

Projet de

Contournement nord-ouest

de **Vichy**



ANNEXES

**du bilan
de la concertation**

**- Compte-rendu
des réunions publiques -**



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Auvergne

www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr

Compte-rendu

Réunion publique

Mardi 19 novembre 2013 à Charmeil

Intervenants pour cette réunion publique

Chantal EDIEU, responsable du service Maitrise d'Ouvrage
Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne

Pascal MAGNIERE, directeur adjoint du département Construction Aménagement Projet
Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon

Eric ANCIAUX, animateur de la concertation – EXALTA

Déroulé de la réunion publique

Mot d'accueil

Introduction

Présentation du diaporama par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Présentation des modalités de concertation et des prochaines étapes par EXALTA

Echanges avec la salle

Rappel du plan du diaporama présenté

Contexte et objectifs

Principaux constats

Objectifs

Contexte local

Descriptif du projet

Acteurs du projet

Le CNO en quelques mots

Caractéristiques et fonctionnalités

L'aménagement sur place de la RD 67

Le tracé neuf

Les principaux impacts du projet

Analyse comparative des variantes

Informations pratiques

La concertation

Les prochaines étapes

Participation

Une quarantaine de personnes

Une trentaine d'interventions

Début de la réunion publique à 19h00.

Pour faciliter la lecture de ce compte-rendu, les questions et réponses associées ont été regroupées par thématiques.

En quelques mots :

Les participants à la réunion rejettent la variante « voie ferrée » sur la partie nord du tracé neuf, principalement du fait des habitations que viendrait longer l'infrastructure routière. Ils expriment leurs inquiétudes en matière de pollution sonore, visuelle et atmosphérique. De nombreuses personnes dénoncent également une prise en compte trop importante de l'environnement au détriment du milieu humain. Certains questionnent l'utilité d'un tel contournement et son impact réel sur les trafics. D'autres souhaitent un raccordement direct sur le CNO pour l'entreprise Valmont dans une logique de fidélisation au territoire et de soutien au développement économique.

THEME N° 1 : LA VARIANTE VOIE FERREE

D'après votre plaquette, le tracé « Voie ferrée » est le plus nuisible tant au niveau du milieu naturel que du milieu humain et c'est plus cher. Il serait peut-être temps d'éliminer directement ce tracé.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous vous présentons ce soir un éventail de solutions en mettant en avant les points positifs et négatifs de chacune d'elles. Nous avons cherché toutes les solutions techniques possibles. La variante « Voie ferrée » n'est pas arrivée spontanément dans la réflexion. C'est lorsqu'on a dessiné les variantes « Nord Bois Perret » et « Sud Bois Perret », dans une logique de contournement du Bois Perret, qu'on a réfléchi à la possibilité de travailler directement dans l'emprise de la voie ferrée. On a ainsi imaginé une variante plus courte et ayant moins d'impacts sur le monde agricole que la variante « Sud Bois Perret ». Ce qui est essentiel pour nous aujourd'hui, c'est de partager le diagnostic qui est fait. On ne cherche pas à dire que la variante « Voie ferrée » est bénéfique sur tous les aspects. Aujourd'hui, on est dans une posture de choix. Il y a une exigence de préserver un certain nombre d'enjeux hétérogènes. La variante « Voie ferrée » est une option qu'on est obligé de mettre sur la table dans le cadre de la présentation de la démarche. On se doit de l'analyser de la manière la plus objective possible.

• Les aspects techniques :

Je ne vois pas l'intérêt de déplacer la voie ferrée. Pourquoi ne pas décaler la route ?

Où va passer la voie ferrée si vous la déplacez ? A combien de mètres sera-t-elle décalée ? Vous parlez de la déplacer à l'ouest mais il me semble qu'il y a des étangs dans ce secteur-là. Le milieu naturel et les zones humides ne seront donc pas préservés avec cette variante.

S'il y a très peu de train de voyageurs sur cette voie ferrée, il y passe des trains de marchandises de 1600 ou 1800 tonnes qui transportent notamment des matières dangereuses. Est-ce qu'une étude a été faite concernant la stabilité des sols ?

Sur quelle longueur la voie ferrée sera-t-elle déplacée ? Combien cela va coûter ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Décaler le tracé du CNO de quelques mètres reviendrait à raser le front d'habitations. L'idée, c'est de faire passer le CNO dans l'emprise actuelle de la voie ferrée en la déplaçant sur quelques dizaines de mètres seulement, sans aller jusqu'à l'étang. La voie ferrée sera ainsi accolée au nord-ouest du tracé

du CNO. Cette option permettrait d'éviter les deux excroissances de la variante « Sud Bois Perret » dues à l'implantation des ouvrages de franchissement de la voie ferrée. Concernant la longueur de voie ferrée à déplacer, plusieurs options sont étudiées avec Réseau Ferrée de France (RFF) mais ce serait compris entre 600 et 900 mètres. Au niveau du coût, si on parle du projet routier seul, la variante « Voie ferrée » est moins chère que les deux autres variantes étudiées au nord. Par contre, si on ajoute le coût du déplacement de la voie ferrée, il y a un surcoût de 5 millions d'euros.

• Les impacts sur le milieu humain :

Monsieur Gonzalès, 1^{er} Adjoint à Charmeil

La variante « Voie ferrée » passe à proximité d'un certain nombre d'habitations récentes et moins récentes. Et même si des murs anti-bruit sont envisagés, c'est cette variante qui nous pénalise le plus.

Monsieur Balandreau, habitant de Charmeil

J'ai bien compris que vous faites attention à l'impact sur l'eau, la faune, la flore... Je voudrais évoquer les espèces protégées que sont les enfants de notre commune, les personnes âgées et ceux qui ne sont pas sourds et vont écouter les voitures passer près de chez eux. Vous parlez de nuisances sonores en les mesurant sur une échelle de faible à forte et j'aimerais qu'elles soient également mesurées sur une échelle quantitative : « combien de foyers impactés ? ». J'ai comptabilisé 42 maisons qui pourraient être impactées par la variante « Voie ferrée ». Dans ces 42 maisons, il y a des gens qui ont investi et qui ont construit il y a 2 ou 3 ans, des gens qui viennent d'arriver sur le secteur, des jeunes foyers avec des enfants en bas âge ou des projets d'enfants. Vous leur proposez un mur anti-bruit mais ils habitent aujourd'hui au bord d'un bois et ce projet va changer considérablement leur vie. Si vous êtes allés sur le terrain, vous avez sûrement remarqué que la voie ferrée passe à 15 ou 20 mètres des habitations. Cette voie ferrée sert principalement au transport de marchandises. L'essentiel des trains passent la nuit et les nuisances de cette voie ferrée sur les habitations et sur les populations qu'on considère comme protégées à Charmeil, sont quasi nulles. Si on remplace la voie ferrée par une route, c'est complètement différent parce que c'est au moment où les gens circulent que les habitants de Charmeil vont être dérangés : la journée, aux heures de pointe, au moment où on est dehors... A cette saison, c'est moins gênant mais en été, ça va être invivable.

Un habitant de Charmeil (La Vignouse)

En plus de la pollution sonore, il faudrait aussi prendre en considération la « vraie » pollution : les déchets, les émanations de gaz... Qu'est-ce que vous proposez concrètement pour cela ?

Madame Pacaud, habitante de Charmeil (rue des Martoulets)

La voie ferrée passe déjà au ras des maisons qui viennent d'être construites. En plus des nuisances actuelles, les personnes qui habitent à proximité vont donc aussi subir celles qui seront liées à cette nouvelle infrastructure routière. Si vous retenez cette variante, ce sera intenable et je voterai contre.

Un habitant de Charmeil

Je pense principalement aux jeunes foyers qui sont installés et ça me fait de la peine de voir des gens qui ont investi dans ce secteur, dans cette commune. On fait beaucoup d'efforts dans cette commune pour faire en sorte que de jeunes ménages puissent s'installer durablement. On met tout en œuvre pour que leur vie soit la plus agréable possible. Il est normal qu'on essaie de préserver leur quiétude donc sortir comme ça du chapeau un projet qui ressemble à quelque chose de très technocratique, coupé de la réalité, visiblement fait par des gens qui ne se sont pas déplacés sur le terrain, je trouve ça cruel et dur car les gens ne pourront plus vendre leur maison.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

La prise en compte du milieu naturel résulte d'une réglementation récente et très exigeante. Il faut savoir que nous avons aussi une réglementation importante concernant le milieu humain. Au niveau du bruit, nous avons identifié que l'ambiance sonore actuelle est modérée. Cela nous conduit à avoir un niveau d'exigences plus important que sur d'autres projets. Il ne s'agit pas de dire que ce serait mieux qu'aujourd'hui. On éloigne un peu la voie ferrée pour mettre à la place une route qui sera plus bruyante que la voie ferrée dans sa configuration actuelle avec le trafic actuel ; et on réalise un mur anti-bruit. Aujourd'hui, il n'y a pas beaucoup de trafic sur la voie ferrée. Si demain, le trafic augmente, comme il s'agit d'une infrastructure existante, il n'y aura pas nécessairement réalisation d'un mur anti-bruit pour répondre à l'augmentation des nuisances. Du point de vue de la qualité de l'air, toute une étude a été menée pour nous permettre d'intégrer au projet les impacts en termes de pollution. Sur ce

type de projets, avec des circulations relativement fluides et des trafics peu élevés, il n'y a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. Il faut aussi prendre en compte l'amélioration très significative de la qualité de l'air le long de la RD6 permise par le CNO.

• **La desserte de la pépinière Bignon :**

Si la variante « Voie ferrée » est retenue, que va devenir la pépinière de M. Bignon ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Cela dépend en effet du tracé qui sera retenu. Si c'est la variante « Nord Bois Perret » qui est retenue, il n'y aura pas d'impact pour la pépinière. Par contre, si une des deux variantes « Sud Bois Perret » ou « Voie ferrée » était retenue, l'accès à la pépinière ne sera plus possible par le sud. Il faudra donc intégrer dans le projet une nouvelle desserte de la pépinière par le nord.

