamment l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes.

L'Ae rappelle les recommandations de son avis de 2016 d'élargir l'état initial du bruit et l'analyse de ses effets aux axes adjacents à la RCEA, aux itinéraires de substitution et aux axes qui la prolongent.

*Réponse du Maître d'Ouvrage :*

L'étude d'impact acoustique actualisée est fournie dans son intégralité en annexe 10 du présent mémoire.

### 17.1 Actualisation des études de trafic

Depuis les études préalables réalisées par l'État, le concessionnaire ALIAE a réalisé une actualisation de l'étude de trafic (voir annexe n°3 du présent mémoire). Elle intègre notamment la stabilisation de la configuration du système d'échange avec la RN7 existante et la RN7 future à Toulon-sur-Allier, y compris l'implantation de l'aire de service à Toulon-sur-Allier. Pour ce système d'échanges, deux phases ont été prises en compte :

- Une phase transitoire à l'horizon 2022 (mise en service de l'A79,
- Une phase définitive à la mise en service du prolongement de la RN7 au sud, en tracé neuf vers Bessay, modélisée à l'horizon 2032.

L'étude de trafic ainsi actualisée a constitué une référence commune pour les données d'entrée :

- De l'évaluation des impacts acoustiques,
- De l'évaluation des effets sur la qualité de l'air et la santé
- De l'évaluation des émissions de gaz à effets de serre.

### 17.2 Prise en considération des données de trafic actualisées dans l'étude acoustique actualisée

Les données de trafics prises en compte pour l'actualisation des études acoustiques sont synthétisées dans le tableau ci-après.

Section du projet	TMJA prévisionnel 2042 sur l'autoroute A79		Trafic moyen horaire diurne (6h-22h)		Trafic moyen horaire nocturne (22h-6h)	
	TV (véh/h)	PL (%)	TV (véh/h)	PL (%)	TV (véh/h)	PL (%)
Sazeret Deux Chaises	27 006	25,2	1 525	22,9	326	46,4
Deux Chaises Le Montet	26 297	25,5	1 484	23,2	318	46,7
Le Montet Cressanges	26 870	26,2	1 516	23,8	328	47,6
Cressanges Chemilly	25 811	26,4	1 455	24,0	315	47,9
Chemilly Toulon Ouest	35 050	20,3	1 991	18,4	400	39,6
Toulon Ouest Toulon Est	20 759	28,5	1 152	30,1	290	58,7
Toulon Est Montbeugny	20 310	34,1	1 125	30,9	288	59,1
Montbeugny Dompierre Nord	20 432	33,3	1 133	30,1	288	58,3
Dompierre Nord Dompierre Est	22 567	31,1	1 255	28,1	310	55,8
Dompierre Est Dompierre Sud Est	23 404	30,0	1 304	27,0	317	54,5
Dompierre Sud Est Molinet	23 045	30,5	1 292	27,5	297	56,7
Molinet Digoin	26 480	34,5	1 478	31,3	355	61,5
Digoin Paray	29 269	35,1	1 632	31,8	395	62,0

Pour permettre le calage correct du modèle acoustique, des comptages complémentaires de trafic routier ont également été réalisés par la Société ALYCE simultanément aux mesures de bruit *in situ* de calage du modèle acoustique :

- 11 comptages répartis sur les différentes sections de la RN 79 entre Sazeret et Digoin (certaines à 2x2 voies, d'autre à 2x1 voies),
- 14 comptages sur les routes départementales ou la RN 7 répartis selon le tableau ci-après.

Mesure de bruit	Commune	Lieu-dit	Comptage routier simultané à la mesure (hors RN 79)
PF1	Sazeret	Brunatière	<b>RD 945 (comptage commun pour les 2 mesures)</b>
PF2	Deux-Chaises	Les Paloux	
PF6	Tronget	Les Petits Champs	<b>RD 33</b>
PF9	Cressanges	Les Gerbottes	<b>RD 65</b>
PF10	Cressanges	Echangeur de Cressanges	<b>RD 18</b>
PF13	Besson	Les Pierroux	<b>RD 291</b>
PF15	Besson	Les Brais	<b>RD 291</b>
PF17	Toulon-sur-Allier	Les Vinots (Racc. RN7)	<b>RN 7</b>
PF18	Toulon-sur-Allier	Sannes	<b>RN 7</b>
PF24	Dompierre-sur-Besbre	Petteloup	<b>RD 779</b>
PF31	Coulanges	Le Bois des Forges	<b>RD 59</b>
PF33	Molinet	Vignes du Grand Clos	<b>RD 994</b>
PF35	Chassenard	Les Bruyères	<b>RD 167</b>
PF36	Chassenard	Les Morets	<b>RD 169</b>
PF38	Digoin	La Grange des Bois	<b>RD 982</b>

