

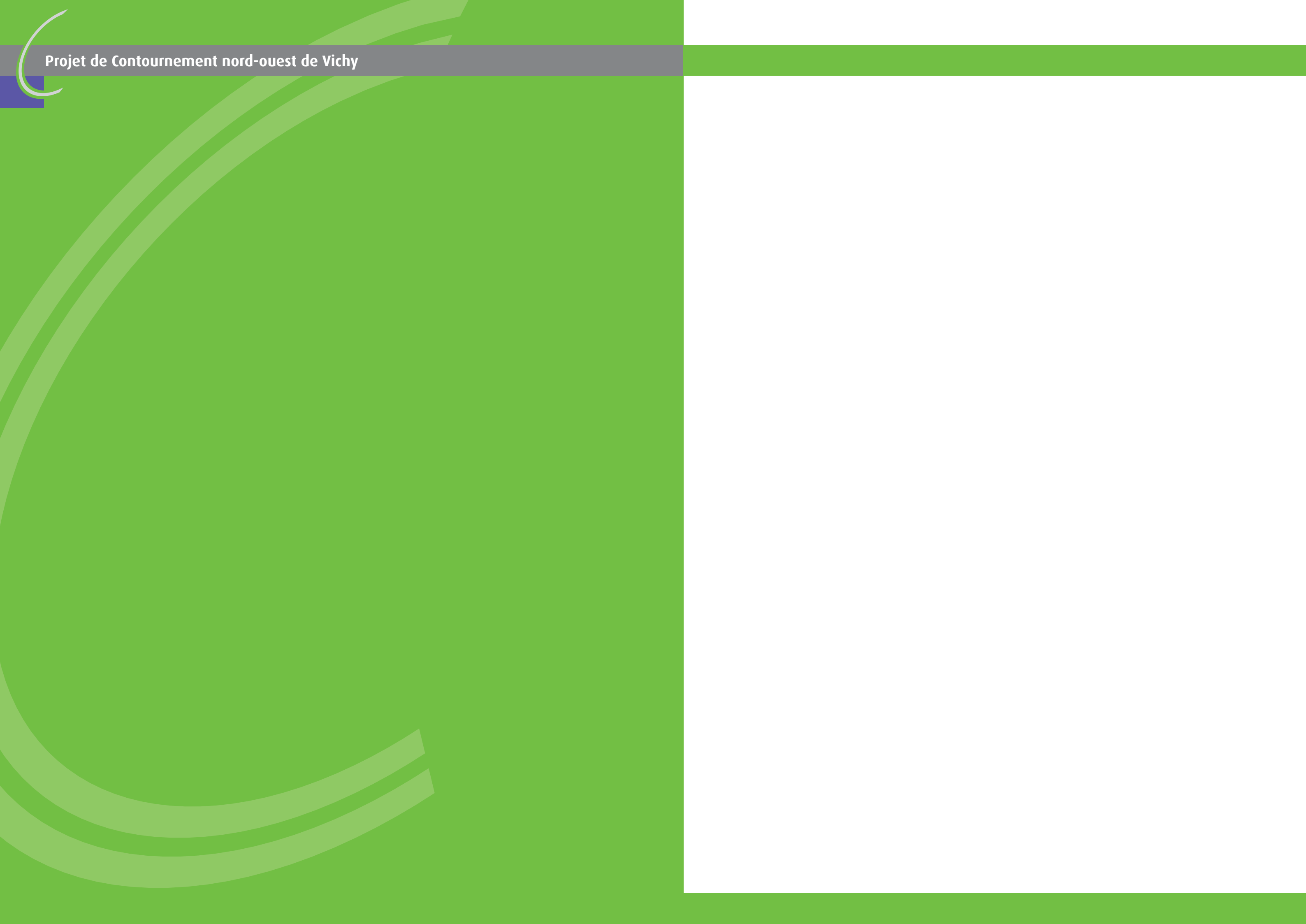
Projet de Contournement nord-ouest de Vichy



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

www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr

DOSSIER DE CONCERTATION
du 13 au 29 novembre 2013



Introduction	4
Objet de la concertation	4
Pourquoi une concertation ?	5
Comment donner son avis ?	5

PARTIE 1 – Contexte et enjeux du projet 6

Présentation générale du territoire	6
--	----------

Pourquoi un contournement nord-ouest de Vichy ?	7
--	----------

Une agglomération à l'écart des grandes infrastructures routières
 Une forte augmentation du trafic sur les voiries locales
 La RD6, un axe urbain mais une circulation de transit

Les objectifs du contournement nord-ouest de Vichy	8
---	----------

Améliorer la desserte de l'agglomération de Vichy
 Donner une vocation plus urbaine à la RD 6
 Accompagner le développement du secteur nord-ouest de l'agglomération

Diagnostic du territoire du projet	9
---	----------

Le périmètre d'études
 Les principaux enseignements de l'analyse du milieu physique
 Les principaux enseignements de l'analyse du milieu humain
 Les principaux enseignements de l'analyse du milieu naturel
 Cartes de synthèse des enjeux du territoire

PARTIE 2 – Le projet soumis à concertation 20

Historique du projet	20
-----------------------------------	-----------

Acteurs du projet	20
--------------------------------	-----------

La DREAL Auvergne
 Le CETE de Lyon

Descriptif de l'opération	20
--	-----------

Fonctionnalités et caractéristiques du projet
 Prévisions de trafic

L'aménagement sur place de la RD 67	22
--	-----------

Le tracé neuf : variantes proposées, points d'échanges et de raccordement	23
--	-----------

Les deux variantes au sud
 Les trois variantes au nord
 Les échanges et points de raccordement envisagés

Impacts du projet et mesures de réduction envisagées	28
---	-----------

Impacts sur l'environnement
 Impacts sur le milieu humain

Comparaison des variantes	32
--	-----------

Méthodologie
 Analyse multi-critères

Planning prévisionnel	33
------------------------------------	-----------

Conclusion	33
-------------------------	-----------

Glossaire	33
------------------------	-----------



Objet de la concertation

La présente concertation porte sur le **projet de contournement nord-ouest de Vichy (CNO)** qui consiste à :

- réaliser environ 6,5 km de tracé neuf entre l'extrémité de l'A719 section Gannat-Vichy à Bellerive-sur-Allier et le giratoire de « la Goutte », à l'intersection des RD6 et RD67 à Saint-Rémy-en-Rollat.

- aménager sur place la RD 67 sur environ 5,5 km entre le giratoire de « la Goutte » et le carrefour giratoire de Creuzier-le-Neuf sur la RN209 pour assurer continuité et cohérence avec la section neuve.

Après analyse du territoire du projet, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne (DREAL), Maître d'ouvrage de l'opération, a élaboré plusieurs variantes de tracé pour le contournement nord-ouest de Vichy.

Ce dossier vous présente les éléments de diagnostic du territoire, les variantes proposées ainsi que leurs principaux impacts respectifs.

Pourquoi une concertation ?

La concertation au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme est une démarche continue qui permet d'associer les acteurs d'un territoire et le grand public à l'élaboration des projets d'envergure les concernant.

Par décision du 16 mai 2013, le Préfet de l'Allier a fixé les objectifs de la concertation autour du projet de contournement nord-ouest de Vichy :

- **informer sur le projet**, sur son calendrier et son déroulement afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à sa réalisation,
- **présenter les études** menées, les différentes variantes de tracé ainsi que leur analyse comparative,
- **recueillir les avis**, observations et préoccupations des acteurs et habitants du territoire.

L'État, représenté par la DREAL Auvergne, souhaite que chacun puisse s'exprimer et donner son avis sur ce projet qui concerne la desserte de l'agglomération vichyssoise. C'est dans ce cadre que cette phase spécifique de consultation du grand public est organisée **du 13 au 29 novembre 2013**.

Ce temps de concertation concerne les sept communes suivantes : **Espinasse-Vozelle, Bellerive-sur-Allier, Vendat, Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat, Saint-Germain-des-Fossés et Creuzier-le-Neuf**.

Le Maître d'ouvrage réalisera un **bilan de cette phase de concertation**. Ce document rappellera les modalités du déroulement de la concertation et présentera la synthèse des avis et observations recueillis. Il sera ensuite rendu public et mis à disposition sur le site internet de la DREAL Auvergne (www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr).

Comment donner son avis ?

Pour que chacun puisse s'informer et s'exprimer sur le projet de contournement nord-ouest de Vichy, plusieurs moyens sont mis à disposition du public :

- la possibilité pour chacun de **faire part de son avis, ses observations et ses préoccupations** sur le projet :

- en remplissant l'un des **registres d'observations** mis à disposition dans les mairies des 7 communes concernées et au siège de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier
- via le **formulaire disponible sur le site internet de la DREAL Auvergne** (www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr)

- l'organisation de **deux réunions publiques**, qui feront chacune l'objet d'un compte-rendu rédigé par le maître d'ouvrage et mis à disposition sur son site internet :
 - **mardi 19 novembre à 19h00 à la salle polyvalente de Charmeil,**
 - **lundi 25 novembre à 19h00 à la salle polyvalente de Vendat.**

- l'organisation de **permanences tenues par le service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Auvergne**, dans les mairies des quatre communes concernées par le tracé neuf :

- **jeudi 21 novembre, de 10h00 à 13h00, à Charmeil,**
- **jeudi 21 novembre, de 14h00 à 17h00, à Espinasse-Vozelle,**
- **mercredi 27 novembre, de 10h00 à 12h00, à Vendat,**
- **mercredi 27 novembre, de 14h00 à 17h00, à Saint-Rémy-en-Rollat.**

- le présent **dossier de concertation** qui donne les principales informations liées au projet (contexte, objectifs, calendrier, variantes de tracé et analyse comparative). Ce dossier est consultable dans les mairies des 7 communes concernées, au siège de la Communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier et sur le site internet de la DREAL Auvergne.

(www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr)

- la réalisation de **panneaux d'exposition** et d'une **plaquette d'information** permettant de présenter le projet. Ces supports seront disponibles sur le site internet de la DREAL Auvergne. Les plaquettes seront également mises à disposition dans les mairies des communes concernées ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier alors que les panneaux seront installés lors des réunions publiques ainsi que dans les mairies des communes concernées selon le calendrier suivant :

- **du 13 au 21 novembre à Charmeil,**
- **du 13 au 19 novembre puis du 27 au 29 à Saint-Rémy-en-Rollat,**
- **du 21 au 29 novembre à Espinasse-Vozelle,**
- **du 19 au 27 novembre à Vendat.**

Ces modalités ont été présentées aux collectivités et partenaires concernés par le projet lors du Comité de Pilotage du 27 septembre 2013. Elles ont ensuite fait l'objet d'un arrêté du Préfet de l'Allier en date du 18 octobre 2013.