THEME N° 2 : LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET LA DESSERTE DE L'ENTREPRISE VALMONT

Monsieur Gonzalès, 1^{er} Adjoint à Charmeil

Il y a un autre élément que je voudrais porter à la connaissance du public. Charmeil compte un certain nombre d'entreprises, dont l'entreprise Valmont qui est concernée au plus haut point par le projet. A ma connaissance, il n'y a pas d'autorisation pour que cette entreprise puisse se raccorder directement sur le CNO. C'est assez lourd de conséquences car si la RD6 constitue le cœur du problème, le secteur des Martoulets est aussi emprunté très largement chaque jour. Il y passe obligatoirement un certain nombre de camions puisqu'il n'y a pas d'autres accès à l'entreprise Valmont. Si l'entreprise n'est pas raccordée au CNO, les camions continueront de passer par le secteur des Martoulets et d'abîmer les routes qu'il nous incombe ensuite de réparer.

Valmont est un acteur économique essentiel sur le territoire, à l'échelle de la commune et de l'agglomération. Charmeil connaît très bien son impact sur la voirie. Tout le monde serait favorable à ce que Valmont ait un accès sur le CNO mais vous n'allez pas le prévoir. Vous dites que le CNO est fait pour, entre autres, développer les aspects économiques. C'est pour stimuler une région qui est en souffrance par rapport à la voirie. Là, on a l'occasion de raccrocher une entreprise à portée internationale sur cette voirie-là et on ne le fait pas. C'est incohérent.

Avec la variante « Voie ferrée », vous prenez une partie du parking de l'usine Valmont pour faire votre contournement. Vous pénalisez l'entreprise sans qu'elle n'ait aucun avantage en retour. Il va falloir faire un autre ouvrage d'art pour que les salariés puissent accéder à l'entreprise et rentrer chez eux. On dirait que vous souhaitez que Valmont s'en aille de la région. Et là, ça devient un choix politique.

Vous ne faites pas d'accès sur le CNO pour l'entreprise Valmont alors que le développement économique fait partie des objectifs du contournement.

Madame Pacaud, habitante de Charmeil (rue des Martoulets)

Le terrain de l'entreprise Valmont est quand même très allongé donc il est à mon sens possible de leur ouvrir un accès sur le CNO à l'extrémité de ce terrain, même si c'est la variante « Nord Bois Perret » qui est retenue.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Les enjeux économiques que représente un accès sur le CNO pour l'entreprise Valmont ont été pris en compte dans les études. Toutefois, le statut de déviation du contournement nord-ouest fait qu'il n'y a pas de possibilité de réaliser un ou plusieurs accès privés ou particuliers sur le CNO. Si nous faisons cet accès, cela permettrait à d'autres demandes de s'exprimer ; ce qui viendrait nuire à la fluidité de la circulation sur le CNO. On recréerait la RD6 avec ses nombreux accès perpendiculaires et ses feux. On reporterait les problèmes d'engorgement et de trafic dense sur le CNO alors qu'il a vocation à être une déviation et à accueillir du trafic de transit. Le CNO n'est pas conçu dans une logique d'aménagement urbain, avec des accès divers et variés tout au long de l'itinéraire.

Il faut savoir que l'entreprise Valmont a été rencontrée parce qu'elle fait partie des acteurs importants du territoire. Des échanges ont eu lieu pour présenter le projet et les différentes variantes. Nous avons pris le soin, dans la variante « Voie ferrée », de nous éloigner du site de l'entreprise pour ne pas pénaliser son activité actuelle et une éventuelle extension future. Après, cela suppose effectivement la construction d'un ouvrage pour que l'entreprise retrouve l'accès qu'elle a aujourd'hui. L'entreprise pourra également s'exprimer lors de cette concertation qui s'adresse aussi aux acteurs économiques et aux industriels. Le projet pourra alors être revu en conséquence. Mais pour l'instant, le contournement a le statut de déviation et aucun accès privé ou privatif ne sera donc autorisé. Un des objectifs du CNO est bien de desservir le territoire via différents giratoires. Par contre, cela ne concerne pas les dessertes privées.

Vous faites un accès pour Vichy Val d'Allier, non ? Vous dites soutenir le développement économique avec la desserte de Montpertuis et vous condamnez l'entreprise Valmont dans le même domaine.

On prévoit un accès pour un truc qui n'est pas fait (Montpertuis) et on ne fait rien pour quelque chose qui existe (Valmont). Je ne comprends pas.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Le giratoire prévu au droit de Montpertuis permettra d'abord la desserte des deux quartiers les plus proches de ce point d'échanges : les Thévenins et la Croix Saint Fiacre. Il permettra en effet à terme le raccordement au site de Montpertuis quand il sera aménagé. Il faut noter que dans le cadre de ce projet, on crée uniquement le giratoire. L'Etat ne va pas réaliser la voie qui permettra de desservir le site de Montpertuis. C'est de la compétence de l'agglomération. Par contre, nous nous assurons de la compatibilité à terme du raccordement de la desserte de Montpertuis sur le contournement.

Nous ne parlons pas de quelque chose de privé. Il s'agit là d'un développement économique essentiel pour une région, pour notre agglomération. Ça n'a rien de privé. Valmont est une entreprise privée mais elle fait vivre un certain nombre de foyers. Il faudrait peut-être l'encourager à rester sur notre territoire et à s'y développer. Si on ne met pas à leur disposition un réseau routier adapté à leur activité... d'autant qu'ils ne transportent pas de la plume, c'est du lourd..., ils iront s'installer dans des secteurs beaucoup plus faciles d'accès, avec des voies rapides. C'est le problème du massif central, de notre région, de l'Auvergne où on rechigne à créer des voies qui soient adaptées à un développement économique. L'Etat pourrait jouer son rôle de stimulateur du développement économique. Vous allez créer une voie nouvelle en faisant attention de ne pas déranger les grenouilles et les crapauds, mais vous ne vous occupez pas du développement économique. Vous restez sourd à cet argument de prendre en compte les grandes entreprises pour essayer de les fidéliser à notre territoire.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Ce projet a bien vocation à soutenir le développement économique mais l'Etat n'a pas vocation à créer des barreaux perpendiculaires à l'axe du CNO pour desservir des activités économiques. Il faut aussi souligner que si c'est une des variantes « Nord Bois Perret » ou « Sud Bois Perret » qui est retenue, l'usine reste dans sa configuration actuelle avec son accès actuel. Seule la variante « Voie ferrée » entraînera une modification de l'accès à l'entreprise Valmont.

Pour moi il n'y a rien d'incohérent à vouloir à la fois protéger les riverains et assurer le raccordement de l'entreprise Valmont sur le contournement. Ce n'est quand même pas à nous de vous trouver les solutions pour qu'on puisse stimuler et développer l'activité économique tout en préservant la quiétude et la tranquillité des riverains. Ne pas leur installer sous leur fenêtre à moins de 15 mètres une 2 x 1 voie qui va rendre invivable un espace qui était merveilleux. Sur le développement économique, je suis vraiment très favorable à ce que Valmont puisse profiter du CNO, même si c'est une entreprise privée mais elle nourrit un certain nombre de familles et une partie des habitants de Charmeil et de l'agglomération. Il est très important qu'on puisse fidéliser cette entreprise.

THEME N° 3 : LES VARIANTES ETUDIÉES ANTERIEUREMENT

Patrick MONTAGNER, Président de l'association de promotion des liaisons RN7-A71-A89

En 2006, alors que j'étais élu, on avait voté une variante supplémentaire qui passait à travers le Bois Perret et très loin des habitations. Elle avait été validée par VVA donc pourquoi n'est-elle pas présentée aujourd'hui ? De même, sur la commune de Vendat, et toujours par rapport à la variante qui avait été validée par VVA, vous vous rapprochez des habitations du secteur fortement urbanisé de la Croix Saint Fiacre. Pourquoi vous n'avez pas gardé la variante présentée à l'époque ?

Eléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Le contexte législatif et réglementaire dans le domaine de l'environnement a fortement évolué entre temps. Pour cette étude, on est reparti de zéro car les contraintes et éléments d'enjeux qui avaient été pris en compte à l'époque ne sont plus ceux qui nous sont imposés par la réglementation actuelle. Cette réglementation nécessite, avant de travailler à la recherche de variantes de tracé, de faire un état des lieux des zones à enjeux au niveau environnemental et écologique afin de faire en sorte d'éviter les zones les plus sensibles, entre autres le bois de Charmeil et le bois Perret. C'est pourquoi nous n'avons pas de variante qui coupe le Bois Perret ; les variantes proposées le contournent soit par le nord soit par le sud. Il est aujourd'hui difficile d'imaginer des variantes qui traversent les zones boisées au regard de la réglementation qui est très stricte au niveau de la protection des espèces végétales et animales protégées.

La logique « éviter, réduire, compenser » est vraiment notre principal leitmotiv pour l'élaboration des variantes de tracé. On a cet enjeu du Bois Perret et on a deux solutions pour l'éviter : par le nord ou par le sud. L'enjeu milieu humain que vous évoquez est complètement présent dans notre esprit. C'est la variante « Nord Bois Perret ». Par contre, avec cette variante, et c'est ce que l'analyse montre, on a un impact fort sur le milieu agricole ; ce qui est aussi une contrainte que l'on doit prendre en compte. C'est ce qui nous a poussés à chercher une autre famille d'options par le sud.

Il faut également dire qu'aujourd'hui les tracés ne sont pas calés au millimètre ; ce sont de grandes options qui seront ensuite affinées au regard des enjeux majeurs. Sur le secteur sud, on a une variante « Thévenins » qui a moins d'impacts sur le milieu naturel mais beaucoup plus sur le milieu humain, que ce soit du point de vue des riverains que du monde agricole. Et à l'inverse, on a une variante « Gros bois » qui a moins d'impacts sur le milieu humain et agricole et beaucoup plus sur le milieu naturel. Ce sont ces choix-là qui sont présentés aujourd'hui et qu'on se doit d'éclairer au mieux vis-à-vis du maître d'ouvrage qui prendra sa décision derrière.

