



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'ALLIER

La Sous-Préfète de Vichy

Vichy, le 13 MAI 2013

## Contournement Nord-Ouest de Vichy

### Réunion du comité de pilotage du 15 avril 2013 en préfecture de Moulins

#### Compte-rendu

Madame la sous-préfète de Vichy souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et introduit cette réunion du comité de pilotage, qui fait suite à celle du 23 janvier 2013.

Mme Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Auvergne, présente le nouveau dispositif réglementaire en matière de concertation (diaporama joint en annexe) ; elle rappelle le cadre général et précise l'évolution de la réglementation applicable (article L300-2 du code de l'urbanisme). Une décision préfectorale devra préciser les objectifs et les modalités de la concertation. Les phases d'association du public feront l'objet d'arrêtés spécifiques. La première phase devrait intervenir à l'automne 2013 et concernera l'analyse des variantes de tracé proposées.

M. Magnière, du CETE de Lyon poursuit par la présentation du bilan des réunions techniques qui se sont tenues entre la DREAL, le CETE et les collectivités locales (Vichy-Val-d'Allier et communes concernées par les fuseaux de tracé neuf). Lors de ces réunions un rappel des éléments présentés au comité de pilotage du 23 janvier a été fait avant la présentation des esquisses de variantes (leur état d'avancement ayant pu varier suivant la date de la réunion avec la collectivité). Les propositions de tracés des variantes proposées et les points d'échanges avec le réseau local ont aussi été abordés. Les principaux enseignements de ces échanges techniques ont notamment conduit à proposer d'abandonner le « fuseau est » initialement envisagé, celui-ci n'étant pas compatible avec le développement urbain de la commune de Charmeil et les objectifs précisés pour la future zone de Montpertuis.

M. Magnière présente ensuite les variantes de tracé (cf. diaporama). Dans la partie sud, le futur contournement nord-ouest se raccorderait par un giratoire qui serait situé, compte-tenu des normes techniques routières, à au moins 400 m à l'Est de la barrière de péage de la future autoroute A719. Une première variante dite « Thévenins » se raccorde au plus près de la barrière de péage et part en direction du nord assez directement. Une seconde variante dite « Gros Bois » a son origine sur l'A719 un peu plus à l'est et contourne par l'Est la clairière et la ferme de Gros Bois.

Dans la partie nord, toutes les variantes contournent le secteur du Bois Perret sans le traverser, du fait des enjeux « milieu naturel » forts. La première variante « nord Bois Perret » contournerait le bois par le nord et franchit deux fois la voie ferrée. La deuxième variante « sud Bois Perret » le contournerait par le sud en franchirait également deux fois la voie ferrée. Une troisième variante « voie ferrée » consisterait à riper légèrement la voie ferrée vers le nord-ouest et à construire la route sur l'emprise

libérée. Cette troisième proposition de variante permettrait de limiter l'impact du projet routier sur la zone urbanisée de Charmeil située au sud de la voie ferrée et très proche de cette dernière. Les aspects techniques et financiers de cette proposition de variante restent encore à examiner et valider avec RFF/SNCF.

Au final, 2 variantes de tracé au sud et 3 variantes au nord sont proposées.

M. Martinet, maire de Saint-Rémy-en-Rollat, soulève la question de l'usine Valmont Sermeto. Celle-ci serait avec la variante « voie ferrée », encerclée entre la voie ferrée et le contournement, en compromettant toute possibilité d'extension future.

M. Magnière précise que les accès à l'usine seront rétablis. Il ajoute que la DREAL et le CETE prendront contact avec les responsables de l'entreprise pour leur présenter la variante et examiner sa compatibilité avec le fonctionnement de l'usine et ses projets éventuels d'extension ou de développement.

M. Magnière précise également que dans le cas de la variante « voie ferrée », le passage à niveau entre Charmeil et le bois Perret serait supprimé avec un rétablissement pour les seuls modes doux (vélo et piéton). L'accès routier à la pépinière serait rétabli par le nord.

M. Luminet, du Conseil Général de l'Allier, souhaite avoir des précisions sur la proposition d'abandon du fuseau « est ».

M. Magnière explique que la prise en compte sur la commune de Charmeil, des enjeux en matière d'urbanisation, a été mal interprétée. Des zones ouvertes actuellement à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme n'ont pas été reportées. Les échanges avec les collectivités lors des réunions techniques ont permis de corriger cette erreur. La variante traversant l'agglomération de Charmeil ainsi que sa poursuite en direction du sud en passant à l'est de la forêt de Charmeil ont de ce fait été abandonnées.

M. Luminet soulève aussi la question d'un raccordement unique entre l'A719, le contournement sud-ouest, la RD 2209 et le contournement nord-ouest.