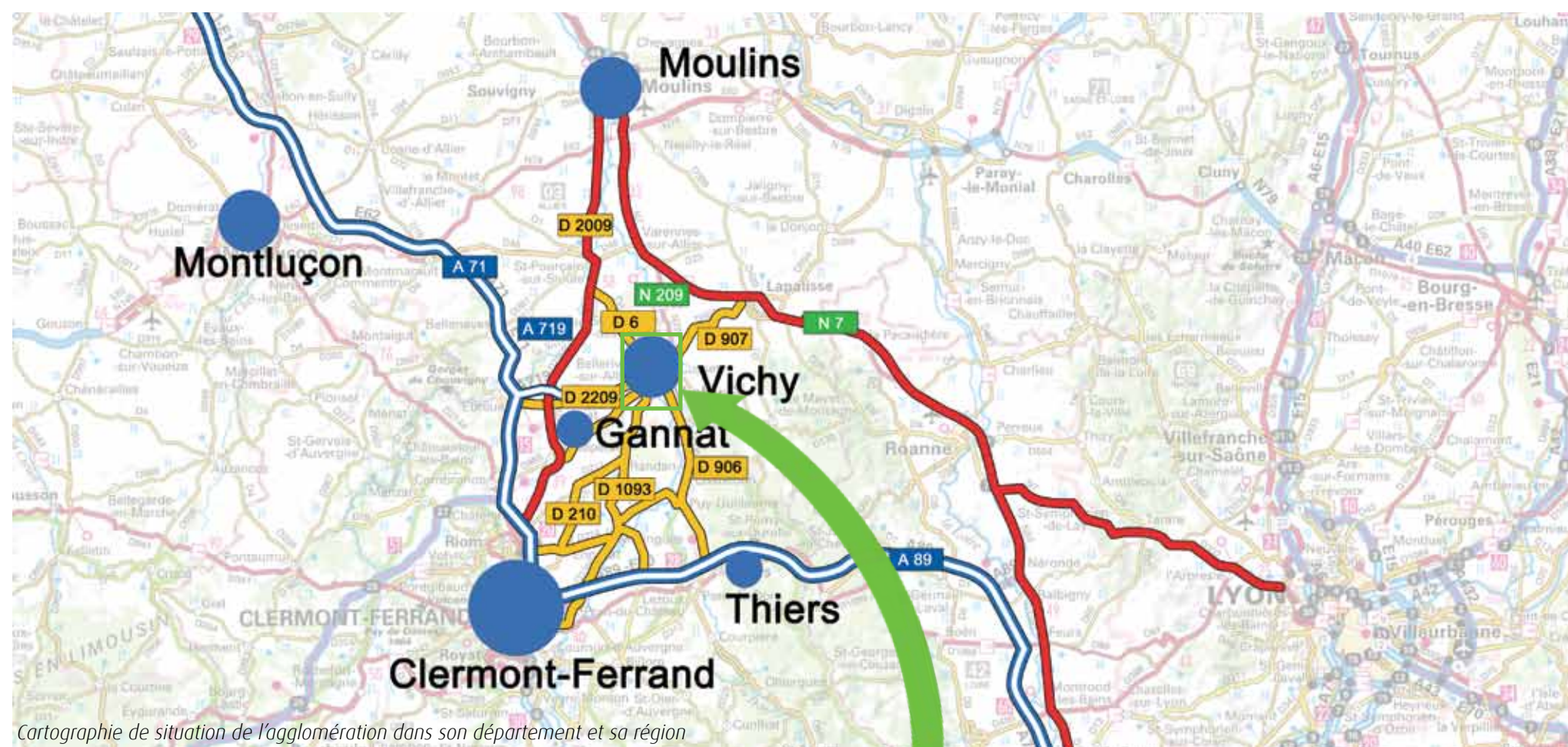
Présentation générale du territoire

L'agglomération de Vichy se situe dans le département de l'Allier et constitue la **deuxième aire urbaine de la région Auvergne** après celle de Clermont-Ferrand. Elle se situe à une cinquantaine de kilomètres de Moulins et de Clermont-Ferrand.

Traversée par la rivière Allier, l'agglomération Vichyssoise est à l'interface du Pays du Grand Clermont et des franges sud du département de l'Allier, à cheval entre la montagne bourbonnaise et la Limagne bourbonnaise, à une altitude moyenne de 263 mètres.

L'Agglomération Vichyssoise s'étend sur 320 km² et rassemble 78 000 habitants. Sous-préfecture de l'Allier, Vichy est la deuxième ville la plus importante du département après Montluçon, et la quatrième de la région.

Si elle bénéficie d'une renommée internationale en tant que station thermale, elle subit toutefois une baisse démographique continue depuis la fin des années 1960 (de 33 506 habitants en 1968 à 25 221 habitants en 2008) ainsi qu'un vieillissement de sa population active. Cependant, on observe dans l'ensemble une réelle attractivité des communes périphériques situées à moins de 10 km de Vichy.



Cartographie de situation de l'agglomération dans son département et sa région



Pourquoi un contournement nord-ouest de Vichy ?

Une agglomération à l'écart des grandes infrastructures routières

Aujourd'hui, l'agglomération Vichyssoise est éloignée des principaux axes autoroutiers qui traversent le département.

Cette situation nuit à l'accessibilité et à l'attractivité de l'agglomération.

Une forte augmentation du trafic sur les voiries locales

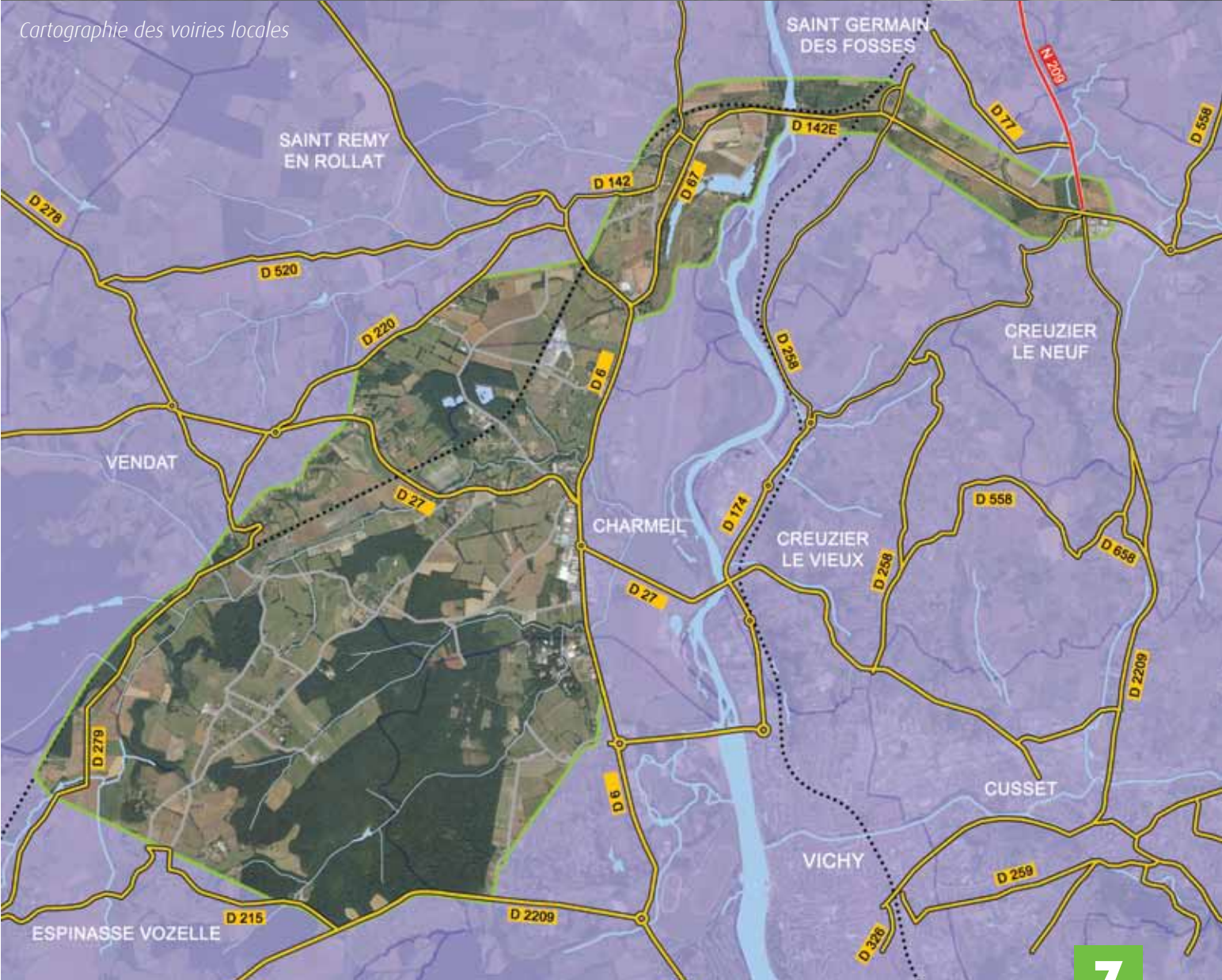
L'étude de trafic réalisée en 2012 par SORMEA a révélé, lors de la dernière décennie, une forte augmentation de trafic sur les principaux axes de circulation du périmètre du projet (RN 209, RD 2209, RD 6, RD 67).

La RD6, un axe urbain mais une circulation de transit

La RD6 assure la liaison entre Saint-Rémy-en-Rollat et Bellerive-sur-Allier en traversant Charmeil.

Elle constitue l'un des axes routiers le plus chargé du département de l'Allier, et accueille le trafic de transit entre l'est du département et l'autoroute A719.

Axe de circulation	Nombre de véhicules/jour - dont % poids lourds (lieu de comptage), comptabilisé en 2012	Nombre de véhicules / jour, comptabilisé en 2001
RN 209 Varennes-sur-Allier ↔ Vichy	7300 véhicules/j - dont 6 % PL (au nord du rond-point de la RD67)	6700 véhicules/j
RD 2209 Vichy ↔ Gannat	9000 véhicules/j - dont 7,2 % PL (au sud d'Espinasse-Vozelle)	7600 véhicules/j
RD 6 Saint-Pourçain-sur-Sioule ↔ Bellerive-sur-Allier	11 850 véhicules/j - dont 5,5 % PL (au sud du carrefour avec la RD67)	10 800 véhicules/j
	6000 véhicules/j - dont 6,6 % PL (au nord du carrefour avec la RD67)	4200 véhicules/j
	17 000 véhicules/j - dont 4,3 % PL (au niveau de Montpertuis)	-
RD 67 RD6 ↔ RN 209	6450 véhicules/j	3750 véhicules/j



Les objectifs du contournement nord-ouest de Vichy

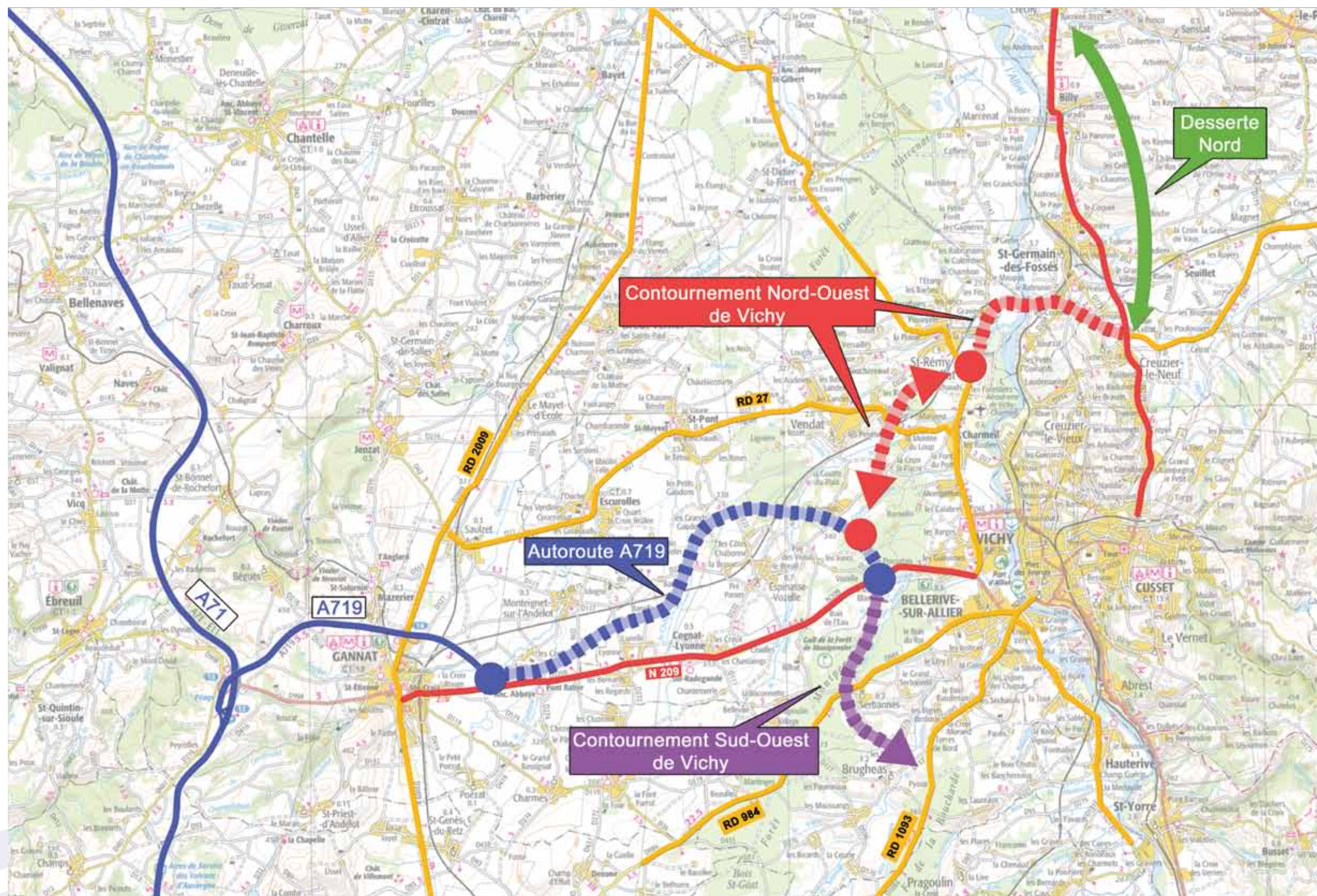
Améliorer la desserte de l'agglomération de Vichy

L'amélioration de la desserte de l'agglomération Vichyssoise depuis les axes routiers importants tels que l'A71, la RN7 ou la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) est indispensable. L'attractivité du territoire en dépend ; c'est pourquoi cet axe de développement a été inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Vichy Val d'Allier, approuvé en juillet 2013.