THEME N° 4 : PROCEDURES, CALENDRIER DE REALISATION ET FINANCEMENT

A quel horizon l'Etat aura les crédits nécessaires pour réaliser le projet ?

En étant optimiste, quand sera mis en service le contournement ? Quelle durée pour les travaux ?

Eléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, le projet de contournement nord-ouest n'est pas budgété : il n'est pas inscrit dans la programmation des opérations de l'Etat. Depuis un an et demi, nous disposons de crédits pour engager les études préalables puis les procédures réglementaires : loi sur l'eau et DUP en vue de déclarer le projet d'utilité publique et de permettre son inscription à un prochain plan de financement de l'Etat. Les financements de l'Etat sont définis par période de 5 ans et que le plan actuel cours jusqu'en 2014. Le prochain plan d'investissements 2015-2020 va être négocié avec les collectivités locales dans les prochaines semaines. A la date d'aujourd'hui, le projet n'est pas financé mais il est quand même important que nous puissions anticiper au regard des délais liés aux procédures à mener (2 à 3 ans) : déclaration d'utilité publique du projet, loi sur l'eau, procédures réglementaires inscrits dans les différents codes, notamment code de l'environnement, procédures liées aux espèces protégées quelle que soit la variante retenue, fouilles archéologiques, procédures d'appels d'offres liés aux travaux... Après ces procédures, il faudra entre 3 et 4 ans pour réaliser les 6 à 7 km de tracé neuf. Si on compte 2 à 3 ans de procédures et 3 à 4 ans de travaux, on peut donc programmer une mise en service du CNO à l'horizon 2020.

Cela fait des années qu'on nous parle de ce projet, que l'on fait des études... Le contournement aurait déjà été financé avec toutes les études faites depuis 20 ans. Combien est-ce que cela coûte ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Les études menées jusqu'à ce jour représentent un budget de l'ordre de 150 000 euros. Sachant qu'une partie des études sont faites par le CETE de Lyon, service de l'Etat, ce budget correspond aux études menées par des bureaux extérieurs, notamment sur le trafic et l'environnement.

Dans le cadre de vos procédures, est-ce qu'il y aura des expropriations ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il y aura des procédures d'acquisitions foncières puisque dès l'instant où l'opération est déclarée d'utilité publique, une procédure réglementaire liée à la propriété doit être menée. Une enquête parcellaire sera donc réalisée pour permettre d'identifier l'impact précis du projet, parcelles par parcelles, et d'enclencher les négociations foncières avec les différents propriétaires.

THEME N° 5 : FONCTIONNEMENT DU CNO ET PREVISIONS DE TRAFIC

Sur votre carte, on s'éloigne de Vichy mais on n'y rentre jamais.

Quelle est l'utilité de ce contournement par rapport aux pénétrantes de Vichy ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Le contournement permet de dévier un trafic de transit, qui aujourd'hui traverse l'agglomération, Bellerive et Charmeil via la RD6, et vient se mélanger avec le trafic local. En permettant aux véhicules faisant la liaison Clermont-Ferrand -> RN7 -> RCEA de ne plus traverser l'agglomération, il y aura une meilleure fluidité pour les trafics locaux au niveau des différentes pénétrantes de l'agglomération.

Je prends la RD6 très souvent pour aller de Saint-Rémy en Rollat à Gannat. Ce matin, en partant à 7h30 de Saint-Rémy, j'ai mis 10 minutes pour traverser Charmeil mais ça, on y est habitué. Comme je savais que je venais ce soir, j'ai regardé un peu les voitures que j'avais devant moi. Quand je suis arrivé au carrefour de la piscine à Bellerive, on devait être quatre à partir sur Gannat. Tout le reste partait en direction du pont Boutiron, du pont barrage ou de Bellerive. La réalité de cette déviation me pose un petit problème. Pour moi, cela va entraîner une augmentation du trafic de poids lourds et ça ne changera rien dans la traversée de Charmeil.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

A l'horizon 2040, en se basant sur une hypothèse de croissance haute des trafics, hypothèse très optimiste, on a sur la RD6, selon les sections, entre -20 et -50% de trafic par rapport au trafic actuel.

Il faut penser qu'on a par exemple des trafics entre Creuzier-le-Neuf et Bellerive qui vont en partie être intéressés par le CNO. L'accès à Montpertuis par les communes du Nord pourra aussi se faire par cet axe plutôt que par la RD6.

Le contournement va aussi modifier sensiblement les habitudes et les circuits de déplacements au sein de l'agglomération. Il sera utilisé pour le transit mais aussi, grâce aux différents giratoires prévus, pour entrer sur l'agglomération via une pénétrante différente par rapport à l'usage actuel.

En 35 ans, la circulation a déjà beaucoup évolué. Moi j'habite en bordure et il faut voir les camions de plus en plus gros, de plus en plus vite...

Je plains les habitants de Bellerive qui sont entre la piscine et le nouveau giratoire car ça va être la pénétrante principale. Et votre contournement ne va rien améliorer.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

C'est déjà le cas aujourd'hui. Dans nos prévisions de trafic, on constate aussi une baisse dans ce secteur-là. Grâce au CNO, on va par exemple extraire le trafic qui vient de Gannat et qui va à Creuzier-le-Neuf ou Saint-Germain des Fossés.

Dans les chiffres que vous avez donné tout à l'heure, vous évoquiez 11 000 ou 12 000 véhicules / jour sur la RD6. La commune de Charmeil a fait faire une étude similaire à l'entreprise SORMEA qui a comptabilisé 17 000 véhicules / jour au niveau des feux vers l'église, dont un tiers de poids-lourds. De quand date votre étude ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

On distingue trois sections sur la RD6. La section sud est effectivement la plus chargée en termes de trafic avec environ 17 000 véhicules/jour. Quand on arrive au niveau de la Goutte, le trafic baisse pour arriver à 11 500 véhicules/jour. Par contre, dans nos comptages, on a un pourcentage de poids-lourds plus proche de 5 ou 6 % et non d'un tiers. Notre étude date de début 2013 et a également été réalisée par SORMEA. Le bureau d'études a construit un modèle complet de trafic à l'échelle de l'agglomération en intégrant comme données d'entrée de ce modèle l'ensemble des études qu'ils avaient déjà pu faire dans le secteur. En complément, ils ont réalisé de nouveaux comptages en mars 2013 à travers une enquête de trafic origine/destination qui permet d'identifier quels sont les trajets empruntés par les véhicules qui pénètrent dans l'agglomération. A l'issue de ces comptages, un modèle de trafic a été construit en vérifiant qu'il soit conforme à ce qu'on observe aujourd'hui sur le terrain, que ce soit en volume ou en caractéristiques au niveau des temps de parcours et des longueurs de remontées de file. Une fois que le modèle était calé en ce sens, on a introduit des hypothèses de croissance des trafics, des hypothèses de faits générateurs de trafics. C'est-à-dire qu'on n'a pas fait croître le trafic arbitrairement, de manière homogène de 2% partout. On a rencontré Vichy Val d'Allier pour voir avec eux où étaient les zones de développement d'activités économiques, les zones d'habitats prévues au SCOT. Le volume global des trafics à l'échelle de l'agglomération, résultat d'une hypothèse de croissance homogène, a ensuite été ventilé sur les zones de développement ainsi identifiées. On a travaillé sur plusieurs scénarios de croissance des trafics. Celui qu'on utilise pour la définition des mesures compensatoires est le scénario le plus optimiste pour dimensionner les protections acoustiques, les bassins de rétention... de manière à être sûr qu'on ne sera pas pris de cours par l'évolution du trafic et que les nuisances auxquelles les uns et les autres pourraient être exposés ne dépasseront pas ce qui a pu être prévu.

Avec la fin des travaux de l'autoroute en 2015 et un contournement nord-ouest prévu au mieux en 2020, est-ce qu'on ne pas avoir un peu plus de véhicules sur Charmeil pendant 10 ans ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Entre temps, le contournement sud-ouest aura peut-être été réalisé. Mais en effet, tant que l'ensemble des projets A719, CNO et CSO n'est pas réalisé, il y aura toujours la même entrée sur l'agglomération via Bellerive-sur-Allier.

Pourquoi les modélisations de trafic sont faites à une date aussi lointaine que 2040 ?

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

C'est une règle en matière d'études et de projection de trafic correspondant à une échéance mise en service + 20 ans. C'est une hypothèse de calcul mais il y a vraiment au départ une analyse du fonctionnement et des trafics actuels de l'agglomération.

THEME N° 6 : LES POINTS D'ÉCHANGES

Pourquoi faire des ronds-points ? Cela ralentit la circulation donc la circulation n'est pas fluide.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous avons la volonté que le projet serve le territoire et permette de desservir les zones d'habitats et les zones économiques. Mettre en place des échanges permet de répondre à l'intérêt collectif et de changer les pratiques de circulation pour améliorer l'attractivité du territoire. Ici, nous vous proposons 4 échanges : les deux extrémités et les deux points intermédiaires. Nous sommes sûrement allés au maximum car effectivement, on ne peut pas arrêter les véhicules tous les 500 mètres pour implanter un giratoire. C'est une question de compromis entre les enjeux du territoire au niveau humain et économique et la desserte de l'agglomération.

THEME N° 7 : L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

Monsieur Gonzalès, 1^{er} Adjoint à Charmeil

Je souhaite attirer l'attention de l'ensemble des participants sur le fait qu'il est très important de se manifester et d'exprimer l'ensemble de nos points de vue.

Monsieur Balandreau, habitant de Charmeil

Qu'en est-il des avis qui sont donnés dans cette salle ou ailleurs ? Est-ce que cela a un impact sur le décisionnel ? Qui va décider ?

