

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

#### Décision du 24 juin 2011 consécutive au débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon-Chalon-sur-Saône par mise en concession autoroutière

NOR : DEVT1117089S

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16 ;

Vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, et notamment son article 16 ;

Vu la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;

Vu la décision du 7 avril 2010 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la route Centre Europe Atlantique par mise en concession autoroutière ;

Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public publiés le 29 mars 2011 ;

Considérant :

- que le projet d'accélération de la mise à 2 x 2 voies de la RCEA entre Montmarault (Allier) et Mâcon-Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) a fait l'objet d'un débat public du 4 novembre 2010 au 4 février 2011 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a permis de rappeler que la RCEA assure une fonction majeure d'axe de transit national et international, notamment poids lourds ;
- que le débat a permis de rappeler que la RCEA dessert un territoire hébergeant d'importantes entreprises industrielles ainsi qu'un large tissu de PME ;
- que le débat a fait ressortir un large consensus sur la nécessité de réaliser dans les meilleurs délais, notamment pour des questions de sécurité ainsi que de développement local, l'achèvement de l'aménagement des sections concernées ;
- que le débat a mis en lumière des différences d'usage de la RCEA pour les déplacements locaux dans l'Allier et en Saône-et-Loire ;
- que le débat a fait ressortir une attente forte que l'aménagement de l'infrastructure conserve à la RCEA son rôle de desserte locale et s'accompagne du maintien des échangeurs existants ;
- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession des sections concernées pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure pour le trafic local, notamment dans les secteurs où il n'existe pas d'itinéraires de substitution satisfaisants ;
- que le débat a fait ressortir la nécessité de mettre en œuvre des mesures visant à renforcer la sécurité de l'axe sans attendre un aménagement à 2 x 2 voies ;
- que des propositions alternatives de financement ont été évoquées lors du débat sans qu'il soit possible de démontrer que ces propositions permettraient d'assurer à un coût supportable pour la collectivité publique la réalisation et l'exploitation ultérieure du projet attendu dans l'Allier et en Saône-et-Loire ;
- que le débat a mis en évidence que l'aménagement de la RCEA permettra d'améliorer le niveau de protection phonique des riverains de la voie, les dispositifs de protection des eaux et l'intégration environnementale de l'infrastructure,

Décident :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le principe de l'accélération de la mise à 2 × 2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire sur ses sections Montmarault–Paray-le-Monial, Paray-le-Monial–Ciry-le-Noble et Paray-le-Monial–Mâcon, par mise en concession autoroutière, est retenu. Les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront menées en ce sens.

**Art. 2.** – Le projet sera conduit de façon à optimiser l'utilisation de l'infrastructure pour les déplacements locaux, dans le respect des règles juridiques et des équilibres financiers requis. Le nombre et la localisation des barrières de péage et des échangeurs ou encore les modalités de tarification avec le recours au péage ouvert et la possibilité d'introduire une franchise kilométrique seront notamment examinés dans cette perspective.

**Art. 3.** – Le projet sera conduit en cohérence avec les politiques de développement et d'aménagement du territoire portées par l'Etat et les acteurs locaux concernés.

Il devra intégrer :

- des modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures nécessaires pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques ;
- des modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet ;
- des modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...);
- des modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires ;
- un bilan des émissions de gaz à effet de serre.

**Art. 4.** – La maîtrise d'ouvrage définira en concertation avec les principaux acteurs locaux concernés un programme de mesures à prendre à court terme en attendant la réalisation de l'aménagement, afin de répondre à l'urgence d'amélioration de la sécurité de l'axe. Ce programme devra tenir compte du futur aménagement de l'infrastructure.

**Art. 5.** – Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Auvergne, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'Etat, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux, les associations, notamment de protection de l'environnement.

**Art. 6.** – La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

**Art. 7.** – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, les préfets des régions Auvergne et Bourgogne et les préfets de l'Allier et de Saône-et-Loire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 24 juin 2011.

*La ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,*  
NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET

*Le secrétaire d'Etat  
auprès de la ministre de l'écologie,  
du développement durable,  
des transports et du logement,  
chargé des transports,*  
THIERRY MARIANI