Si le CNO contribue à améliorer la desserte de l'agglomération, d'autres projets tendent vers le même objectif :

- l'**autoroute A719 section Vichy-Gannat** assurera une liaison vers l'ouest et l'A71 (travaux en cours) ;
- le **contournement sud-ouest** (CSO) reliera l'intersection entre l'A719 et la RD 2209 avec la RD 906 aux environs de Saint-Yorre ;
- la **desserte nord**, actuellement assurée par la RN 209, reliera plus efficacement Vichy à la RN 7 grâce à la réalisation d'un contournement des communes de Billy et de Saint-Germain-des-Fossés (projet non programmé à ce jour).

Le CNO permettra également une **meilleure répartition des déplacements internes à l'agglomération**, dont les déplacements domicile-travail.



Les projets d'amélioration de la desserte de l'agglomération de Vichy

Donner une vocation plus urbaine à la RD 6

Le contournement nord-ouest de Vichy (CNO) permettra de **reporter les circulations de transit hors du cœur d'agglomération**.

Une partie du trafic actuel de la RD 6 sera donc déviée vers le tracé neuf créé entre l'A719 et le giratoire de la Goutte. Les modélisations de trafic estiment qu'entre 20 et 50 % du trafic de la RD 6 sera concerné par ce report sur le CNO.

Une fois déchargée du trafic de transit, la RD 6 pourra retrouver un caractère plus urbain.

Accompagner le développement du secteur nord-ouest de l'agglomération

Le CNO participe au développement de l'agglomération **en rapprochant les espaces urbanisés et en améliorant leur desserte**. C'est un enjeu particulièrement important puisque le SCoT Vichy Val d'Allier programme à plus ou moins long terme l'émergence d'un « pôle d'équilibre » au nord-ouest de l'agglomération.

Il s'inscrit également dans la **stratégie de développement économique du territoire** :

- desserte du futur site économique de Montpertuis (ex site Manurhin), considéré comme un site à enjeux et une zone d'activités économiques (ZAE) stratégique par le SCoT.
- connexion vers les zones d'activités du Davayat, des Ancises et de Vichy Rhue.

Diagnostic du territoire

Le périmètre d'études

Le périmètre d'études concerne sept communes : Creuzier-le-Neuf, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rémy-en-Rollat, Charmeil, Bellerive-sur-Allier, Vendat et Epinasse-Vozelle.

Il intègre notamment l'actuelle RD67, la zone de raccordement entre l'A719 et le contournement nord-ouest, le bois de Charmeil, l'ancien site Manurhin (Montpertuis), la plaine agricole autour du Bois Perret et la vallée du Béron.



Ce périmètre a été analysé selon différents critères : urbanisation, infrastructures existantes, agriculture, faune et flore, cours d'eau, topographie... La DREAL Auvergne propose donc des variantes de tracé intégrant les sensibilités du territoire Vichyssois, tout en répondant à l'enjeu global du projet :

“ Favoriser la desserte et le développement économique de l'agglomération Vichyssoise, tout en préservant le milieu naturel et le cadre de vie des riverains. ”

Les principaux enseignements de l'analyse du milieu physique

L'analyse du milieu physique consiste à étudier la topographie, la géologie, le climat ainsi que les eaux superficielles et souterraines du périmètre d'études.

Topographie

Le périmètre d'études se situe à une **altitude moyenne de 300 mètres** et 100 mètres séparent le point le plus haut du point le plus bas.

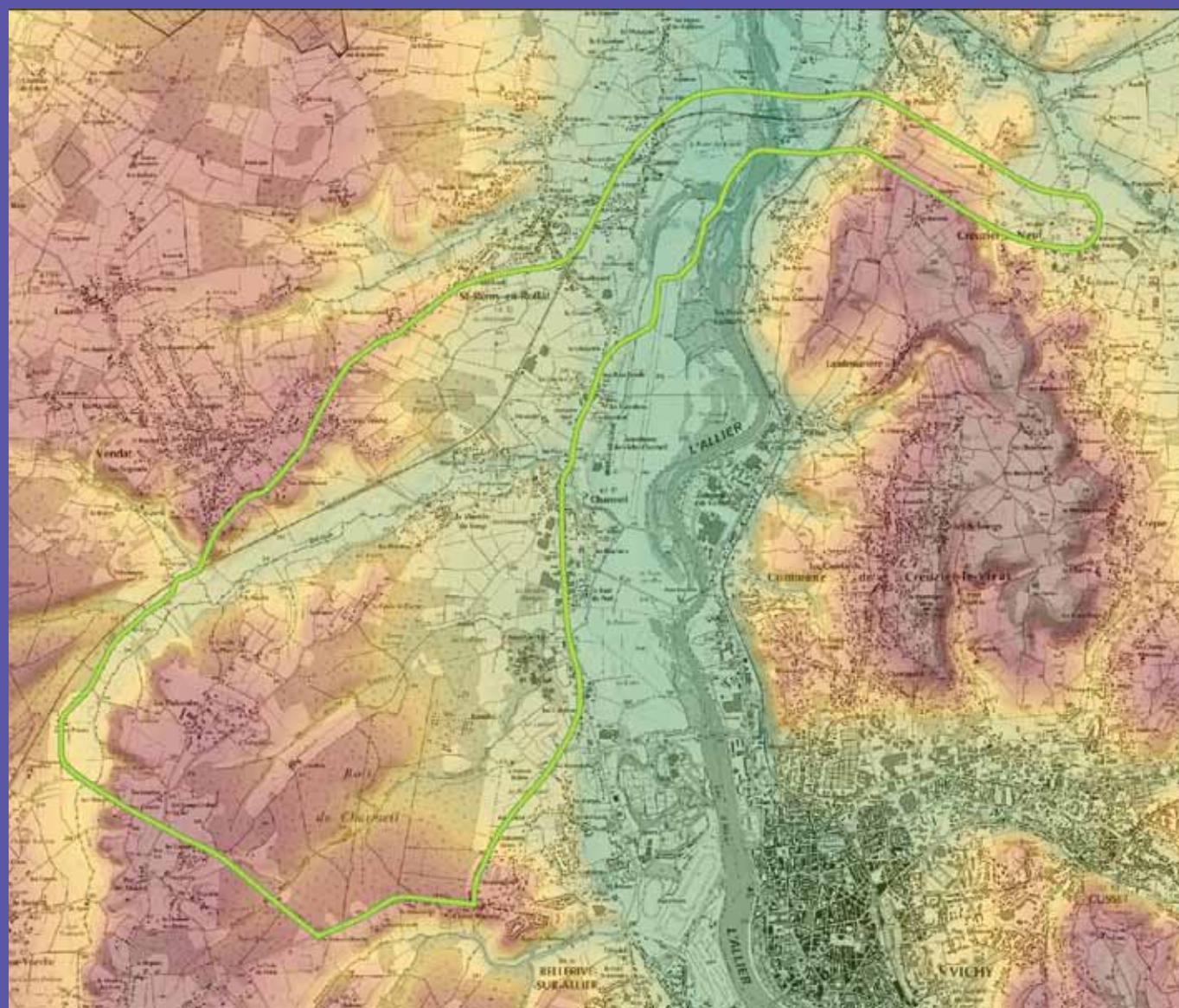
Le relief ne constitue donc pas un enjeu majeur à prendre en compte pour le projet de contournement nord-ouest de Vichy.

Géologie et instabilité des terrains

Le périmètre d'études traverse les alluvions anciennes de l'Allier, sédiments argileux ou sableux déposés par les eaux de l'Allier au cours du Tertiaire ou du Quaternaire. Grâce aux sondages réalisés, trois entités géologiques ont été identifiées.

Si leurs caractéristiques propres n'imposent aucune orientation spécifique au projet, des **zones de possibles instabilités superficielles** et localisées ont été recensées, notamment à l'ouest de la Croix Saint Fiacre. Les études ultérieures préciseront l'importance de ces formations instables et si des mesures spécifiques (confortements de terrain par exemple) doivent être mises en œuvre dans le cadre de la réalisation du CNO.

Cartographie de la topographie du site



Climat

Le climat de l'aire d'étude est de type semi-océanique accentué par des influences continentales et par la présence de reliefs : cela se traduit par un hiver froid et sec, ponctué de périodes douces et humides.

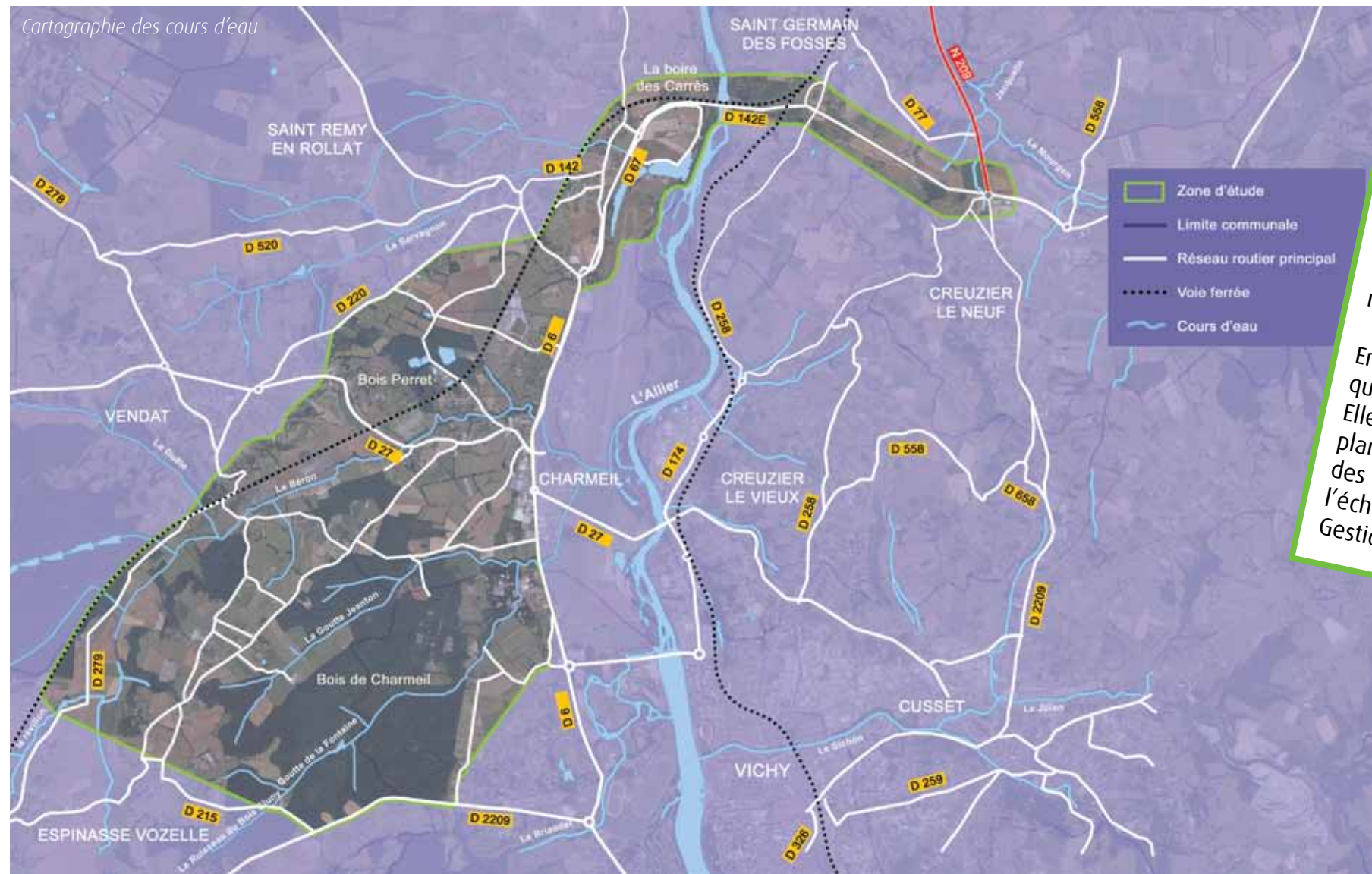
Peu de particularités climatiques sont notables ; à l'exception de brouillards plus fréquents au niveau du Val d'Allier. Le contexte climatique n'a donc pas d'impact direct sur le projet de CNO.

Eaux souterraines et superficielles

Les réglementations européenne et nationale positionnent l'ensemble des cours d'eaux comme des enjeux forts à prendre en compte dans le cadre des projets d'aménagement du territoire.