Un habitant de Charmeil (La Vignouse)

L'information pour annoncer cette réunion était vraiment insuffisante. Peu de monde savait qu'il y avait une réunion ce soir.

Éléments de réponse par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Vous avez compris au vu de la présentation que la décision n'est pas simple. Il n'y a pas un tracé qui se dégage... Le tracé qui va être retenu sera donc un compromis entre des enjeux environnementaux, humains et économiques. Les décideurs intégreront les remarques des riverains, du milieu agricole, ainsi que la réglementation et les contraintes environnementales pour prendre la meilleure décision dans l'intérêt collectif du territoire traversé.

C'est l'Etat, Maître d'ouvrage, qui prendra la décision du choix de la variante et du tracé. Aucun choix n'est fait aujourd'hui. Nous sommes là pour vous écouter, prendre en compte vos attentes et vos craintes car il est important que le territoire vive avec le projet et l'accepte. Cette décision est donc mûrie et concertée avec l'ensemble des acteurs que ce soit les collectivités locales, les élus, les chambres consulaires, les associations environnementales et d'usagers... Un comité de pilotage est en place et se réunit régulièrement depuis presque 2 ans pour permettre d'informer les élus locaux de l'avancée des études. Il est important que vous exprimiez vos suggestions et avis lors de cette réunion, dans les registres et sur internet, puisque celles-ci seront reprises dans le bilan de concertation qui permettra d'éclairer la décision finale prise par l'Etat. La décision n'est pas unilatéralement prise par l'Etat, elle tient compte des expressions et des attentes des acteurs locaux y compris des riverains et des habitants du territoire.

Fin de la réunion à 20h55.

Compte-rendu

Réunion publique

Lundi 25 novembre 2013 à Vendat

Intervenants pour cette réunion publique

Chantal EDIEU, responsable du service Maitrise d'Ouvrage
Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne

Pascal MAGNIERE, directeur adjoint du département Construction Aménagement Projet
Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon

Eric ANCIAUX, animateur de la concertation – EXALTA

Déroulé de la réunion publique

Mot d'accueil du Maire

Introduction d'EXALTA

Présentation du diaporama par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Echanges avec la salle

Rappel du plan du diaporama présenté

Contexte et objectifs

Principaux constats

Objectifs

Contexte local

Descriptif du projet

Acteurs du projet

Le CNO en quelques mots

Caractéristiques et fonctionnalités

L'aménagement sur place de la RD 67

Le tracé neuf

Les principaux impacts du projet

Analyse comparative des variantes

Informations pratiques

La concertation

Les prochaines étapes

Participation

Environ 140 personnes

Une quarantaine d'interventions

Début de la réunion publique à 19h20 (pour cause de changement de salle).

Pour faciliter la lecture de ce compte-rendu, les questions et réponses associées ont été regroupées par thématiques.

En quelques mots :

Les participants à la réunion ne remettent pas en cause l'utilité d'un contournement mais rejettent en bloc l'ensemble des tracés proposés, principalement à cause des nuisances occasionnées au niveau des zones d'habitations des Thévenins, de la Croix-Saint-Fiacre, de la Vignouse et de la route du Vieux-Vendat. Ils expriment leurs inquiétudes en matière de pollution sonore, visuelle et atmosphérique. De nombreuses personnes dénoncent également une prise en compte trop importante de l'environnement au détriment du milieu humain. Des tracés alternatifs ont donc été proposés, notamment le long de la Vallée du Béron, le long de l'Allier ou via Manurhin pour rejoindre l'aérodrome. Certains pensent que l'Etat a déjà fait un choix, que le tracé est retenu et que leurs avis ne serviront à rien.

THEME N° 1 : IMPACTS DU CONTOURNEMENT SUR LES ZONES URBANISEES

• La proximité de l'infrastructure routière aux habitations :

Une habitante de la Croix-Saint-Fiacre

Je représente un petit groupe d'habitants très concernés par le tracé. Cela fait plusieurs jours qu'on étudie le dossier et je voudrais vous exprimer notre point de vue. Les deux tracés que vous nous présentez sur la partie sud passent à proximité de toute une zone urbanisée en plein développement. Des autorisations de construction ont été accordées. Le tout-à-l'égout a été installé il y a deux ou trois ans. On se demande pourquoi puisqu'à priori, cela va être coupé.

On ne le voit pas sur votre carte mais vos tracés traversent donc un secteur fortement urbanisé avec les lieux dits des Thévenins et de la Croix-Saint-Fiacre. Il n'y a pas que le bourg de Vendat. Les Thévenins font aussi partie de Vendat. Je suis à votre disposition pour vous montrer le quartier et les impacts que ce projet peut avoir, que ce soit la variante Thévenins ou la variante Gros Bois, parce que les maisons seront à 20 mètres de la route. On vit dans un milieu extrêmement privilégié qui va être complètement anéanti. En plus, vous serez obligés de frapper d'alignement deux maisons qui se situent à la sortie du bois ; c'est loin d'être anodin.

Pourquoi nous imposer un tracé qui coupe la croissance naturelle de ce secteur fortement urbanisé ?

Un habitant de Charmeil (La Vignouse)

Vous ne vous occupez pas du tout de l'impact humain. Il y a beaucoup d'habitations le long de votre tracé. Au nord de Charmeil, au niveau de la Vignouse, et de la voie ferrée, il y a 42 maisons à côté de la voie ferrée... Il y a 6 trains par jour donc qu'est-ce que c'est qu'une autoroute ?

On a choisi de vivre là, ce n'est pas pour vivre à côté d'une route.

Du moment que ça ne passe pas devant chez vous, c'est bon ...

Le village des Thévenins est quand même gâté. Entre l'autoroute et le contournement, avec le giratoire sous leurs fenêtres... Bravo ! Il y a des gens dans le village qui font équipe et qui travaillent de nuit... Ils seront bien reposés pour aller travailler, merci !

Vous avez bien compris qu'il y avait des pollutions sonores et visuelles qui nous déplaisent. Moi, je pense qu'à l'unanimité il serait bon qu'il ressorte de cette réunion que nous sommes contre le projet actuel mais pas contre l'idée d'un contournement. Je pense qu'il faut qu'on reste sur cette idée-là et qu'on refuse ces tracés qui impactent les habitations.

Dans ces tracés-là, vous détruisez la nature. Vous tuez la faune et vous embêtez les habitants de manière considérable. Les gens qui sont venus habiter dans ces zones-là, ce n'est pas pour être en ville. Alors évidemment, tout ceux qui sont sur la RD6 ou à Champ Roubeau veulent voir le trafic ailleurs mais ils l'envoient ailleurs pour le mettre chez nous.

Je viens de construire il y a 2 ans. Ici, on est plein de gens à avoir tout juste fait construire. De l'A719 jusqu'au raccordement avec la RD27, ce n'est que des habitations !

Est-ce que vous avez visité tous les quartiers dont vous parlez ? Visiblement, vous n'êtes pas allés suffisamment sur le terrain. On vous dit que tout ce secteur est habité... ce soir, vous n'avez que des personnes qui habitent ce secteur... Il y a 43 maisons au niveau du Bois Monet !

En plus de la pollution liée au trafic, il y a aussi les vibrations qui vont détériorer les murs des maisons.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Les principes de tracés présentés ce soir ont été dessinés en évitant les zones urbanisées. Au sud, les variantes proposées contournent les zones urbanisées, soit au nord-ouest soit au sud-est. Toutefois, on ne se situe pas encore à un niveau de finesse du projet suffisant pour que vous puissiez voir les constructions sur la carte.

Quelle est la distance que vous trouvez normale entre une maison et votre future route ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il n'y a pas de distance normale ou réglementaire. Pour les maisons qui seraient très proches du tracé, le Maître d'ouvrage pourra proposer aux propriétaires l'achat de leur patrimoine. Le tracé n'est pas suffisamment fin aujourd'hui pour savoir quelles propriétés seront éventuellement impactées.

Une habitante de la Goutte

Si le CNO se raccorde au giratoire de la Goutte à l'emplacement actuel de l'accès des riverains, ça veut dire qu'il passe dans ma cour. Je suis à la Goutte, ras l'accès aux riverains, et nous sommes 6 habitations. Ça s'appelle la Goutte parce qu'il y a un ruisseau qui passe donc si vous en êtes à faire le privilège de l'environnement, il ne faudra pas toucher cette rivière non plus.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Je vous rappelle que nous vous présentons ce soir des principes de tracés. L'accès au giratoire sera affiné pour voir quel sera son impact sur les propriétés privées. Il se peut que vos accès soient modifiés et il se peut que si, pour des contraintes techniques ou environnementales, le tracé impacte votre propriété, il y ait des expropriations.

Un habitant de Charmeil

Pourquoi est-ce que vous avez fait vos études à l'ouest de la RD6, là où il y a le plus de gens alors que vous n'avez rien étudié du côté de l'aéroport où il y a les papillons et les avions à préserver ? La route va passer à trois mètres de chez nous...

Pourquoi vous ne passez pas ailleurs, là où il n'y a pas d'habitations ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

D'abord, il y a une continuité à respecter entre l'A719 et le Contournement nord-ouest. Ensuite, la rivière Allier avec des zones Natura 2000 présente des enjeux encore plus forts que ceux que nous avons décrits. Ce périmètre d'études a été arrêté collectivement avec les collectivités locales dans une logique de grand contournement de l'agglomération de Vichy ; contournement inscrit dans les documents d'urbanisme dont le SCOT.

Une habitante de la Croix-Saint-Fiacre

Comment se fait-il que les habitations ne soient pas notées sur votre carte ? N'importe lequel de nous peut éditer une carte où il y a toutes les habitations sur les tracés que vous proposez ! Elles y sont !

Votre tracé ne tient pas compte des constructions existantes. On ne les voit pas sur votre carte.

Il n'y a pas de maisons dessinées sur votre carte. On ne voit que vos projets de tracés. On a l'impression d'être dupés, que vous nous cachez quelque chose.