PF : Point fixe de mesure acoustique en façade d'une habitation

Ces indications sont mentionnées dans l'étude sur l'acoustique en annexe 10 du présent mémoire en réponse. Ces comptages sont nécessaires afin de recalculer les mesures acoustiques réalisées in situ par rapport aux données moyennes de trafic sur les principaux axes routiers. Ainsi, les valeurs obtenues des mesures sont corrigées des éventuels effets d'écart du trafic constaté pendant la période de mesure par rapport à la densité du trafic moyenne constatée sur de plus longues périodes.

Afin d'estimer l'impact sur les niveaux sonores de l'évolution des données de trafic entre celles prises en compte en 2016 pour l'étude d'impact initiale et celles retenues pour l'étude actualisée, une comparaison de ces trafics est réalisée pour 2 sections où des données comparables sont disponibles dans l'étude d'impact à l'horizon de 20 ans après mise en service, permettant d'évaluer l'impact sur les niveaux sonores à l'émission :

Section RN 79	Trafic 2040 Source : DUP et études 2014 / 2016 (TV - % PL)	Trafic 2042 Source : Mise à jour des études 2019 (TV - % PL)	Impact sur les niveaux sonores à l'émission
Cressange / Chemilly	23 000 – 19.0 %	25 800 – 26.0 %	+ 1.0 dB(A) / + 1.5 dB(A)
Dompierre Sud Est / Molinet	13 200 – 34.0 %	23 000 – 30.0 %	De l'ordre de + 2.0 dB(A)

Sur la section Cressange / Chemilly, une augmentation de la part des poids-lourds entraîne une hausse des niveaux sonores à l'émission comprise entre 1.0 et 1.5 dB(A), selon la période réglementaire considérée.

Sur la section Dompierre Sud Est / Molinet, une forte augmentation du TMJA entraîne une hausse des niveaux sonores à l'émission de l'ordre de 2.0 dB(A), malgré une diminution de la part de poids-lourds.

Ces augmentations des niveaux sonores à l'émission se répercutent en façade des habitations riveraines de la RN79, pouvant nécessiter la mise en œuvre de protections acoustiques à la source plus hautes et/ou plus longues que celles dimensionnées à la DUP, ainsi que la préconisation de traitements de façade pour un nombre plus important d'habitations isolées.

### 17.3 Mesures in situ pour le calage de l'état acoustique initial

Des mesures acoustiques ont été réalisées *in situ* au niveau des 39 habitations le long du tracé de la future A79. Ces mesures acoustiques sont nécessaires au calage du modèle acoustique comme expliqué ci-dessous. Le choix d'implantation de ces mesures ne préjuge pas du niveau d'impact sonore pour chacune des habitations sélectionnées.

Les critères de localisation des points fixes de mesure d'une durée de 24h sont les suivants :

- Une mesure par commune, pour une répartition homogène sur le territoire traversé,
- La représentativité des situations par rapport à la topographie locale,
- Les situations particulières telles que les diffuseurs et les échangeurs comme le nœud autoroutier RN7 / A79.

Le résultat de ces mesures n'influe pas sur le niveau de protection, puisque l'hypothèse de base prise pour le projet A79 est d'appliquer la réglementation relative à la création d'une infrastructure neuve. Or, cette réglementation dépend de l'ambiance sonore préexistante. Si elle est modérée, les seuils au-delà desquels des protections sonores doivent être mises en œuvre sont plus bas, invitant à mettre en œuvre des protections renforcées aux endroits le nécessitant. Si, au contraire, l'ambiance sonore préexistante est non-modérée de jour et/ou de nuit, les seuils à respecter sont plus élevés. Ayant pris comme hypothèse, conformément aux engagements de l'État pris à l'issue de la DUP du projet, que l'ambiance sonore est modérée tout le long de l'itinéraire, les seuils les plus bas ont été pris en compte, indépendamment du résultat des mesures acoustiques d'état initial.