Le périmètre d'études comprend :

- une nappe de surface (nappe d'accompagnement de l'Allier) et une nappe souterraine (nappe des coteaux de Vendat).
- un secteur au potentiel hydrogéologique particulier : le Bois Perret.
- 2 captages d'alimentation en eau potable (AEP) avec leur périmètre de protection.
- 8 cours d'eau et leurs affluents : l'Allier, le Béron, le ruisseau du Bois Cluny (ou Goutte de la Fontaine), la Goutte Jeanton, le Briandet, le fossé de la Goutte, le Servagnon et le Mourgon.
- 2 espaces remarquables classés Natura 2000* : la Boire des Plattes et la Boire des Carrées.
- 5 plans d'eau utilisés pour la pêche ou l'arrosage des plantations de la pépinière du Bois Monet.



Des lois et outils au service de la qualité des eaux

Au niveau européen, la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) adoptée en 2000 impulse une nouvelle dynamique fondée sur le principe de reconquête de la qualité des eaux.

En France, la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 pose comme principe que « l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation ». Elle dote également chaque bassin hydrographique d'un outil de planification, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Loire Bretagne), qui se décline au niveau local à l'échelle des sous-bassins par les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE Allier Aval).

* Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. En France, le réseau Natura 2000 comprend 1753 sites. (Source : www.developpement-durable.gouv.fr)

Il appartient également au périmètre de protection des sources thermales de Vichy dont la préservation est primordiale. N'étant pas traitée avant utilisation, cette eau est particulièrement sensible à une pollution de surface telle que la pollution routière. Des mesures de protection de la nappe seront donc à prévoir.

À RETENIR

Pour élaborer le projet de Contournement nord-ouest de Vichy et proposer différentes variantes de tracé, la DREAL Auvergne prend principalement en compte :

- la nature des sols et du relief globalement compatible avec la réalisation d'une infrastructure routière et sans incidence particulière sur l'élaboration et le choix des variantes de tracé ;
- les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable et des sources thermales de Vichy, nappe souterraine présente sur toute l'aire d'études et dont la préservation est capitale ;
- les cours d'eau et zones humides sensibles au regard de leur qualité, de leurs usages et de la faune présente (cf. milieu naturel).

Les principaux enseignements de l'analyse du milieu humain

L'analyse du milieu humain consiste à étudier tout ce qui est lié à l'urbanisation du territoire (contexte démographique, pôles d'activités économiques et industriels, infrastructures et équipements...) ainsi que tous les éléments concernant l'agriculture, le paysage, l'air et la santé, les nuisances sonores, le patrimoine culturel et historique ainsi que les risques naturels et technologiques.

Urbanisation

Le périmètre d'études comprend :

- certains hameaux d'Espinasse-Vozelle,
- quelques habitations isolées dans les boisements,
- des zones urbanisées de Charmeil et Vendat,
- certains hameaux de Vendat qu'il longe,
- un secteur urbanisé au niveau du giratoire de la Goutte, point de raccordement du tracé neuf sur la RD67.

Au-delà des habitations, les lignes électriques aériennes, les servitudes, dégagements et transmissions radioélectriques liés à l'aérodrome de Vichy-Charmeil ainsi que la voie ferrée entre Saint-Germain-des-Fossés et Gannat sont autant d'éléments qui ont été pris en considération lors de l'élaboration des variantes de tracé du futur CNO.

Paysage

Quatre unités paysagères aux caractéristiques et enjeux spécifiques ont été identifiées : le plateau calcaire boisé, la vallée de l'Allier, la vallée du Béron et le rebord du plateau calcaire à l'est de l'Allier.

Le projet devra s'insérer au mieux en tenant compte des continuités paysagères du territoire.



La Vallée du Béron et la voie ferrée reliant Saint-Germain-des-Fossés à Gannat



Alignement boisé



Le Béron



Parcelles agricoles et relief au sud de Vieux-Vendat

Patrimoine culturel et historique

Le périmètre d'études ne contient **aucun monument historique ou site classé**.

Les châteaux de Puy-Vozelle à Espinasse-Vozelle et de Chambon à Saint-Rémy-en-Rollat ainsi que l'église Notre-Dame à Saint-Germain-des-Fossés sont situés à proximité de l'aire d'études. Certains monuments non classés revêtent tout de même un intérêt patrimonial mais, à l'exception du château des Thévenets en belvédère sur le Béron, ils ne présentent pas de sensibilité par rapport au projet.

Au niveau archéologique, le périmètre d'études se situe **à proximité d'une ancienne voie romaine** et deux sites ont déjà été recensés au niveau de Saint-Rémy-en-Rollat et de Vieux-Vendat. Il est donc probable que des vestiges restent enfouis sur l'emprise du projet. Une opération de diagnostic d'archéologie préventive sera donc prescrite par le Préfet de Région.



L'Abbaye du Prieuré à Saint-Germain-des-Fossés



Le Château des Thévenets

Air et santé

Deux campagnes de mesures des niveaux de dioxyde d'azote (NO_2) et de benzène (PM_{10}) ont été effectuées afin d'évaluer la qualité de l'air et de connaître les niveaux de pollutions de la zone :

■ concentration moyenne en NO_2 = $18,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour une valeur réglementaire de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

■ concentration moyenne en PM_{10} (à proximité des axes de circulation) = $1,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour un objectif de qualité de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Hormis sur la RD 6 et sur l'avenue des Célestins à Vichy où les niveaux de NO_2 peuvent ponctuellement dépasser l'objectif de qualité, **la qualité de l'air sur la zone d'étude est considérée comme plutôt bonne voire très bonne**, même à proximité immédiate des axes de circulation. L'école de Charmeil constitue le seul site sensible du périmètre d'études.

Nuisances sonores

Les secteurs du périmètre d'étude potentiellement concernés par les variantes se situent dans une **zone d'ambiance sonore modérée**.

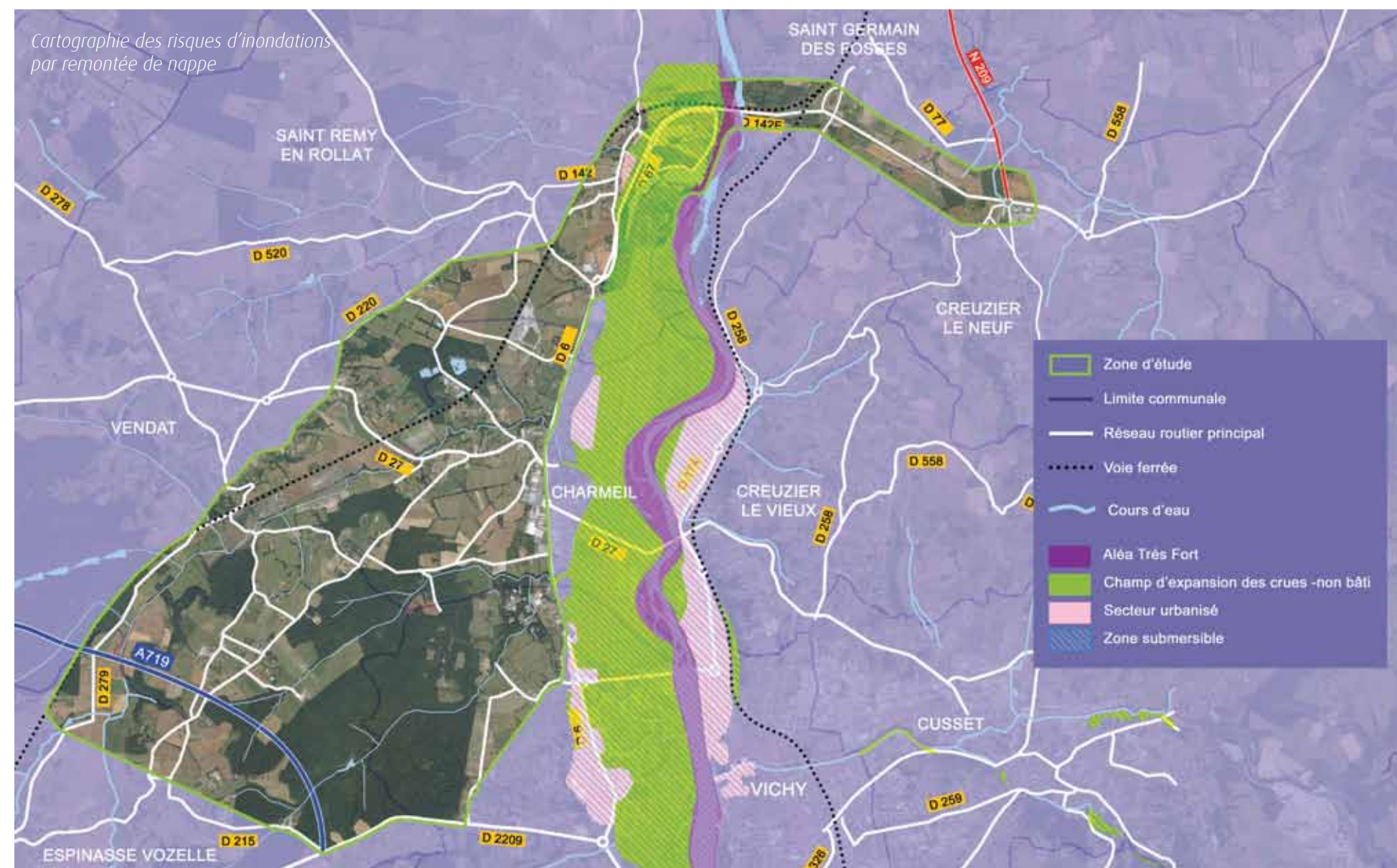
Par conséquent, en application du code de l'environnement, la contribution du projet ne devra pas dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations.

Risques naturels, industriels et technologiques

Trois risques principaux ont été recensés sur le périmètre d'études :

- les **mouvements de terrain lents et continus liés au phénomène de retrait/gonflement des argiles**. En variant, la quantité d'eau présente dans certains terrains argileux peut produire des gonflements (présence d'eau) ou des tassements (assèchement).
- les **inondations par remontée des nappes** d'accompagnement de l'Allier et du Béron.
- le **transport de matières dangereuses** au niveau de la voie ferrée et des RD 6 et 2209.

A noter que le périmètre SEVESO* lié à l'usine Matra-Manhurin-Défense sera supprimé en 2013 ou 2014, après la mise en sécurité du site. Des opérations de déminage sont en cours afin de détruire les objets pyrotechniques restants sur place.



* Les établissements les plus dangereux, dits SEVESO (ville italienne atteinte par une importante pollution chimique en 1976) sont soumis à une réglementation stricte et à des contrôles réguliers. L'aménagement à proximité de ces zones est encadré : la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages ainsi que les constructions nouvelles et l'extension des constructions existantes sont interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction, à l'utilisation ou à l'exploitation.

À RETENIR

Pour élaborer le projet de Contournement nord-ouest de Vichy et proposer différentes variantes de tracé, la DREAL Auvergne prend principalement en compte :

- les zones urbanisées dans l'objectif de préserver le cadre de vie ;
- les nombreuses exploitations agricoles représentant une agriculture déjà fragmentée ;
- le patrimoine paysager, historique et culturel à préserver ;
- la bonne qualité de l'air et le niveau modéré de nuisances sonores à maintenir ;
- les risques d'inondation.

Les principaux enseignements de l'analyse du milieu naturel

Réalisée par EGIS Environnement, l'analyse du milieu naturel a permis :

- le **recensement de la faune et de la flore** du territoire ;
- l'**identification des fonctionnalités écologiques** et des enjeux liés à la présence de rivières, zones humides, boisements et prairies.

Plusieurs zones à enjeux ont ainsi été identifiées :

■ L'Allier, le Béron et la Boire des Carrés (classée Natura 2000)

Ces zones humides remplissent des fonctionnalités écologiques importantes. En plus de réunir une grande diversité d'animaux et de végétaux, elles constituent des zones de nidification ou de reproduction pour certaines espèces, une halte migratoire pour d'autres...

A l'échelle du territoire, elles représentent des continuités écologiques à préserver.

■ Le Bois de Charmeil

C'est l'unité écologique forestière majeure du périmètre d'études. Il joue un rôle important dans le maintien des continuités écologiques boisées car il est en connexion avec d'autres massifs : la forêt de Montpensier au sud et les bois Caché, Coutayon et des Souches au nord.