J'ai obtenu un permis de construire de la mairie de Charmeil il y a un an et demi. La maison que je viens de faire construire se situe exactement sur le tracé que vous avez dessiné. Renseignez-vous pour savoir où sont les adresses des nouvelles constructions et des permis de construire...

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, les tracés que nous vous proposons ne sont pas définis, ce sont des principes. Nous n'avons pas dit qu'il n'y aurait pas d'impact sur les habitations mais qu'aucune habitation n'était directement sous le tracé. Si on vous présentait des plans plus détaillés et plus zoomés, on tomberait sûrement dans l'excès avec des gens qui nous diraient « mais pourquoi vous venez nous voir ? Le tracé est précis, il est défini. ». La carte des tracés telle que nous vous la présentons ce soir a un effet grossissant sur les impacts du projet. Les principes de tracé que nous vous présentons ce soir font environ 200 mètres de large alors que la route que nous construirons si le projet aboutit aura une emprise totale entre 25 et 30 mètres de large. Nous sommes d'accord qu'on ne voit pas à cette échelle les habitations. Toutes les constructions sont connues et intégrées au projet : il n'y a aucune maison directement sous le tracé.

Comment se fait-il que des gens qui sont quand même habitués à faire ce travail n'aient pas compris l'imbécillité de ces tracés ? Parce qu'on a nettement l'impression qu'ils embêtent tout le monde !

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Ces tracés sont possibles. Ils ne vous conviennent pas et conduisent à des nuisances qui sont inacceptables de votre point de vue mais cela reste des tracés faisables techniquement. Chaque tracé est un compromis entre des impacts humains, naturels et agricoles.

Pourquoi proposez-vous des variantes qui impactent fortement le milieu humain ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

L'option « Nord Bois Perret » va impacter fortement le milieu agricole, c'est exprimé dans le dossier. Les variantes « Sud Bois Perret » et « Voie ferrée » auront plus d'impacts sur les riverains. Il y a des projets qui sont beaucoup plus simples où tous les niveaux d'enjeux sont dans le même secteur et où on trouve de manière assez naturelle une variante qui fait très facilement consensus parce qu'elle va être de moindre impact au regard de l'ensemble des enjeux. On a un territoire qui est ce qu'il est avec des secteurs à enjeux agricoles, des secteurs à enjeux environnementaux et des secteurs à enjeux humains. Et malheureusement, ces enjeux ne sont pas les mêmes sur les différents secteurs. Les tracés qui vous sont proposés ont été élaborés en fonction d'une méthodologie d'approche et de compromis entre les différents enjeux du territoire.

• Le bruit :

Madame Douchet-Pardo, Maire de Vendat

Concernant votre démarche « éviter, réduire, compenser », que je ne conteste pas du tout et qui me paraît même très bien, j'aimerais qu'on me dise comment, avec la variante « Nord Bois Perret », vous allez réussir à compenser quoique ce soit au niveau phonique ! On est quand même ici, au niveau du Vieux Vendat et de la Petite Forêt, dans un tissu extrêmement desserré, où l'urbanisme est diffus...

Les gens qui vont habiter à 10 mètres de la route vont avoir du bruit. Qu'est-ce que vous proposez concrètement comme solutions contre le bruit ? Quels types de murs anti-bruit ?

On va demander un double vitrage pour supporter le son...

Vous promettez des murs anti-bruit. Comme cela coûte cher, ce sera la dernière chose que vous allez construire. En plus, ce n'est pas esthétique.

Quand vous nous dites que vous allez faire un mur anti-bruit le long de la voie ferrée, ça doit en faire frémir certains dans la salle qui habitent le secteur. La voie ferrée passe juste à la limite de leur terrain, qui plus est du côté de leur terrasse parce que, comme on vous l'a dit, il y a à peu près 4 trains par jour ! Donc entre un mur anti-bruit avec des voitures derrière ou quelques trains...

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous avons l'obligation de faire une projection des niveaux sonores et de trafics attendus sur le contournement. Et si effectivement, ces niveaux sont supérieurs aux seuils réglementaires, nous allons mettre des protections acoustiques qui permettront d'absorber le bruit et de baisser le niveau sonore. Par contre, nous ne pouvons pas vous dire aujourd'hui la nature précise de ces protections anti-bruit. Ce sont les études de détails qui permettront de le définir.

Comment voulez-vous faire un mur anti-bruit vers la voie ferrée ? Ce n'est pas possible. Ou alors, vous enlevez les maisons ? Parce qu'entre la voie ferrée et les maisons, il y a à peine 10 mètres.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Si c'est la variante « Sud Bois Perret » qui était retenue, la voie ferrée ne bouge pas donc c'est une configuration que vous connaissez. Si c'est la variante « Voie ferrée » qui était retenue, la limite du projet, en intégrant les murs anti-bruit, correspondrait à la limite d'emprise de la voie ferrée. Si c'est cette option qui était retenue, le projet, y compris les murs anti-bruit, n'ira pas plus chez vous que ce que la voie ferrée va chez vous aujourd'hui.

• La pollution :

Un habitant de La Vignouse

Les camions et voitures qui emprunteront le CNO vont déverser du gasoil sur la route. Quand il va pleuvoir, où est-ce que tout cela sera récupéré ? Où seront les éventuels bassins de décantation ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

L'ensemble des eaux de surface de chaussée seront collectées dans des bassins, puis filtrées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Cette procédure dite d'assainissement est aussi soumise à une réglementation très stricte qui nous amènera à faire un dossier spécifique au titre de la loi sur l'eau pour vérifier la compatibilité de notre projet avec la préservation de l'eau et du milieu naturel.

Il y aura donc bien des bassins de décantation en point bas du tracé. Pour l'instant, on n'a pas défini leur implantation. Ce sont les études détaillées qui permettront de dimensionner l'assainissement.

• L'accès à la pépinière du Bois Monet :

La pépinière de M. Bignon va être isolée. On ne pourra plus y accéder. Il y a un chemin qui existe mais on l'enlève. Pourquoi ne pas faire un pont ? Ce serait juste pour les riverains mais au moins...

Qu'est-ce que vous faites de la pépinière ? Votre projet la condamne !

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Les accès aux parcelles et propriétés, s'ils sont interrompus, seront rétablis via des voies parallèles.

THEME N° 2 : SOLUTIONS ET TRACES ALTERNATIFS PROPOSES

Une habitante de la Croix-Saint-Fiacre

Pourquoi, depuis le raccordement A719, ne pas venir se raccorder sur la RD6 qui passe à Charmeil ? Ce n'est pas mon métier, c'est à vous de répondre et de nous dire si oui ou non c'est envisageable. Autre possibilité : si ce point d'échanges avec la RD27 est incontournable, et je suis désolée pour ceux qui faisaient partie de l'association de défense de la Vallée du Béron et pour les agriculteurs qui ont des terrains là-bas, mais ne pourrait-on pas faire passer le tracé dans la vallée du Béron ? Cela n'impacterait qu'une maison et pas des centaines comme sur les variantes que vous présentez. Dans cette solution, on pourrait se raccorder plus tôt sur l'A719.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Concernant un raccordement sur la RD6, il a été précisé en introduction que cet axe supporte aujourd'hui un trafic de transit très important alors qu'il a une vocation urbaine et de desserte du territoire. L'objectif du grand contournement au sens A719, CNO et à terme desserte nord est bien de faire en sorte que le trafic de transit qui nuit aujourd'hui à la fluidité du trafic interne à l'agglomération, n'emprunte plus la RD6 et contourne l'agglomération par l'ouest.

La variante que vous situez dans la vallée du Béron présente des enjeux environnementaux et hydrauliques très forts. C'est pourquoi nous n'avons pas dessiné de tracé dans ce secteur-là. De plus, la barrière de péage de l'A719 empêche un raccordement du CNO plus à l'ouest.

Si vous voulez, comme vous nous le présentiez au début, dissocier le trafic de transit des grands camions qui de Bordeaux vont jusqu'en Pologne, faites les passer par la RCEA ou faites un contournement bien au-delà de Broût-Vernet. C'est vrai qu'on n'a aucun intérêt à avoir ces camions dans l'agglomération de Vichy.

Un habitant de Charmeil (La Vignouse)

Nous aimerions que vous lanciez des études sur le tracé suivant : à partir du raccordement de l'A719, passer par le bois de Charmeil pour rejoindre l'aérodrome parce que ce n'est pas un aéroport mais bien un aérodrome qui ne sert qu'à quelques avions pour faire des voltiges et nous embêter, c'est tout ! Dans ce cadre, vous aurez notre avis ; parce que là, je peux vous garantir qu'on va se battre et on ne va pas se laisser faire.

Un habitant de la Croix-Saint-Fiacre

Je voudrais compléter ce que vient de dire monsieur parce que nous avons déjà posé la question de passer vers l'aérodrome il y a quelque temps. On m'avait alors répondu que c'était une zone inondable. Sauf que si vous allez sur tous les sites qui parlent d'altitude, vous vous apercevrez que la route qui rejoint le pont sur la RD67 est plus basse que l'aérodrome. Donc cela ne tient plus.

Je veux vous montrer un tracé que vous pourriez faire facilement et qui n'embêtera personne. Vous partez de l'A719, vous traversez le bois de Charmeil, vous allez à Manurhin, vous passez au feu chez Peugeot, vous reliez les 3 ponts... Je ne parle pas de l'aéroport de Vichy qui est aujourd'hui plus un aéroclub, donc ça ne gênera personne. Vous avez 4 km à faire et vous n'embêterez personne. Sauf les cormorans... Alors si on respecte les cormorans, je propose à chacun de faire un élevage de cormorans chez soi pour qu'on soit tranquille sur toute cette zone-là que vous allez emboucaner.

Il y a le problème de la traversée de Charmeil qui est effectivement épineux. C'est peut-être une utopie mais personnellement je verrai très bien un tunnel sur les 400 ou 500 mètres depuis ce rond-point jusqu'à l'entrée de l'aéroport... On a fait le tunnel sous la manche, le tunnel de Fourvière... Les gens de Charmeil n'entendront aucun bruit ! Et ça vous éviterait la construction de plein de ponts puisque vous n'aurez pas besoin de passer au-dessus de la voie ferrée.