Il est à noter qu'en dépit des sensibilités de chaque individu, la perception d'un doublement du bruit intervient pour une élévation du niveau sonore de 10dB(A) plutôt que de 3 dB(A) qui est la valeur de doublement mesurée du point de vue physique, c'est-à-dire qui correspond à un doublement de l'énergie déplacée par le bruit.

## 17.4 Recalage du modèle de calcul

Le calage et la validation du modèle numérique sont effectués par comparaison des niveaux LAeq mesurés et des niveaux LAeq calculés avec le logiciel CadnaA aux mêmes emplacements. Cette comparaison est effectuée en tenant compte des données de trafic relevées simultanément aux mesures et des conditions météorologiques moyennes observées (conditions homogènes en période diurne et 40 % d'occurrences favorables à la propagation du son en période nocturne).

Un écart de 2 dB(A) est toléré entre mesure et calcul (valeur préconisée dans le Manuel du Chef de Projet du guide "Bruit et études routières" publié par le CERTU / SETRA, en tant que précision acceptable dans le cas d'un site modélisé).

Sur un total de 37 points de mesure utilisés pour le recalage du modèle un écart inférieur ou égal à 2 dB(A) est effectivement constaté (excepté pour deux points de mesures) :

- sur les 2 périodes réglementaires (6 h – 22 h) et (22 h – 6 h) pour 21 points de mesure,
- sur l'une des 2 périodes réglementaires (6 h – 22 h) ou (22 h – 6 h) pour 11 autres points de mesure.

**La bonne corrélation entre résultats de mesure et résultats de calcul obtenue sur la majorité de points permet de valider le modèle numérique dans le logiciel CadnaA et les paramètres de calculs pris en compte.**

Il n'est cependant pas pertinent d'utiliser les points de mesure les plus éloignés de la RN 79 pour le calage du modèle. En effet, ces points fixes (PF) de mesures présentent généralement les niveaux de bruit mesurés les plus faibles et sont à la limite du domaine « de validité » du logiciel (notamment PF4, PF7, PF9, PF10 et PF15 tels qu'illustrés dans le rapport d'actualisation de l'étude d'impact acoustique). Les habitations concernées sont sans enjeu car étant exposées à des faibles niveaux de bruit et ne sont pas concernées par la mise en place de protection acoustique. Par ailleurs, on remarque que pour les points de mesure, les niveaux sonores calculés pour l'état initial sont supérieurs, voire très supérieurs, aux niveaux sonores mesurés : les modélisations sont donc favorables à la protection des riverains.

En ce qui concerne le point PF17 en particulier, le trafic ferroviaire sur la ligne SNCF et le trafic routier sur la voie de desserte ne sont réglementairement pas pris en compte dans le modèle. Cela explique le fait que les niveaux sonores calculés sont inférieurs aux niveaux sonores mesurés.

Les écarts compris entre 2 et 4 dB(A) pour certains points (du PF22 au PF38) concernent souvent l'une des 2 périodes réglementaires uniquement. Ces écarts sont liés :

- à l'influence forte de conditions météorologiques particulières le jour de la mesure, notamment à moyenne ou grande distance de l'infrastructure,
- à la présence d'éléments non intégrés au modèle (ligne SNCF, stationnement de véhicules à proximité du microphone masquant l'impact de la RN79, ...).

En conclusion, le modèle a été calé conformément à la réglementation, aux capacités du logiciel de modélisation, et sans mettre en question le droit des riverains.

## 17.5 Modification des protections acoustiques dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact

Un traitement de façade est proposé pour 51 habitations, en lieu et place des 30 identifiées lors de l'étude d'impact initiale. De nombreux écrans et merlons sont prolongés et/ou rehaussés afin d'assurer le respect des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Les quelques précisions ci-après permettent de justifier les choix effectués dans la mise à jour des protections, dans les secteurs où, par rapport à l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête d'utilité publique, elles ont été supprimées ou modifiées :

### 17.5.1 Commune de Sazeret – Lieu-dit La Contemine et Le Champ Rond

Ce secteur est situé avant le PR 3+894, soit en dehors de la zone d'étude du projet dans le périmètre de concession de l'A79. Il se situe en revanche dans le périmètre de concession APRR, dans le cadre de l'aménagement du nœud de Montmarault A71/RN79.

Le traitement de ces sites s'effectue en conséquence dans le cadre du contrat de concession de cette bifurcation autoroutière.