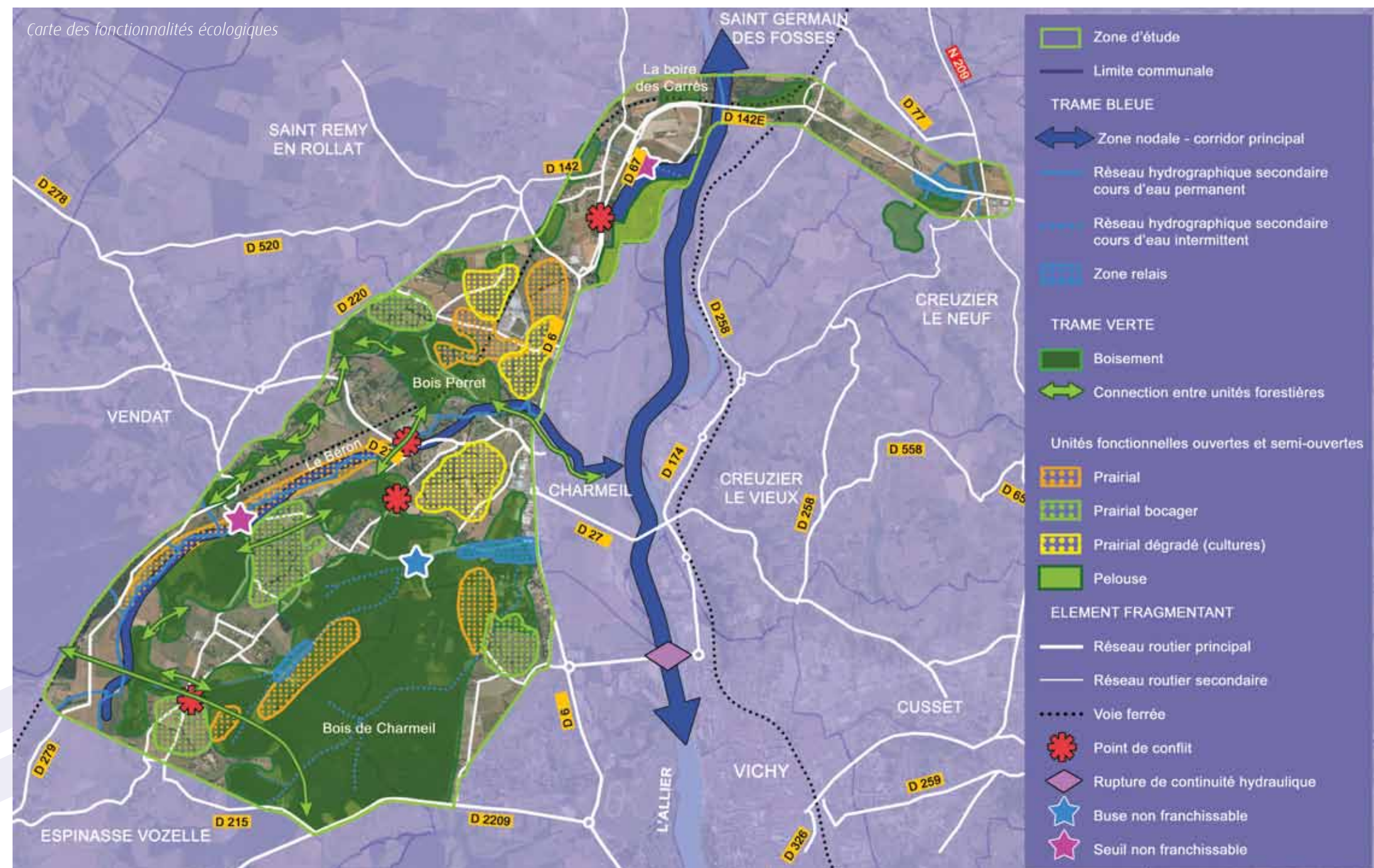
■ Le Bois Perret

C'est également une unité écologique importante car il fait partie d'une vaste zone humide entre Saint-Rémy-en-Rollat et Vieux-Vendat.

D'autres boisements (la Goutte du Plaix et le site de Manurhin) et zones humides (Champodon) revêtent également des enjeux forts du fait des espèces animales qui en ont fait leur lieu de vie.



Le Béron



Le périmètre d'études comporte des zones d'**habitats d'espèces protégées au niveau national** : la cistude d'Europe, le cuivré des marais, l'agrion de Mercure, le grand capricorne du chêne, le sonneur à ventre jaune, la loutre et le castor d'Europe, le chat sauvage et l'orme lisse, espèce végétale patrimoniale que l'on trouve en bord d'Allier. Le lucane cerf-volant et l'écaille chinée sont quant à eux mentionnés en annexe de la Directive Habitat, mesure prise par l'Union européenne afin de promouvoir la protection et la gestion des espaces naturels et des espèces de faune et de flore à valeur patrimoniale.

D'autres espèces sont considérées comme rares à l'échelle régionale : l'agrion mignon et le criquet des roseaux que l'on estime même en danger en Auvergne, ainsi que le jonc fleuri et l'orpin doux, deux espèces végétales que l'on trouve au niveau de la Boire des Carrés.

Enfin, certaines espèces plus communes ont également été recensées dans le périmètre d'études : des batraciens, des oiseaux migrateurs ou potentiellement nicheurs...

Répartition des espèces protégées et rares à l'échelle régionale selon leur type d'habitats

Type d'habitats	Espèces patrimoniales recensées
Zones humides	cuivré des marais, agrion de Mercure, agrion mignon, criquet des roseaux, cistude d'Europe, sonneur à ventre jaune
Cours d'eau	castor d'Europe, loutre d'Europe
Forêts	chat sauvage, pics, barbastelle, lucane cerf-volant, pie-grièche, grand capricorne du chêne, écaille chinée



La Boire des Carrés



À RETENIR

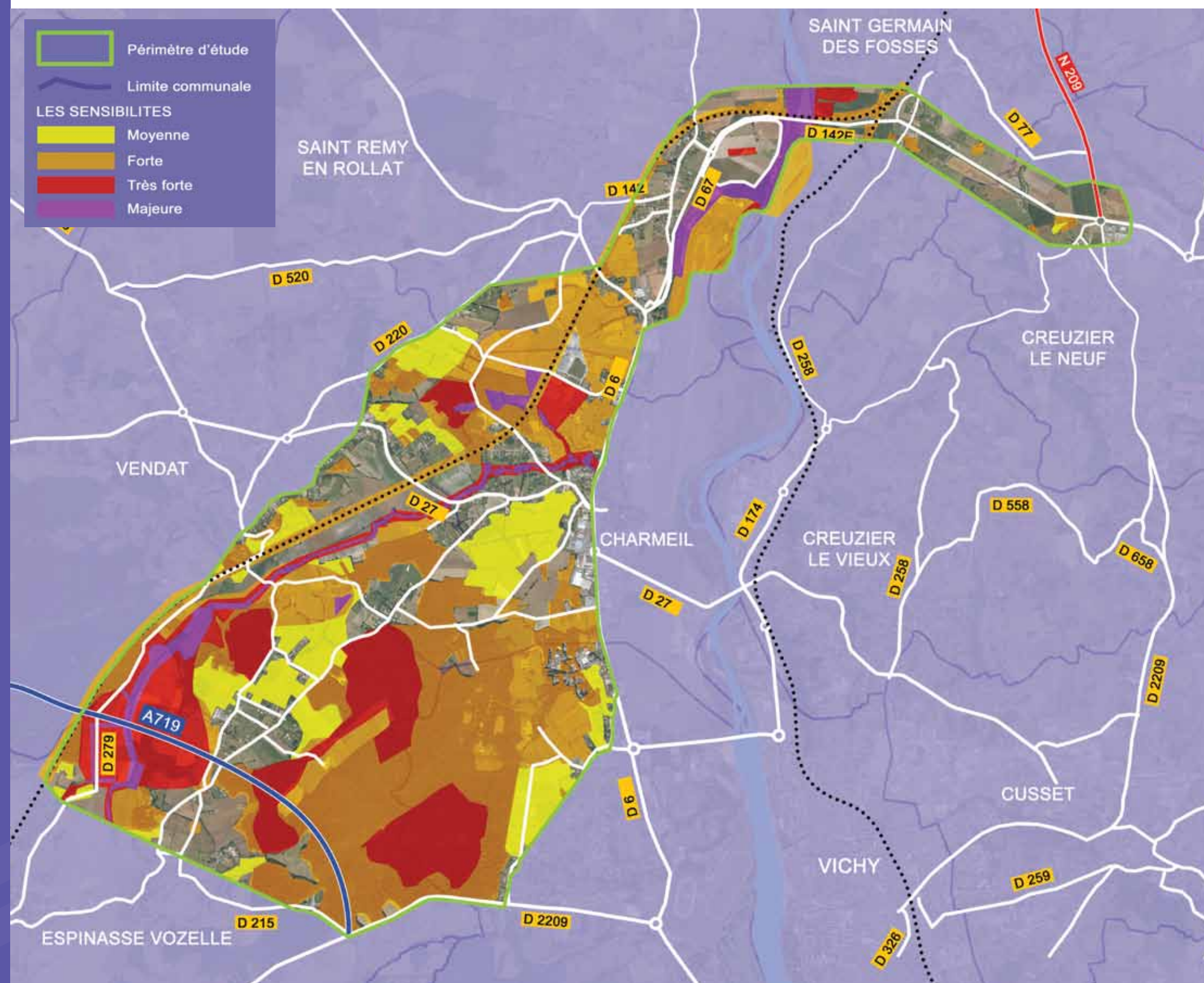
Pour élaborer le projet de Contournement nord-ouest de Vichy et proposer différentes variantes de tracé, la DREAL Auvergne prend principalement en compte :

- les trames verte et bleue à préserver afin de maintenir les continuités écologiques existantes,
- les habitats d'espèces patrimoniales, protégées ou rares au niveau régional (sonneur à ventre jaune, loutre, barbastelle, chat forestier, pie-grièche, cuivré des marais,...).

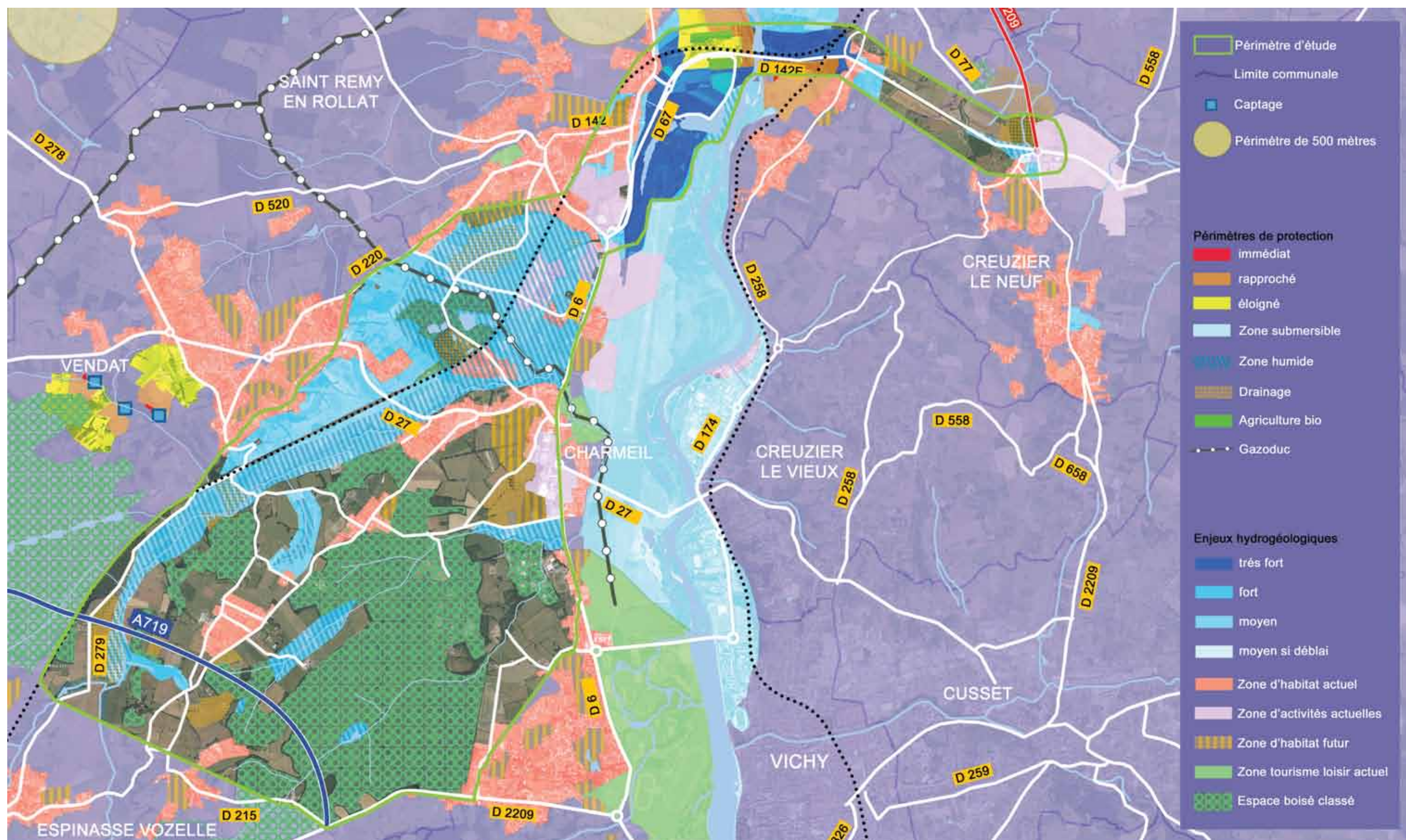
Cartes de synthèse des enjeux du territoire

L'ensemble des enjeux identifiés lors de la phase de diagnostic du territoire sont repris dans les cartographies de synthèse ci-contre. Elles permettent de mettre en lumière les zones du périmètre du projet qui constituent de forts enjeux.