Monsieur Martinet, Maire de Saint-Rémy-en-Rollat

Je soutiens cette idée de passer par Manurhin. On doit préserver les humains.

Nous souhaiterions qu'il y ait un véritable projet qui soit élaboré le long de l'aérodrome et qui ressorte vers Montpertuis. Là, je pense que ça ferait l'unanimité.

Tout à l'heure, des personnes proposaient de passer par la RD6 ; ce n'est pas une solution ! Ceux qui habitent au bord de la RD6 vont se retrouver avec encore plus de voitures, ce sera invivable pour eux. Mais c'est une ligne de démarcation - et le terme est choisi - parce qu'on est en train d'opposer le monde des humains à celui de la nature... Nous on a l'intention d'élever nos enfants et nos petits enfants dans un cadre de vie qu'on a choisi, dans la nature... On ne s'oppose pas à la nature, on vit dedans ! Et de l'autre côté de la RD6, il y a une zone avec un aéroport, avec des gens qui font de la voltige... Pour 3 personnes qui s'amusent et qui ennuient le monde, et pour des cormorans qu'il ne faut surtout pas déranger, on va passer au milieu des agglomérations.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous vous invitons à mettre par écrit les tracés que vous avez évoqués. Nous sommes ouverts à toutes propositions et suggestions. Rien ne vous empêche de présenter de nouveaux projets mais sachez qu'on se situe quand même sur des zones environnementales classées Natura 2000 avec des

enjeux très forts. S'il y a impact sur le milieu naturel, il y aura nécessairement compensation. C'est ce qu'on vous a rapidement expliqué à travers la logique « éviter, réduire, compenser ».

Concernant la RD6, on constate qu'il y a un gros trafic local et que les camions en transit sont pour la plupart immatriculés à l'étranger. Il suffirait de mettre un portail écotaxe à ces endroits pour que le trafic des camions disparaisse.

Gilles Perret, représentant de l'association « la Vallée du Béron »

Née en 1996, notre association est actuellement en sommeil. Aujourd'hui, en 2013, non seulement on n'a pas avancé d'une semelle sur ce projet mais on a tourné le compteur à l'envers. On s'est remis à zéro puisqu'il y avait effectivement des choix qui avaient été faits.

On a fait des mauvais choix dans tous les domaines. Premièrement, on parle d'un contournement de Vichy. Quand on parle de Vichy, c'est 30 000 habitants et quand on ajoute les 23 communes autour de Vichy, ça devient 70 000 habitants. Moi je ne connais pas un contournement de ville qui ne soit pas une 2x2 voies avec des passages supérieurs et des passages inférieurs. Si Vichy n'a que cette prétention pour les années 2050, on est loin de la vérité ! On est en train de présenter un projet des années 1950, à peine, et qui passe en plein milieu de l'agglomération qu'il fallait contourner. Ça veut dire que toutes les personnes résidents dans les agglomérations-satellites que sont les petites communes vont être obligées de traverser le CNO via des giratoires 4 fois par jour pour aller travailler sur Vichy. On n'a pas mis le contournement au bon endroit, c'est vrai ! Il va embêter tout le monde.

Il faut abandonner ce tracé-là, pour faire un véritable contournement qui contourne ces petites agglomérations et qui ne vienne pas les couper en deux et les obliger pour aller travailler à traverser 4 giratoires. Vous n'avez qu'à prendre l'exemple de Moulins. Si le CNO avait été en dehors de ces agglomérations, on ne se serait pas disputé sur le faire passer chez Pierre, Paul ou Jacques. Il serait passé en dehors et comme on n'aurait pas pu le financer au niveau départemental ou régional, ce serait une 2 x 2 voies que les sociétés d'autoroutes auraient pris en charge ; et ce serait fait. On aurait payé pour passer dessus mais on y serait passé ! Ça aurait dégagé l'agglomération de Vichy alors que là, on va se disputer pendant des années et on ne règlera jamais rien.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Le dimensionnement de l'infrastructure proposée répond à des enjeux de trafics projetés à l'horizon 2040. Ce n'est pas une autoroute qui aurait la vocation d'éviter l'agglomération. Il y a aussi un enjeu de desserte du territoire, porté par l'agglomération et les collectivités, qui justifie les giratoires.

THEME N° 3 : LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT AU DETRIMENT DE CELLE DU MILIEU HUMAIN

Une habitante de la Croix-Saint-Fiacre

Je comprends que vous nous parliez de protéger l'environnement mais vu l'impact humain qu'un tel projet peut avoir, tant pis, même si j'aime l'environnement et la nature, proposez-nous une variante qui passe vers la vallée du Béron. S'il y a une association de défense de la vallée du Béron, on va monter une association aussi s'il n'y a que ça pour se faire entendre.

Une habitante de Charmeil (La Vignouse)

On protège l'environnement et l'eau, mais les habitants... Il y a 42 maisons à côté de la voie ferrée mais ça, ça ne fait rien...

Un habitant de la Croix-Saint-Fiacre

Sur une échelle de 1 à 10, par rapport à la faune et à la flore, où placez-vous l'être humain ?

Madame Douchet-Pardo, Maire de Vendat

Je défends la nature mais je crois que l'homme, jusqu'à preuve du contraire, fait encore partie de la nature. Il est quand même fondamental qu'on en revienne à ce qui est essentiel et qu'on le préserve.

Vous nous parlez de protection de l'environnement mais pour moi, la vie humaine vaut mieux que l'environnement.

Vous préférez protéger les animaux et les insectes mais par contre, avec les giratoires au ras des maisons, notamment aux Thévenins, nous on a le droit de crever par contre. Bravo !

Moi je préfère qu'on sacrifie 4 hectares de bois et qu'on passe par Manurhin. Parce qu'à Manurhin, ils veulent faire des centres commerciaux, voilà ce qu'ils veulent faire.

Vous vous cachez derrière la réglementation. L'écologie est une belle chose sauf que l'écologie est en train de nous bouffer. Et on n'a pas envie de se faire bouffer par l'écologie parce que vous ne voulez pas aller sur les bords d'Allier. Notre vie vaut moins que celle des cormorans.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, un projet routier se construit différemment notamment parce que nous avons une réglementation très stricte en matière d'environnement. Nous vous avons présenté notre méthodologie puis les impacts et conséquences des différentes variantes sur toutes les thématiques et tous les critères. Il n'y a pas de hiérarchie entre l'être humain et les espèces animales et végétales. Les variantes qui vous sont proposées sont à chaque fois des compromis entre des enjeux humains, agricoles et environnementaux. Il n'y a pas de zone blanche où il n'y aurait aucun enjeu.

THEME N° 4 : LES VARIANTES ETUDIÉES ANTERIEUREMENT

Une habitante de la Croix-Saint-Fiacre

Je ne sais pas depuis combien de temps vous travaillez sur ce projet mais il y a eu à l'origine, avant 2001, un tracé qui passait par la vallée du Béron. A l'époque, l'association de défense de la vallée du Béron avait milité contre ce tracé, pour protéger le secteur. Je comprends leur combat mais sur le moment, j'écoutais ça de loin et je ne me suis pas rendu compte des impacts que ça pouvait avoir. La vallée du Béron est très jolie, je dois le reconnaître ; mais c'est très joli aussi vers chez nous, tout aussi joli que la vallée du Béron.

Monsieur Martinet, Maire de Saint-Rémy-en-Rollat

En 2000-2001, on avait fait une étude pour passer sur l'aéroport. Cette étude est tombée à l'eau alors qu'elle avait coûté très cher à l'agglomération de Vichy. Ensuite, en 2005, les tracés n'étaient pas ceux-ci. Le giratoire n'était pas du tout à l'endroit que vous présentez et ne gênait pas les maisons. On s'était pratiquement mis d'accord sur le tracé ; j'ai même un plan qui date de 2006.

M. Goulefert, Maire honoraire de Vendat

En 2005, on avait un tracé, le vert... Il n'était pas parfait mais on passait entre la pépinière de Monsieur Bignon et les étangs ce qui permettait de préserver la Vignouse et la rue du Vieux-Vendat. On tombait quoi ; 2 hectares de bois ? Je veux bien qu'on respecte la nature au maximum, mais il ne faut quand même pousser.

Personnellement, j'ai été contacté le 28 février 2005 par des agents de la DDE qui étaient en charge du projet de contournement. On avait envisagé à ce moment-là, avec l'accord des gens de Lyon, de partir du raccordement A719 comme vous le faites mais au lieu de venir impacter les habitations des Thévenins ou de la Croix-Saint-Fiacre, on descendait vers la déchetterie pour rejoindre la RD6. On reprend ensuite la thèse de l'aménagement de la RD6 puisque de toute façon, vous ne faites pas une autoroute à 4 voies mais simplement de 2 voies.

Pendant 80 ans, Vichy s'est opposé à toute implantation industrielle. Brutalement, dans les années 1960, ils se sont réveillés et ont fait construire l'aéroport qui est devenu inutile, ainsi que tout un tas de constructions qui n'ont jamais été vraiment amorties. Puis on a essayé de trouver une solution pour la traversée de Vichy. Il y a eu tout un tas de projets, 2000, 2001, 2005 etc. que j'ai à la maison mais jusqu'à preuve du contraire, ceux qui veulent à tout prix un contournement, on ne les voit jamais. Ils veulent une autoroute à Vichy mais surtout pas que ça dérange certaines personnes qui en principe devraient être là ce soir s'ils avaient un peu de courage.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il faut « tout oublier » de ce qui avait été étudié en 2005 ou dans le début des années 2000. Nous vous avons présenté le nouveau périmètre d'études retenu en tenant compte de l'évolution du contexte réglementaire et des trafics.