### 17.5.2 Commune de Sazeret – Lieu-dit La Brunatière – PR 4+110

Ce secteur correspond à une zone située à la limite du périmètre des 2 projets. Les 3 mêmes habitations ont été repérées comme étant à protéger lors de la mise à jour de l'étude d'impact, avec les mêmes protections.

### 17.5.3 Commune de Tronget – Lieu-dit Le Bouchon – PR 16+900

La protection par isolation de façade prévue lors de l'étude d'impact n'a pas de raison d'être, car les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont respectés. Cette évolution est vraisemblablement liée à une meilleure précision du projet géométrique et des données topographiques par rapport aux études préalables ayant servi de données d'entrée à l'étude d'impact initiale.

### 17.5.4 Commune de Cressanges – Lieu-dit Les Perches – PR 25+290

La protection par merlon prévue lors de l'étude d'impact n'a plus de raison d'être, car les seuils de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont respectés au rez-de-chaussée grâce à la construction récente d'un mur d'enceinte en limite de la propriété riveraine. Une isolation de façade reste nécessaire pour le premier étage (s'il est habité) dans le cas où l'habitation n'a pas déjà été traitée (l'étude d'impact initiale faisait référence à une isolation de façade déjà réalisée pour cette habitation).



Vue du mur d'enceinte et de l'habitation riveraine depuis la chaussée de la RN79.

### 17.5.5 Commune de Besson – Lieu-dit Les Brais – PR 31+860 31+860

Le Merlon 12 prévu est conservé, et même prolongé (merlon prévu entre les PR 31+740 et 31+930). Toutefois il n'a pas l'efficacité nécessaire pour protéger le 1<sup>er</sup> étage de l'habitation repérée par le récepteur 311 et ne peut pas être surélevé sans augmenter l'emprise et donc venir en conflit avec la

route D291. La présence du 1<sup>er</sup> étage reste à confirmer pour cette habitation (non visible depuis l'espace public).

#### 17.5.6 Commune de Toulon-sur-Allier – Lieu-dit Sannes – PR 38+950

Plusieurs habitations du hameau de Sannes, situées en bordure de la RN7, avaient été répertoriées par l'étude d'impact initiale comme étant à protéger (traitement par isolation de façade).

Seul le bâtiment situé le plus au Sud et impacté par les futures bretelles d'accès à l'A79 a été pris en compte dans la mise à jour de l'étude d'impact, les autres habitations situées plus au Nord étant hors projet.

#### 17.5.7 Commune de Dompierre-sur-Berbre – Lieu-dit Petteloup – PR 62+180

Le merlon 21 dimensionné lors de l'étude d'impact a été supprimé et remplacé par un traitement par isolation de façade. En effet, la position de l'habitation en surplomb de la RN79 et de la RD779 obligerait l'implantation d'un merlon conséquent au plus près de l'habitation, en dehors des emprises de la RN79.

#### 17.5.8 Commune de Diou – Lieu-dit Le Ternat – PR 67+600

Le merlon 22 dimensionné lors de l'étude d'impact a été supprimé. En effet, la partie habitée du corps de ferme est en retrait des bâtiments de type « grange » au premier plan. D'autre part, l'échangeur est en fort déblai dans ce secteur et la topographie prise en compte a un impact favorable important sur le calcul des niveaux sonores. Cela peut expliquer la différence entre les calculs réalisés lors de l'étude d'impact initiale et les calculs actualisés réalisés aujourd'hui, avec une topographie mise à jour et précise aux abords de la RN79. Enfin, il existe de fortes contraintes foncières dans ce secteur, pour ce qui concerne la réalisation d'un merlon.

À noter que les niveaux sonores calculés lors de l'étude d'impact initiale faisaient état de 55.4 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A).

#### 17.5.9 Commune de Diou – Lieu-dit Les Prats – PR 68+600

Les bâtiments agricoles situés entre l'habitation et la RN79 jouent un rôle de protection et la protection par isolation de façade prévue dans le cadre de l'étude d'impact initiale n'est plus nécessaire.

À noter que les niveaux sonores calculés lors de l'étude d'impact initiale faisaient état de 55.3 dB(A) la nuit, donc en limite du seuil réglementaire de 55 dB(A).