Carte de synthèse des principaux enjeux liés au milieu naturel



Carte de synthèse des principaux enjeux hors milieu naturel



Historique du projet

Les études préalables du contournement nord-ouest de Vichy ont été engagées en 2011 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement (DREAL) Auvergne, maître d'ouvrage de l'opération.

Elles ont pour but de préciser les principales caractéristiques du projet et de valider un tracé afin que :

- l'opération puisse être déclarée d'utilité publique ;

- son inscription budgétaire puisse être proposée au volet mobilité du futur Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

Acteurs du projet

La DREAL Auvergne

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne représente l'Etat et le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE). A ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Le CETE de Lyon

Les études préalables ont été confiées au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon. Il a mis en place une équipe-projet qui traite l'ensemble des thèmes identifiés (inventaire faune/flore, trafic, paysage, agriculture...), soit en interne soit avec l'aide de prestataires extérieurs privés.

Descriptif de l'opération

Le projet de contournement nord-ouest de Vichy consiste en :

- la **création d'un nouvel axe de circulation bidirectionnel sur environ 6,5 km**, entre l'extrémité de l'A719 section Gannat-Vichy à Bellerive-sur-Allier et le giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD6 et RD67 à Saint-Rémy-en-Rollat ;
- l'**aménagement sur place de la RD 67 sur 5,5 km**, entre le giratoire de la Goutte et le carrefour giratoire de Creuzier-le-Neuf sur la RN209.



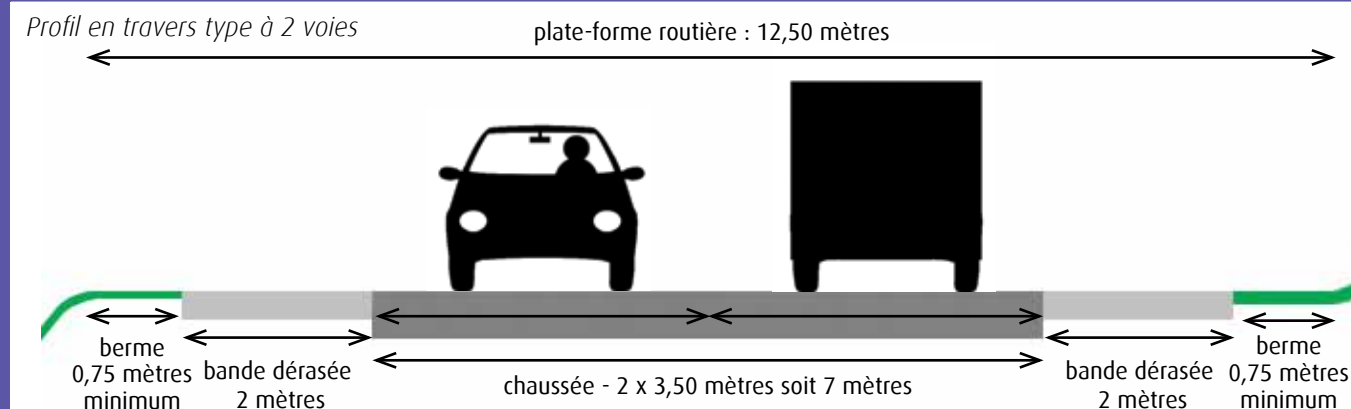
Fonctionnalités et caractéristiques du projet

Le contournement nord-ouest (CNO) de Vichy sera constitué d'une chaussée bidirectionnelle - une voie dans chaque sens de circulation, où la **vitesse maximale autorisée sera de 90 km/h**.

La largeur de la chaussée au niveau du tracé neuf sera de 7 mètres (2 voies de 3,50 mètres chacune), largeur qui sera maintenue sur et sous les ouvrages d'art courants, notamment les ponts et viaducs. Elle pourra éventuellement être réduite à 6 mètres (2 voies de 3 mètres chacune) en cas de contrainte du site. Une bande dérasée de 2 mètres de large sera positionnée de part et d'autre de la chaussée afin de permettre une manœuvre d'évitement ou à un arrêt d'urgence. Tout à l'extérieur de la plate-forme routière, les bermes assureront une fonction de transition entre la route et son environnement.

En fonction des distances de visibilité propres au tracé définitif, des créneaux de dépassements pourront être ponctuellement ajoutés.

Le CNO aura le statut de déviation d'agglomération du réseau routier national. Son exploitation et son entretien seront donc assurés par l'Etat.



LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET À RETENIR

- environ 6,5 km de tracé neuf et 5,5 km d'aménagement sur place de la RD 67 ;
- une chaussée de 7 mètres de large, avec une voie dans chaque sens de circulation ;
- une vitesse limitée à 90 km/h ;
- un raccordement au sud-ouest au niveau de l'A719 (à l'est de la barrière de péage) ;
- deux points d'échanges : à l'ouest de Montpertuis et à l'intersection de la RD27 ;
- des créneaux de dépassement à positionner.

Prévisions de trafic

Pour estimer le nombre de véhicules qui emprunteront le contournement nord-ouest de Vichy, des études de trafic ont été réalisées.

Elles se basent notamment sur :

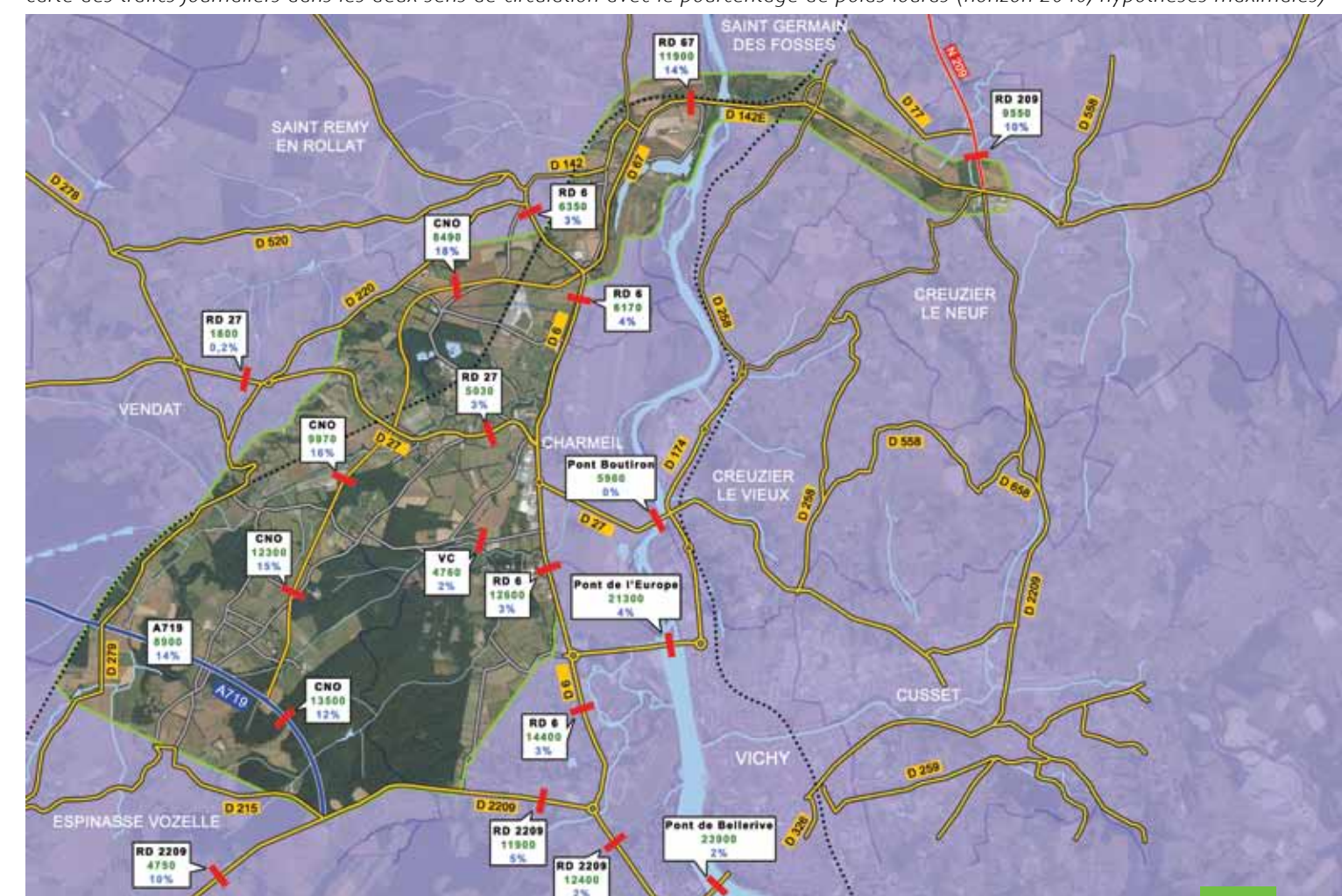
- différents scénarios de croissance générale des trafics (0, +0,5 et +1 % par an par rapport à la situation actuelle) ;
- différents scénarios d'aménagement d'infrastructures (réalisation du CSO et de la desserte nord de Vichy) ;
- les zones de développement résidentiel et d'activités économiques prévues par le SCOT de la Communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier.

À l'horizon 2040, dans le cadre d'un scénario de croissance maximale des trafics, on estime le niveau de trafic sur le CNO à :

- environ 13 000 véhicules par jour dont 14 % de poids lourds entre l'A719 et la rue de Champodon
- environ 10 500 véhicules par jour dont 16 % de poids lourds entre la rue de Champodon et la RD27
- environ 8 500 véhicules par jour dont 19 % de poids lourds entre la RD 27 et le giratoire de la Goutte.

Ces prévisions de trafic permettent de **proposer un dimensionnement du projet adapté au contexte local** et de **nourrir l'étude des impacts du projet**, notamment au niveau du bruit et de la qualité de l'air.