Vos études ont été faites uniquement parce qu'il y avait ce fameux risque SEVESO qui vous interdisait de vous approcher de Manurhin...

Vous n'avez pas étudié les propositions que nous vous faisons ce soir parce que vous ne pouvez pas le faire. C'est ce qu'on m'avait dit à l'époque, du fait que le Préfet n'avait pas signé un fuseau d'études assez large. Et il faut que vous ayez l'honnêteté de dire que ce fuseau d'études va tomber en 2015. Il était valable 10 ans, soit entre 2005 et 2015.

Le Préfet a signé un tracé de 600 mètres de large. Je le sais très bien puisque j'ai un terrain qui est au Tribunal administratif à ce propos-là.

De plus, on a été réglementé au niveau du PLU de Vendat à cause de ce fuseau d'études.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il y a en effet eu un fuseau d'études qui s'imposait pour une durée limitée. A l'époque, des dispositions avaient été reprises dans certains documents d'urbanisme mais les données d'entrée des études qui avaient donné lieu à la définition de ce fuseau ne sont plus les mêmes que les entrants du dossier d'aujourd'hui. Le contexte réglementaire a changé et nous sommes complètement repartis de zéro en intégrant les objectifs assignés à l'opération qui vous ont été présentés tout à l'heure. Nous ne nous sommes pas du tout focalisés sur le fuseau d'études que vous évoquez. Et nous ne sommes pas contraints par d'éventuels éléments qui vous ont été présentés en 2005 comme la zone SEVESO ou des zones inscrites dans les PLU...

THEME N° 5 : LES ASPECTS TECHNIQUES DES TRACES PROPOSES

M. Goulefert, Maire honoraire de Vendat

Est-ce que le tracé de la variante « Sud Bois Perret » a vraiment été réfléchi ? Vous allez chercher, perturber et embêter les gens de la rue du Vieux Vendat pour revenir sur la voie ferrée... C'est invraisemblable ! Vous cherchez à opposer les gens de Charmeil et ceux de Vendat et que chacun renvoie les responsabilités sur l'autre. C'est ce qu'on appelle « diviser pour régner », n'est-ce pas ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Pour la variante « Sud Bois Perret », il n'y a pas d'autres options techniques que ce « s » un peu bizarre si on ne veut pas toucher à la voie ferrée et qu'on veut passer au sud du bois. Cela nous a conduit justement, au regard de cette configuration bizarre, à proposer une variante « Voie ferrée » qui a la logique inverse : on ripe la voie ferrée vers le nord-ouest pour implanter la route à la place...

Pourquoi avez-vous abandonné le principe de tracé qui passe à l'est du Bois de Charmeil ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, on a signalé des enjeux environnementaux liés au bois de Charmeil et proposé des tracés à l'est ou à l'ouest de cette zone. Le principe d'un tracé à l'est du Bois de Charmeil a ensuite été abandonné du fait de son débouché sur une zone fortement urbanisée.

Si j'ai bien compris, votre contournement doit aussi permettre de faire un nouvel accès à Vichy puisque l'agglomération ne veut plus de la RD6 comme pénétrante.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, le contournement tel qu'il est tracé, est plutôt axé nord/sud. La demande de l'agglomération de Vichy c'est que le site de Montpertuis soit accessible depuis le contournement, d'où l'intégration dans notre projet du giratoire au droit de la rue de Champodon. Notre projet de contournement est compatible avec l'aménagement futur, s'il se met en place, du site de Montpertuis.

THEME N° 6 : FONCTIONNEMENT DU CNO ET PREVISIONS DE TRAFIC

Le plus gros trafic est composé de gens qui vont travailler tous les jours. Ces gens-là ne payeront pas l'autoroute à chaque fois ; ils continueront de passer via les voiries actuelles.

Ce contournement servira uniquement aux camions. Vous parlez de 50% de trafic en moins sur la RD6 donc ça veut dire 5 ou 6000 camions par jour sur le CNO ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

La création de cette route va aussi amener de nouvelles pratiques de déplacement sur l'agglomération, notamment de par l'existence des échanges intermédiaires au niveau de Montpertuis et de la RD27. Les modélisations de trafic qui ont été faites, notamment au niveau des différents ponts sur l'Allier, montrent bien qu'il y aura une distribution complètement différente des trafics sur l'agglomération, dans l'hypothèse où le contournement est réalisé.

Quand nous parlons de trafic sur le CNO de l'ordre de 13 000 véhicules / jour, c'est du trafic de transit mais aussi des usagers locaux qui emprunteront, pour partie ou en totalité, le contournement pour ne plus pénétrer dans l'agglomération. Je parle bien des trafics au sein de l'agglomération Vichyssoise et pas des déplacements depuis l'autoroute. Quelqu'un qui habite à Bellerive et qui doit aller travailler à Creuzier-le-Neuf pourra peut-être demain emprunter le contournement.

THEME N° 7 : CALENDRIER ET FINANCEMENT

Vous n'avez absolument pas parlé du financement du contournement. Ce sont quand même nos impôts qui vont financer le projet. J'ai cru lire dans la presse il y a à peu près un mois que l'Etat se désengageait de ce type d'opérations et demandait que les agglomérations soient partie prenante dans les projets. Ce n'est plus du 100 % l'Etat...

Gilles Perret, représentant de l'association « La Vallée du béron »

On n'a pas fait le bon choix financier. On a laissé cette partie à l'Etat qui a déjà fait trainer pendant 40 ans sur la partie Vichy actuel. Elle va encore faire trainer 40 ans chez nous. La RN209 a été déclassée, c'est maintenant une départementale. Ça veut dire qu'au niveau de l'Etat, on s'en moque de Vichy ! Ils ne mettront jamais les crédits pour faire le CNO. Par contre, le projet va nous emmerder pendant 50 ans.

L'Etat n'a visiblement pas suffisamment d'argent pour faire quelque chose d'envergure. Ce soir, je vous plains parce que vous êtes venus nous présenter un projet dont vous ne pouvez pas être fier.

THEME N° 8 : LA SECURITE

Vous mettez des ronds-points partout. Sur 7 kilomètres, il y en a 4 alors que ça crée des accidents.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

C'est une déviation d'agglomération qui doit également permettre d'améliorer la desserte du territoire. Le projet a aussi une ambition en matière de sécurité routière. Quant à l'encombrement de la RD6, il faut savoir que l'agglomération de Vichy est celle où il y a le plus d'accidents aujourd'hui au niveau du département de l'Allier. Le tracé que nous proposons est un tracé sécurisé. Nous ne pouvons pas vous laisser dire qu'il sera plus dangereux que le tracé actuel de la RD6 puisqu'il n'y aura pas d'accès direct sur la déviation à la différence des réseaux locaux.

Un habitant de la Vignouse

Le Contournement accueillera des camions en transit qui transportent des matières dangereuses, du fioul... Vous voyez bien que ce soit à la Vignouse ou aux Thévenins, ils vont passer près des habitations. Est-ce que vous pouvez nous assurer qu'il n'y aura aucun danger ? Non, ce n'est pas possible ! Si un jour il y a un accident, comment ça va se passer ? Par où vont passer les secours ?

S'il y a des produits chimiques qui se déversent à côté des maisons ; ce n'est pas grave, c'est le côté humain qui passe en dernier lieu, après l'environnement !

S'il y a un accident sur la route, comment les secours vont accéder à la zone ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Ils accéderont au contournement par le nord ou par le sud en fonction du lieu de l'accident.

Est-ce que les études sur la sécurité du Contournement nord-ouest seront les mêmes que celles qui ont été faites pour la RCEA ? Parce qu'à ce niveau-là, ce n'est pas terrible sur la RCEA !

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

La RCEA c'est différent. Il y a 40 % de poids lourds et les conditions de trafic sont quand même différentes de celles de l'agglomération de Vichy.

THEME N° 9 : IMPACTS SUR LE MILIEU AGRICOLE

Monsieur Goulefert, Maire honoraire de Vendat

Concernant le tracé « Nord Bois Perret », vous parlez d'un impact sur le milieu agricole. La Chambre d'Agriculture a eu une concertation et ça n'a pas gêné... Je suis agriculteur et je vous dis que l'impact sur les terres agricoles n'est pas très grave.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

La Chambre d'Agriculture s'est bien exprimée dans le cadre de la concertation. Pour qualifier l'impact sur les terres agricoles, tout dépend de quels points de vue on se place.

THEME N° 10 : L'INFORMATION, LA CONCERTATION ET LA PRISE EN COMPTE DES AVIS EXPRIMES

• Une information jugée insuffisante :

Un habitant de Charmeil (La Vignouse)

Nous sommes venus nombreux de Charmeil ce soir parce que nous n'étions pas au courant de la réunion de la semaine dernière à Charmeil. Personne ne nous l'avait dit.

Pour la réunion de Charmeil, vous aviez pris le soin de ne pas nous prévenir... Si vous étiez dans une véritable démarche de concertation, vous auriez informé la population.

Si une nouvelle réunion est organisée, est-ce que j'aurai quelque chose dans ma boîte aux lettres pour m'informer ? J'habite Charmeil et si mon voisin ne m'avait rien dit, je n'aurais pas été au courant.

Vous avez VVA qui communique avec des petits papiers dans les boîtes aux lettres ; je pense qu'ils peuvent prendre leurs responsabilités et nous informer de cette façon-là parce que ce projet concerne tous les habitants de l'agglomération. Il y a suffisamment d'argent pour faire ça. Ne vous inquiétez pas, pour les élections, ils sauront trouver les boîtes aux lettres individuelles.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

L'information a été faite via la presse. Au regard de ce que vous dites, nous reconnaissons que c'était certainement insuffisant.