#### 17.5.10 Commune de Coulanges – Lieu-dit Le Bois Bonneau – PR 79+000

L'écran 9 de 100 m de long et 2 m de haut dimensionné lors de l'étude d'impact de la DUP a été supprimé. En effet, les calculs montrent un dépassement des seuils réglementaires au 1<sup>er</sup> étage du bâtiment uniquement. Cette habitation étant isolée et vacante actuellement, le recours à un traitement de façade pour le 1<sup>er</sup> étage a été retenu, plutôt que la mise en œuvre d'un écran acoustique, dont l'efficacité est par ailleurs très réduite du fait de l'éloignement du bâtiment par rapport à l'infrastructure (gain de l'ordre de 1.5 dB(A) constaté dans l'étude d'impact initiale).

#### 17.5.11 Commune de Chassenard – Lieu-dit Les Morets – PR 89+000

L'écran 12 a été supprimé pour le lieu-dit « les Morets », situé au Sud de la RN79. Dans ce secteur, des dispositifs de retenue de type GBA sont prévus en TPC, mais également en rive de part et d'autre du viaduc. Ils permettent le respect des seuils réglementaires du fait de la configuration du projet dans ce secteur, ne nécessitant pas la mise en œuvre d'un écran sur viaduc.

#### 17.5.12 Commune de Chassenard – Lieu-dit Vivant – PR 90+100

On constate un respect des seuils pour le bâtiment au second plan (récepteur 762). Un dépassement n'est constaté qu'au 1<sup>er</sup> étage du bâtiment en premier plan (récepteur 760, 1<sup>er</sup> étage non habité a priori). Le recours à une protection par isolation de façade a donc été privilégié en lieu et place de l'écran 13 dimensionné lors de l'étude d'impact initiale.

#### 17.5.13 Bilan de l'actualisation de l'étude acoustique

L'A79 aura un impact plus important en termes de nuisances acoustiques que la RN79 existante en raison d'un captage plus important du trafic et de sa mise aux standards autoroutiers. Sur certains secteurs bien localisés, le seuil de niveau sonore réglementaire va être dépassé ce qui nécessite la mise en œuvre de protections phoniques.

Du fait de la décision prise dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet, de considérer l'autoroute A79 comme une nouvelle infrastructure et de prendre en compte une ambiance sonore préexistante modérée sur l'ensemble du linéaire, les objectifs définis par l'État sont de 60 dB(A) le jour (période 6h-22h) et de 55 dB(A) la nuit (période 22h-6h) en façade des habitations riveraines, sous réserve du critère d'antériorité (Avril 2017 - date de la DUP).

Concernant les impacts sonores dus au passage des véhicules sur l'A79, il est à noter que la modélisation de ces impacts prend en compte les hypothèses principales suivantes :

- Trafic actualisé en 2019, évaluation faite pour l'horizon 2042, soit 20 ans après la mise en service de l'A79 entre Sazeret et Digoïn,
- Géométrie des études de niveau conception détaillée,
- Topographie plus précise, d'où une plus grande précision dans l'évaluation de l'impact sonore,
- Évolutions récentes du bâti,
- Trafic sur les échangeurs et les accès aux aires de repos et de service.

L'évaluation a été réalisée pour l'ensemble de la section courante de Sazeret à Digoïn.

Lorsque les seuils réglementaires sont dépassés, des protections à la source, c'est-à-dire au bord de la future A79 sont recherchées. Ces protections peuvent être des merlons (des buttes de terre en bordure de l'A79 offrant de plus une possibilité d'insertion paysagère), des écrans acoustiques généralement sur ouvrage d'art ou lorsque les emprises sont limitées.

S'agissant de la protection d'un seul étage et / ou en cas de bâti isolé ou sous forme de hameau de quelques maisons, il est envisagé une isolation de façade des étages des bâtis concernés par un dépassement de seuil d'impact sonore. Ce type de protection n'est envisagé qu'en dernier recours en cas d'impossibilité de réduire le bruit à la source, en cas de contrainte technique ou encore lorsque la protection engendre un surcoût disproportionné par rapport au gain obtenu. L'isolation de façade n'est réalisée que si les mesures effectuées sur les bâtis concernés montrent un isolement entre extérieur et intérieur insuffisant par rapport aux normes. Si des travaux d'isolation s'avèrent nécessaires, ils sont alors pris en charge par ALIAE.

Les solutions proposées viennent en complément des protections existantes et se composent de 10 écrans antibruit, 23 merlons et 51 isolations de façade.

Par rapport à l'étude d'impact initiale, le linéaire de merlons augmente légèrement (3270ml contre 6125ml initialement) et le linéaire d'écrans augmente significativement (2725 ml contre 1345 ml initialement, soit 7850 m<sup>2</sup> contre 3500 m<sup>2</sup> initialement).