Carte des trafics journaliers dans les deux sens de circulation avec le pourcentage de poids-lourds (horizon 2040, hypothèses maximales)



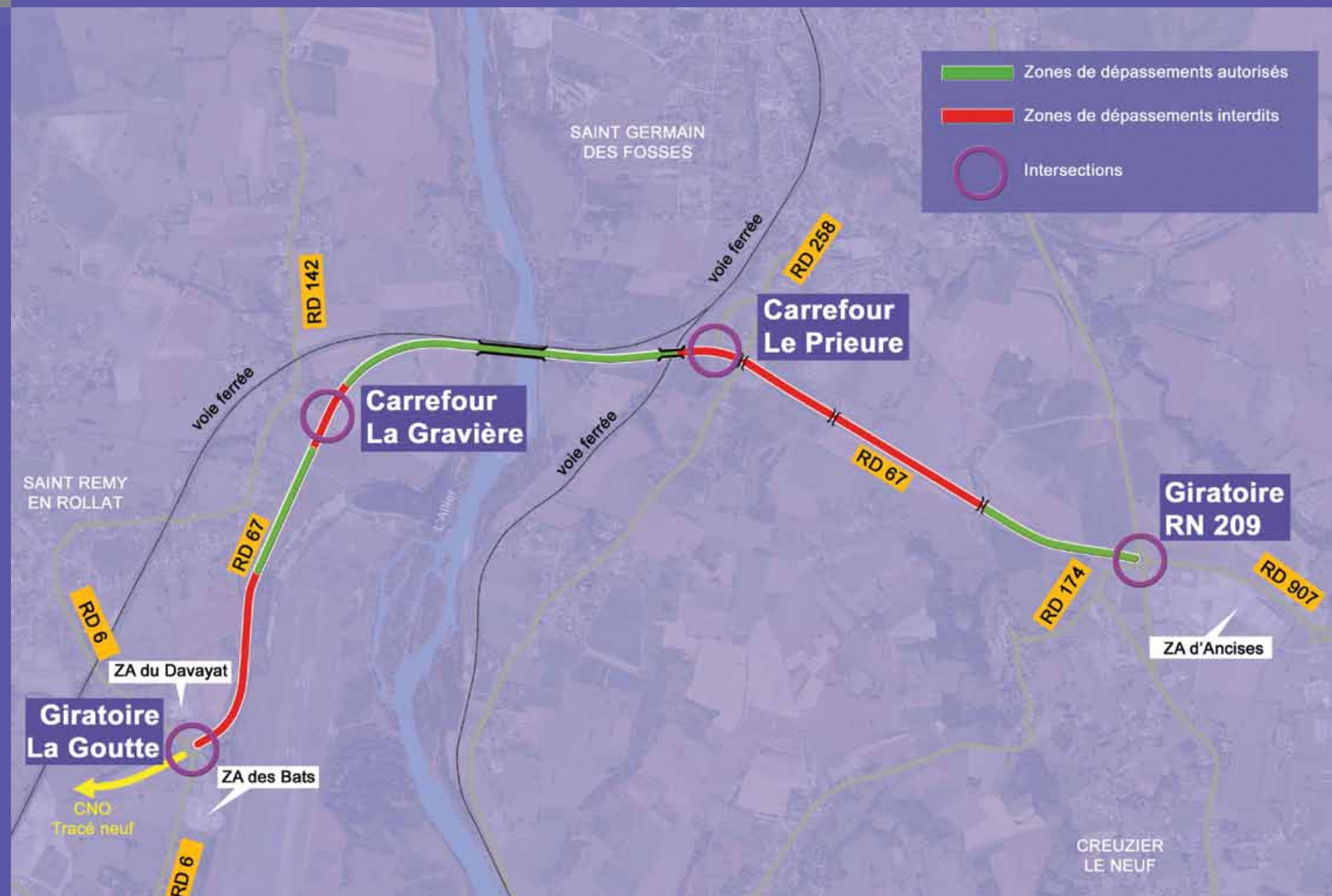
L'aménagement sur place de la RD 67

L'aménagement de la RD 67 entre le giratoire de « la Goutte » sur la RD 6 et le giratoire de Creuzier sur la RN 209 permettra d'**obtenir une continuité avec la partie neuve du tracé** et une **homogénéité sur l'ensemble du contournement nord-ouest**.

Les caractéristiques géométriques et le niveau de sécurité de cette section de la RD 67 sont compatibles avec les exigences requises pour le tracé neuf du CNO.

Les travaux concerneront donc essentiellement une **requalification environnementale de la RD 67** visant une **amélioration de la transparence écologique et de l'assainissement**.

A terme, cette section de la RD67 sera reclassée dans le domaine routier de l'État.



La RD67, au niveau du carrefour de la Gravière



La RD67, au niveau du franchissement de l'Allier



Le giratoire de Creuzier-le-Neuf, avec la RN 209

Le tracé neuf : variantes proposées, points d'échanges et de raccordement

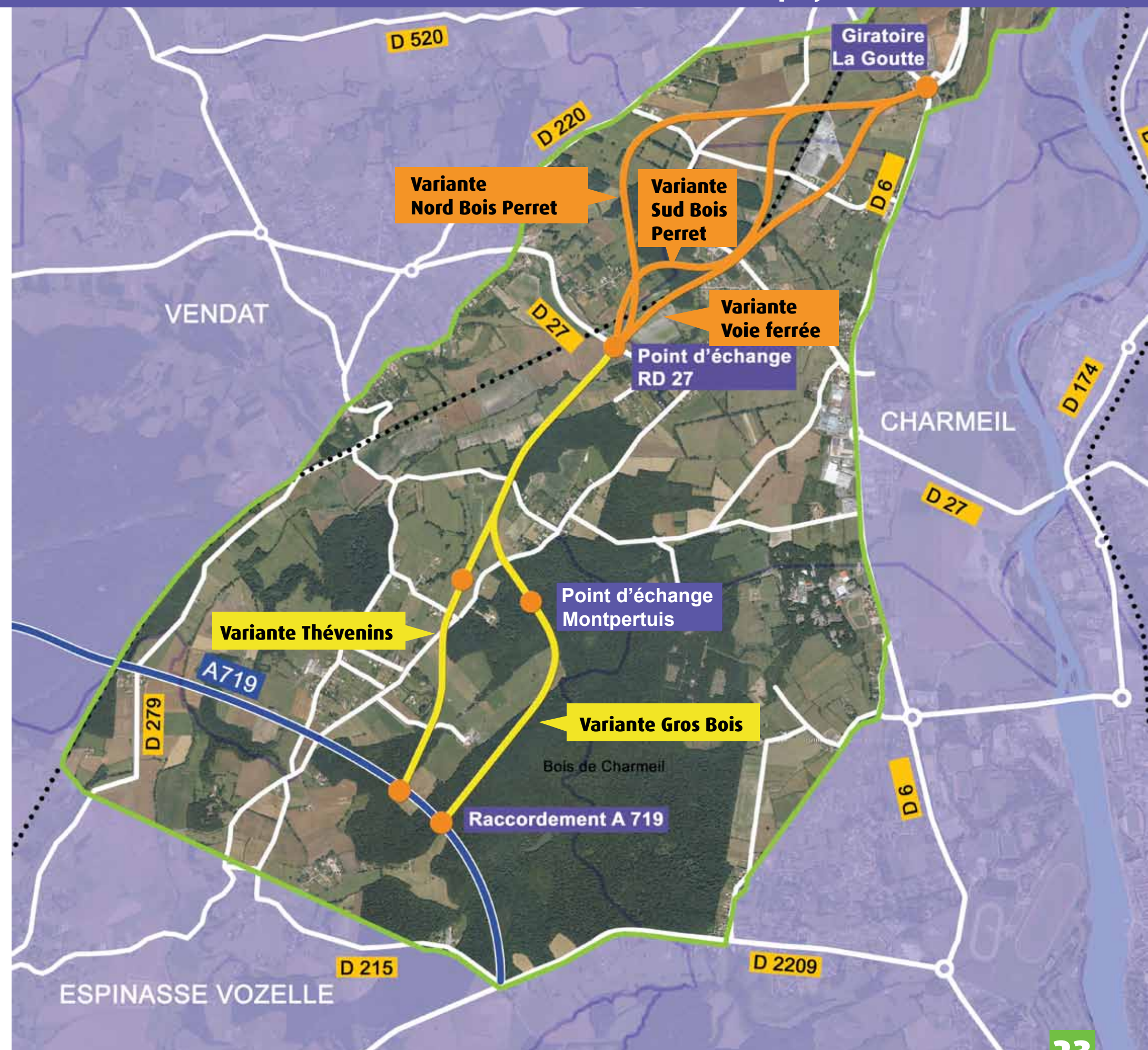
À partir des objectifs du projet et des enjeux liés au territoire dans lequel il s'inscrit, la DREAL Auvergne a proposé plusieurs variantes de tracé pour le contournement nord-ouest de Vichy :

■ **2 variantes au sud : variantes « Thévenins » et « Gros Bois »**

■ **3 variantes au nord : variantes « Nord Bois Perret », « Sud Bois Perret » et « Voie ferrée »**

La limite entre les variantes sud et nord se situe au niveau du carrefour giratoire à créer avec la RD27.

Chaque variante sud est combinable avec chaque variante nord, ce qui laisse **6 possibilités de tracé pour la section neuve du futur contournement nord-ouest de Vichy**.

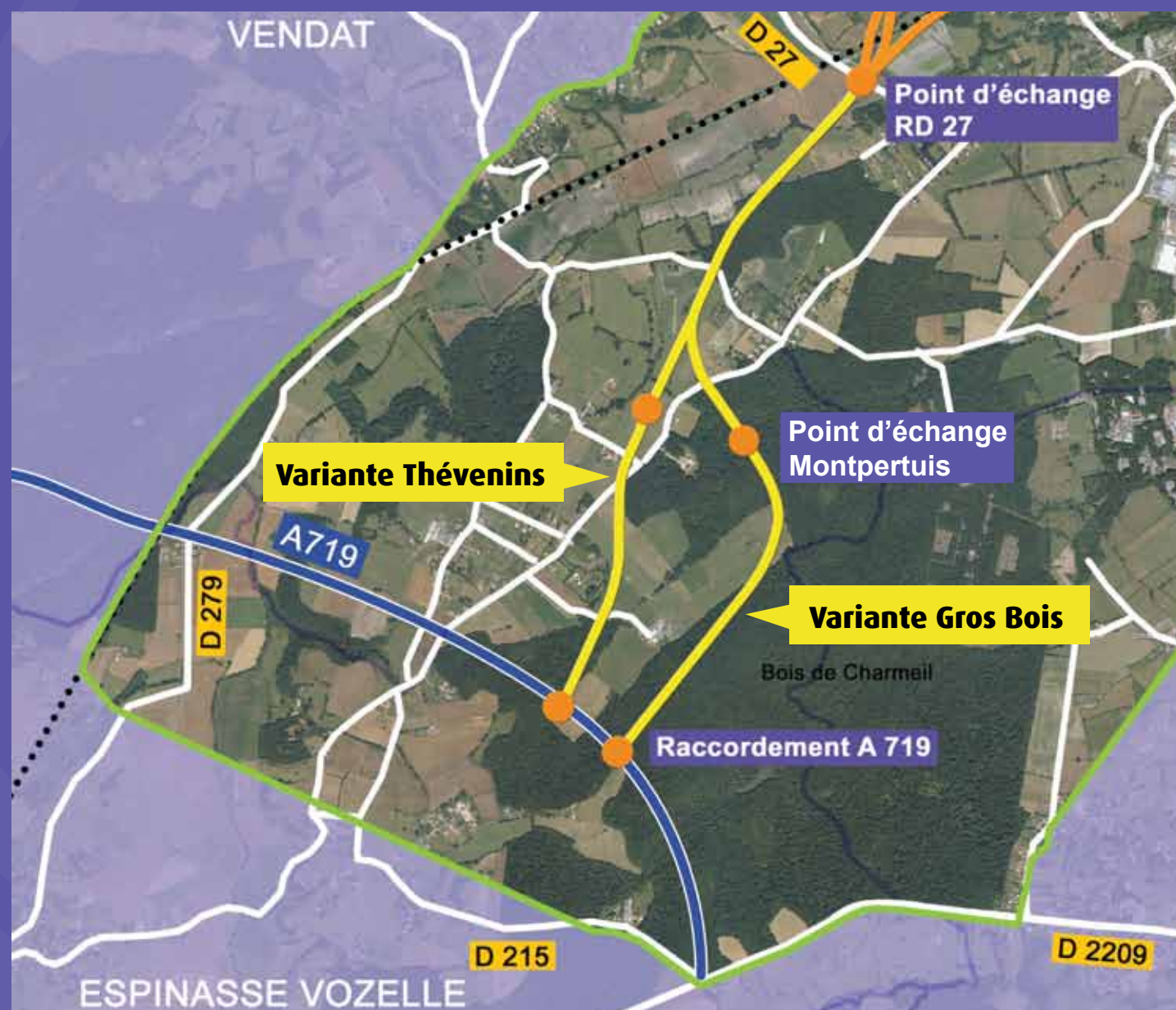


Les variantes sud

Les variantes sud correspondent à la section entre l'A719 et la RD 27.

Deux variantes ont été étudiées : la variante « Thévenins » et la variante « Gros Bois ».

Dans ces deux cas, le raccordement avec l'A719 se fera à l'est de la barrière de péage ; assurant la gratuité du contournement nord-ouest.



Variante Thévenins

Longue d'environ 3,2 km, cette variante prend son origine à environ 400 mètres à l'est de la barrière de péage prévue sur l'A719.

Elle passe entre les lieux-dits Les Thévenins et Gros-Bois, franchit la rue de Champodon à la pointe sud-ouest du bois de Charmeil pour contourner le lieu-dit La Croix Saint-Fiacre par l'ouest et vient se raccorder à la RD27 au sud de la voie ferrée grâce à un giratoire à créer.