• La prise en compte des avis et le processus de décision questionnés :

M. Goulefert, Maire honoraire de Vendat

Pourquoi faut-il qu'on vous donne notre avis ? A quoi ça va servir ? J'ai vraiment l'impression, encore une fois, d'être pris pour une bille. En 2005, on avait travaillé pendant des années sur un tracé. Tout le monde était concerné, il fallait travailler, on avait des réunions, tout le monde y croyait. Vous nous avez consultés pour balayer le tracé qui avait été quasiment retenu ? Aujourd'hui, vous nous dites que la législation a changé, ça se passe comme ça. Pour moi, vos réunions, c'est du pipi de chat parce que vous ferez ce que vous voudrez et vous ne tiendrez jamais compte de ce qu'on vous dira.

Vous dites présenter des principes de tracé mais on sait comment ça marche... On a vu pour l'autoroute. En début de réunion, il y avait 3 ou 4 tracés et on nous disait « on ne sait pas trop où passera l'autoroute ». En fin de réunion, on nous a dit que l'autoroute passerait dans tel axe, les piquets sont mis... Vous êtes en train de préparer votre projet de la même manière.

C'est du blabla tout ça, du pipeau ! On n'y croit pas !

On sait comment ça se passe votre business. Vous nous prenez pour qui ? Pour des billes ? Le tracé est déjà fait de toute façon.

La concertation est factuelle. Elle est liée simplement à la nature du projet qui vous oblige à venir le présenter au public. Mais moi, je serai à votre place, je ne serai pas très fier.

Madame Douchet-Pardo, Maire de Vendat

Depuis tout à l'heure, j'écoute les échanges et le maitre mot que j'entends répéter c'est « concertation ». Je ne vous cache pas que ce soir, c'est une vraie déception pour moi. Niveau concertation, j'ai été associée aux réunions du comité de pilotage, aux réunions des élus... Comme vous le disiez tout à l'heure, il est important de ne pas opposer que ce soit Saint-Rémy, Vendat, Charmeil parce qu'on joue tous sur le même territoire. On parle de concertation, mais moi, à titre indicatif, j'ai demandé des études complémentaires en termes de trafic, notamment sur l'incidence qu'aurait le contournement sur le trafic de la RD27. A ce jour, sauf erreur de ma part, je n'ai pas eu d'information dans ce sens-là. J'avais aussi demandé des informations en termes phoniques. Et je n'ai rien eu non plus là-dessus ; d'où ma déception.

Qui va décider et quand ? Est-ce que notre Maire fera partie du comité de décision ?

Comment allez-vous faire pour choisir un des tracés puisque personne n'en veut ?

Pas une fois vous nous avez soutenus en disant que peut-être, le tracé que nous proposons pourrait être envisagé. Pas une fois... Parce que ce ne sera pas le cas ! Le tracé est déjà arrêté !

Eléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Aujourd'hui, le tracé n'est pas retenu. Nous sommes dans une phase de concertation amont. Le projet étant réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, c'est le Préfet de département qui arrêtera le tracé qui fera l'objet d'études détaillées. Pour prendre cette décision, il s'appuiera sur l'avis du comité de pilotage qui associe l'ensemble des élus, des chambres consulaires et des associations et sur le résultat et le bilan de la concertation publique. Si la concertation met en évidence des solutions alternatives différentes de celles que nous vous avons proposées, le Préfet pourra demander aux services de l'Etat de reprendre les études et de les compléter en élargissant le périmètre d'études. De même, le Préfet pourra décider d'arrêter le projet dès l'instant où les tracés proposés ne répondent pas à un consensus général.

Avec toutes les personnes qui ont contré votre projet, êtes-vous prêts à revoir les choses et à faire une étude par Manurhin et par l'aéroport ?

Eléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Pour l'instant, nous sommes dans une phase d'échanges, de concertation et d'expression d'avis. Nous venons vous présenter le travail qui a aussi été largement concerté avec les collectivités locales depuis plus d'un an, et qui a conduit à ces propositions de tracé. Toutes vos contributions seront reprises dans le bilan de la concertation. En fonction des échanges lors du prochain comité de pilotage, il peut y avoir une décision de modifier et d'élargir le périmètre d'études pour intégrer

d'autres scénarios. Il peut aussi y avoir abandon du projet. Pour l'instant, aucune décision n'est prise. Il est important qu'on appréhende bien le contexte, les contraintes locales et les impacts de chacune des variantes.

• L'organisation de la concertation :

Vous ne notez rien, vous, dans les registres ?

Jusqu'à quand les registres sont-ils accessibles ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Non, nous ne pouvons pas noter quelque chose dans le registre en votre nom. Ils sont accessibles jusque vendredi. Tout est inscrit sur la plaquette ainsi que l'adresse de notre site internet pour déposer votre contribution. En plus des registres et du formulaire internet, les propos tenus lors des réunions publiques seront repris dans un compte-rendu annexé au bilan de la concertation.

Quels recours a-t-on à part ces registres ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous en sommes au stade de la concertation. Ensuite, le recours sera lors de l'enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du projet, où l'ensemble des acteurs pourront à nouveau s'exprimer.

Pourquoi n'êtes-vous pas venus nous voir avant pour qu'on élabore ensemble ce projet ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

La concertation ne pouvait pas intervenir avant qu'on ait établi ces principes de tracé. Si nous étions venus vous voir avec une carte vierge, on aurait eu du mal à construire ensemble un ou des tracés.

Peut-on adresser une lettre au Préfet pour lui demander d'abandonner le projet ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il nous appartient d'informer le Préfet des modalités et de la façon dont la concertation a été menée et de ses résultats. Le bilan de la concertation sera donc transmis au Préfet. Aucun propos ne sera écarté ou censuré. Si vous adressez un courrier à Monsieur le Préfet, il n'arrivera peut-être pas directement dans les services concernés et cela ne sera pas pris en compte. Si vous souhaitez quand même le faire, je vous invite à doubler votre courrier et à le déposer également dans le registre. C'est à partir de ces registres, des formulaires et des réunions que nous dresserons le bilan de la concertation.

Il faut que les gens prennent conscience qu'ils n'ont que quatre jours pour exprimer quelque chose par écrit. Pourquoi devoir donner une réponse avant la fin de l'année ? Pourquoi un délai si court ?

On dirait que tout est fait pour limiter la participation...

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Il y a une volonté des collectivités locales qui se sont exprimées lors du comité de pilotage d'aller vite sur ce projet parce qu'il s'inscrit dans un contournement plus large : l'A719 est en travaux et il faut qu'il y ait une continuité dans les aménagements ! Après la décision de Monsieur le Préfet, la DREAL pourra engager les études détaillées.

Est-ce qu'il y aura un compte-rendu de la réunion de ce soir ? Qui va le faire ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Oui, il y aura un compte-rendu exhaustif de toutes les interventions faites ce soir. Il sera disponible sur le site internet de la DREAL Auvergne au même titre que le bilan de la concertation et les contributions présentes dans les registres.

La DREAL travaille avec un prestataire qui l'aide dans la rédaction du compte-rendu de ce soir.

• La présence des élus de VVA et du Préfet sollicitée :

Pourquoi le Préfet n'est-il pas présent ce soir si c'est lui qui doit prendre la décision ?

Le projet est inscrit dans le SCOT de l'agglomération. Pourquoi le Président de VVA n'est pas là ?

Pourquoi n'y a-t-il aucun élu de VVA ici ce soir pour nous parler de ça ? On n'a rien contre vous. Je pense que ce projet vient des élus de VVA et avec eux, la décision est déjà quasiment prise. Trois communes ont voté contre le SCOT. Ça ne fait pas l'unanimité donc il faudrait que les élus assument leurs responsabilités et soient présents lors de ces réunions de concertation.

Pour les prochaines réunions, il serait honorable que les élus de VVA et le Préfet ou le sous-Préfet soient présents et écoutent un peu les gens. Parce que là, je suis désolé mais vous transmettez vos données mais eux sont cachés derrière leur bureau !

Nos élus locaux représentent des petites communes qui ne pèsent peut-être pas lourd face aux grosses communes... Peut-être que le Maire de Vichy, ça ne le dérange pas trop mais il n'habite pas à Vendat, à Charmeil ou à Saint-Rémy... Il a peut-être une belle maison à Paris, un bel appartement ; il ne se sent pas très préoccupé par ce qu'il va se passer chez nous.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Le Préfet a mandaté les services de la DREAL pour vous présenter directement les études menées. L'ensemble des élus ont été invités aux réunions publiques qui ont été proposées par la DREAL la semaine dernière et cette semaine. Ils s'exprimeront aussi dans le cadre du comité de pilotage à la fois sur le retour du terrain et de vos observations et sur la position de leur commune. C'est un travail qui est mené collectivement avec l'ensemble des acteurs.

• La suite de la concertation :

On est le 25 novembre, à un mois de Noël. Dans un mois, vous aurez décidé ! Vous nous dites que vous tiendrez compte de toutes nos remarques, qu'il faut qu'on aille en mairie pour écrire dans les registres... Mais est-ce que dans un mois le Préfet aura lu toutes les contributions ? Il prendra une décision éclairée avec des élus et des personnes qui font partie du comité de pilotage mais qui ne sont pas parmi nous ce soir, c'est bizarre... C'est quoi la démocratie participative pour vous ? C'est faire participer les gens pour qu'ils puissent venir dire tout le mal qu'ils pensent de ce travail qui est mal fait et qu'on leur impose quand même.

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Nous devons présenter à Monsieur le Préfet la synthèse de l'ensemble des contributions apportées pendant la concertation pour l'éclairer sur les suites à donner au projet. Nous avons pris un engagement et nous aurons fait cette synthèse dans les trois semaines qui viennent. Elle sera rendue publique et mise en ligne sur notre site internet.

Est-ce qu'on va être consulté de la même manière pour la suite du projet ?

Éléments de réponse apportés par la DREAL Auvergne et le CETE de Lyon

Si le projet se poursuit avec un tracé retenu par le Préfet, nous serons amenés à revenir vous voir au fur et à mesure de l'avancée des études. Nous vous présenterons alors le projet de manière plus détaillée. La concertation se poursuivra jusqu'à l'enquête publique où vous pourrez à nouveau vous exprimer officiellement dans les registres.

Fin de la réunion à 21h40.