Pour ce qui concerne les isolations de façades, Il s'agit de 51 protections sur 770 récepteurs de la bande d'étude, soit de l'ordre de 6%. Cette proportion est relativement faible pour une opération de ce type en milieu rural présentant une part non négligeable d'habitats diffus sous forme de hameaux.



Bien que les protections à la source aient été rehaussées ou allongées, on compte seize isolations de façade de plus que celles comptabilisées dans le cadre des études préalables à la DUP, en raison de :

- la prise en compte d'un trafic plus élevé,
- l'intégration dans le modèle d'une topographie plus précise,
- des dépassements faibles des seuils de l'ordre de 0.5 à 1dB(A) concernant fréquemment les étages supérieurs,
- l'impossibilité de réduire efficacement le niveau de bruit à la source en raison de l'éloignement de certaines habitations par rapport à l'A79,
- la position en hauteur des bâtis concernés par rapport à l'A79.

Il est à noter que les protections ont été dimensionnées pour l'horizon 2042, horizon pour lequel le niveau de trafic sera plus élevé qu'en 2022. Ainsi, les protections acoustiques ont été surdimensionnées pour l'horizon proche de la mise en service de l'A79.

Par ailleurs, ALIAE, maître d'ouvrage de l'opération, a une obligation de résultats, et le respect des niveaux acoustiques sera vérifié dans le cadre du volet environnemental du bilan LOTI de l'A79 (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) obligatoire à un an (bilan intermédiaire) et cinq ans après la mise en service de l'A79 (bilan final).

## 17.6 Trafics induits sur les axes routiers adjacents

Le projet va impacter le trafic sur certains axes routiers adjacents à la RN79 actuelle. Le dernier modèle de trafic permet de quantifier l'évolution de trafic sur les axes concurrents à la RN79, et sur les voies connectées à un point d'échange. Cette évolution du trafic va se traduire par une modification de l'impact sonore de ces axes en façade des habitations situées à leurs abords.

Cet impact est donné par le tableau suivant aux horizons de calcul 2022, 2032 et 2042, sur la base des données détaillées dans l'étude de trafic et d'un calcul des niveaux d'émission sonore à la source (logiciel CadnaA) :

Axes routiers	Différence entre la situation Projet et la situation Référence (en dB(A))		
	2022	2032	2042
D945 Montmarault-Le Montet	+ 0,2	0	0
D945 Le Montet - Moulins	- 0,4	- 0,5	- 0,5
D33 - D65 Tronget - Cressanges	- 0,1	+ 1,1	+ 0,9
D2009 (RN79-Gannat)	- 0,4	- 0,1	- 0,1
N7 (St Pierre le Moutiers-Moulins)	- 0,1	- 0,2	- 0,2
N7 (RN79 - Varennes)	+ 0,2	- 10,7	- 10,5
D12 (Yzeure -Montbeugny - Dompierre)	- 2,1	- 2,3	- 2,6
D53 (Moulins sud est - Saint-Léon)	+ 0,8	+ 0,6	+ 0,6
D779 Moulins-Chevagnes-Dompierre	+ 0,7	+ 0,8	+ 0,7
D779 Dompierre-Digoin	0	0	0
D994 Lapalisse - Molinet	- 0,4	- 0,5	- 0,5
N70/N80 RCEA branche Nord Paray - Chalon-sur-Saône	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,1
N79 RCEA branche Sud Paray - Mâcon	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1
D973 Chevagnes - Bourbon Lancy	- 0,7	- 0,6	- 0,7
D15 Beaulon - N79	+ 0,1	0	0

*En vert clair :* diminution non significative des niveaux sonores (diminution < 2dB(A))

*En vert foncé :* diminution significative des niveaux sonores (diminution > 2dB(A))

*En orange :* augmentation non significative des niveaux sonores (augmentation < 2dB(A))

Aux abords d'une infrastructure donnée, lorsque l'augmentation de trafic entraîne une augmentation des niveaux sonores et que celle-ci reste inférieure ou de l'ordre de 1 dB(A), cela se traduit par une augmentation non significative :

- au regard de la définition donnée par la réglementation relative à la modification d'infrastructure (significative si augmentation des niveaux sonores > 2 dB(A)),
- et en termes de perception de l'oreille humaine.