M. Magnière précise que la continuité nord-sud des contournements est assurée quelles que soient les variantes proposées, par un giratoire (par exemple dans le sens contournement nord-ouest /A719) ou par deux giratoires (par exemple dans le sens contournement nord-ouest/contournement-sud est). Il rappelle qu'il s'agit sur ce secteur de routes à double sens de circulation, y compris sur l'A719.

M. Magnière reprend la présentation en abordant la question des points d'échange.

L'accès au site de Montpertuis à partir d'un giratoire prévu sur le contournement nord-ouest est prévu. Cet échange est proposé en solution de base. L'accès à la zone de Montpertuis depuis le contournement nord-ouest pourrait se faire par la voirie locale entre la Croix-Saint-Fiacre et la déchetterie (rue des Grands Champs).

Mme Edieu précise que le recalibrage de la voirie locale existante et son réaménagement vers la Croix-Saint-Fiacre n'est pas compris dans le périmètre du projet État de contournement nord-ouest de Vichy ; seul le carrefour giratoire est prévu pour permettre qu'une voirie locale puisse se raccorder. Cette voie de raccordement dépend du projet d'aménagement du site de Montpertuis. Les deux projets, giratoire sur le CNO et l'aménagement sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale de la voie d'accès à Montpertuis, devront faire l'objet d'une concertation technique.

M. Petitot, adjoint au maire de Bellerive-sur-Allier indique qu'un giratoire positionné sur ce secteur dans le prolongement d'un tracé modifié de la voirie locale (contournement de la Croix-Saint-Fiacre vers le sud en lisière du bois de Charmeil) est le plus intéressant pour l'accès à Montpertuis. Ce serait le tracé le plus court, le moins perturbant pour le bois de Charmeil et qui permettrait de plus un raccordement sur des voiries lourdes internes existantes au sein du site de Montpertuis.

M. Magnière présente ensuite l'« option » d'échange (giratoire) au droit de la RD27. L'analyse des variantes le projet va être faite avec et sans cette option d'échange. Les

études de trafic permettront en effet d'objectiver chacune des deux options, avec ou sans échange.

Pour le giratoire de la Goutte, à l'extrémité nord de la section en tracé neuf du contournement nord-ouest, trois solutions sont proposées et vont être étudiées.

L'ensemble de ces éléments (2 variantes au sud, giratoire à Montpertuis, option d'échange avec la RD 27, 3 variantes au nord, et 3 solutions au giratoire de la Goutte) va faire l'objet d'une analyse comparative détaillée, qui sera présentée fin septembre au prochain comité de pilotage. Des réunions d'échanges avec les collectivités locales seront préalablement programmées au cours de l'été.

Les communes de Vendat et Saint-Rémy-en-Rollat évoquent la possibilité d'un tracé plus direct au nord du bois Perret (contournant le bois plus près).

M. Magnière rappelle que les enjeux « milieu naturel » dans le Bois Perret sont forts et impliquent le contournement du bois ; il précise que le tracé de la variante « nord Bois Perret » sera cependant réexaminé afin de voir s'il ne peut pas être infléchi.

Mme Pétilat, maire de Charmeil, et M. Martinet, maire de Saint-Rémy-en-Rollat, insistent sur le fait qu'il faut éviter tout impact pour l'entreprise Valmont Sermeto.

M. Magnière répond que la solution « variante voie ferrée » sera étudiée plus en détail et que sa faisabilité technique et financière sera ou non confirmée au prochain comité de pilotage ; il précise que son tracé a été déterminé pour limiter le linéaire de déplacement de voie ferrée, tout en conservant les ouvrages existants sur la voie ferrée (passages supérieurs).

M. Montagner, président de l'Association de Promotion des liaisons RN/A71/A89 desservant le bassin de Vichy, fait observer qu'au sud, la variante « Thévenins » impacte plus le hameau des Thévenins que la variante « Gros Bois ».

M. Magnière indique que les impacts en particulier ceux sur le milieu humain et sur le milieu naturel, vont être étudiés durant la phase d'analyse comparative des variantes.


Mme Edieu précise que les études intégreront le diagnostic technique de la RD 67, dont le tracé n'est pas modifié et qui fera l'objet d'une requalification environnementale et de sécurité si nécessaire.

Mme Edieu présente pour finir les éléments de calendrier indiqués dans le diaporama. Le calendrier est identique à celui présenté au dernier comité de pilotage.

Madame la sous-préfète conclut que le calendrier est optimisé et réaliste afin de garantir la sécurité juridique du projet.

Madame la sous-préfète remercie les participants et précise qu'un compte-rendu de la réunion et une copie du diaporama de présentation seront adressés aux membres du comité.

**La Sous-Préfète de Vichy**



**Fabienne BALUSSOU**