Variante Gros Bois

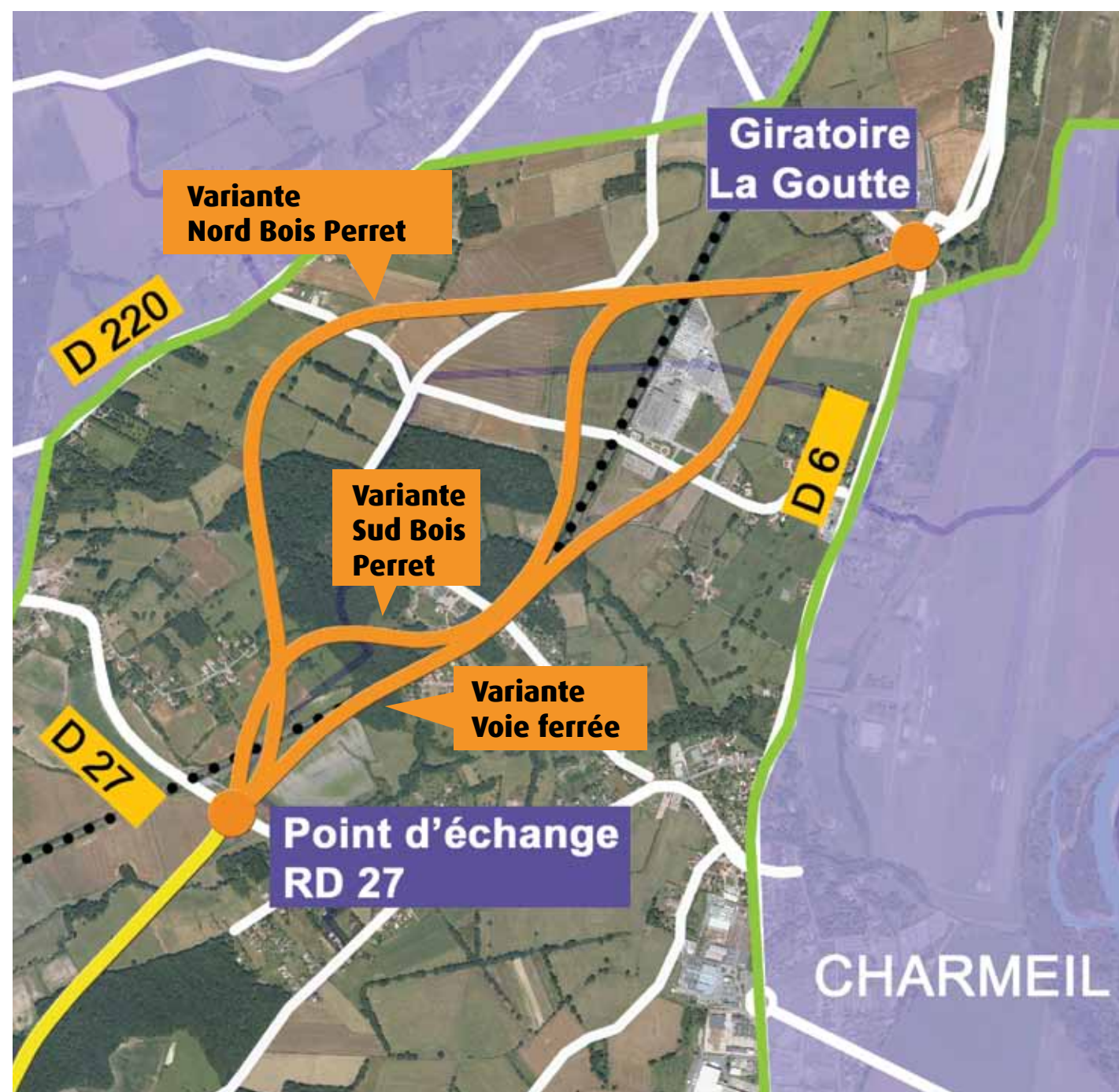
Longue d'environ 3,6 km, cette variante prend son origine à environ 700 mètres à l'est de l'axe de la barrière de péage prévue sur l'A719.

Elle passe à l'Est du lieu-dit Gros Bois en lisière du Bois de Charmeil puis s'oriente vers l'ouest pour franchir la rue de Champodon en contournant le lieu-dit La Croix Saint-Fiacre par le nord-ouest et vient se raccorder à la RD27 par un giratoire à créer, au sud de la voie ferrée.

Les variantes nord

Les variantes nord correspondent à la section entre la RD 27 et la RD 67.

Trois variantes ont été étudiées : les variantes « Nord Bois Perret », « Sud Bois Perret » et « Voie Ferrée ».



Variante Nord Bois Perret

D'une longueur d'environ 3,2 km, cette variante franchit d'abord la voie ferrée (Saint-Germain-des-Fossés / Gannat) grâce à un passage supérieur à créer. Elle passe ensuite en déblai à l'est du Vieux Vendat et contourne ainsi le Bois Perret par le Nord.

Elle franchit alors une seconde fois la voie ferrée au niveau de l'extrémité nord de l'entreprise Valmont France grâce à un autre passage supérieur à créer, avant d'aller se raccorder sur le giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD 67 et RD 6.

Variante Voie Ferrée

D'une longueur d'environ 2,6 km, cette variante prend la place de la voie ferrée existante (Saint-Germain-des-Fossés / Gannat) sur environ 700 mètres. Dans cette hypothèse, la voie ferrée devra donc être déplacée vers l'ouest sur une distance d'environ 1600 mètres.



Illustration du principe de déplacement de la voie ferrée

Variante Sud Bois Perret

D'une longueur d'environ 3 km, cette variante franchit la voie ferrée (Saint-Germain-des-Fossés / Gannat) grâce à un passage supérieur à créer puis la longe pour contourner le Bois Perret par le Sud.

La variante s'écarte ensuite de la voie ferrée pour la franchir une seconde fois au nord de l'entreprise Valmont France, grâce à un autre passage supérieur à créer. Enfin, elle se raccorde au niveau du giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD 67 et RD 6.

Cette variante passe ensuite entre l'entreprise Valmont France et le lieu-dit Les Crèches avant de se raccorder au niveau du giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD 67 et RD 6.

Les points d'échanges et de raccordement envisagés

Quatre points d'échanges sont prévus sur la section neuve du contournement nord-ouest :

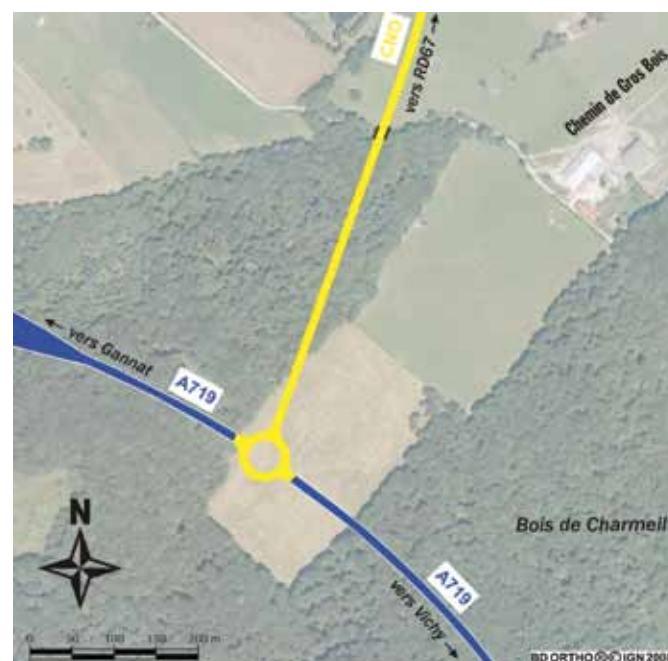
- avec l'A719 section Vichy - Gannat ;
- avec la rue de Champodon au niveau de la Croix-Saint-Fiacre pour la desserte de Montpertuis ;
- avec la RD27 ;
- avec la RD67 / RD6.

Tous ces points d'échanges et de raccordement sont des carrefours de type giratoire plan.

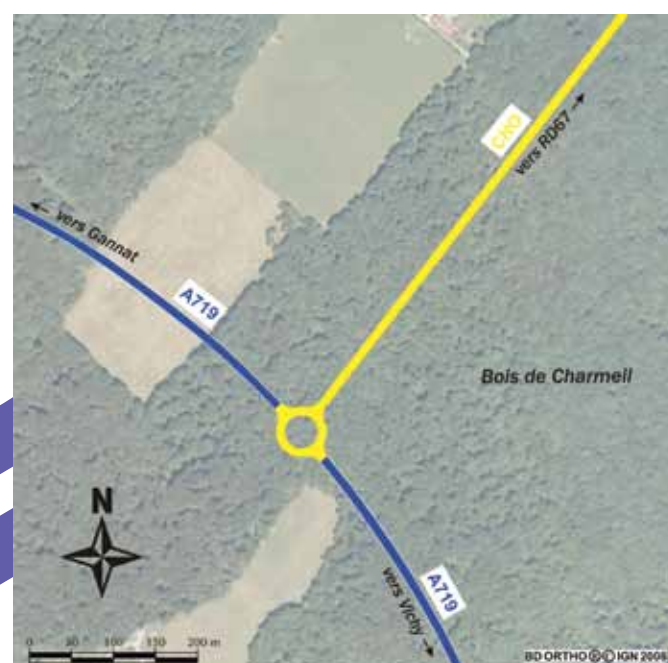
Le raccordement sud au niveau de l'A719

Quelle que soit la variante choisie, ce raccordement s'effectuera grâce à un **giratoire à trois branches**.

Il permettra l'ensemble des mouvements entre le contournement nord-ouest et l'A719.



Variante Thévenins



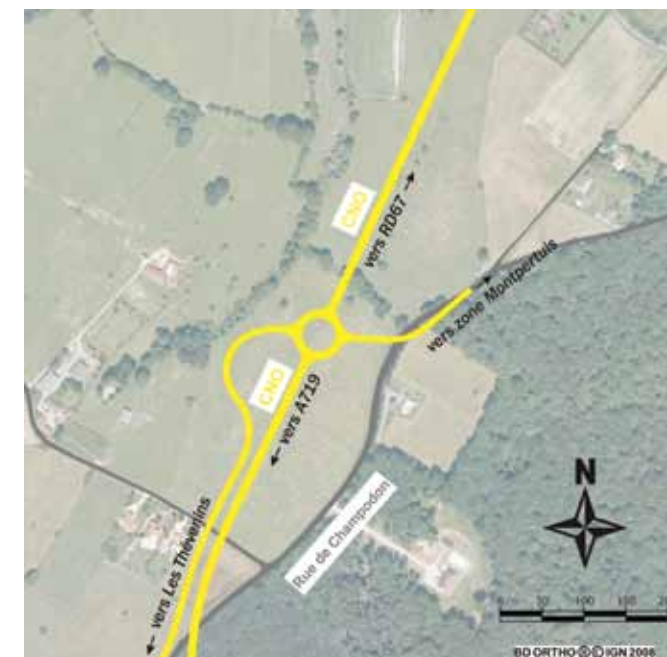
Variante Gros Bois

Le point d'échanges au niveau de la Croix-Saint-Fiacre (desserte de Montpertuis)

La desserte de la future zone d'activités économiques de Montpertuis représente un enjeu fort pour le développement à plus ou moins long terme du nord-ouest de l'agglomération Vichyssoise.

Un giratoire sera donc réalisé **à l'intersection avec la rue de Champodon, au niveau de la Croix-Saint-Fiacre**.

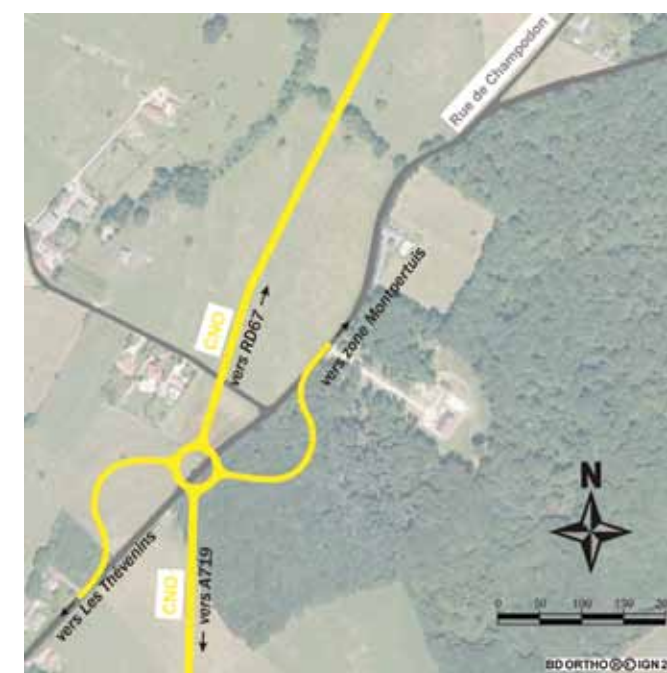
Trois solutions ont été étudiées pour la réalisation de ce giratoire (deux pour la variante Thévenins et une pour la variante Gros Bois).



Variante Thévenins - solution 1



Variante Gros Bois



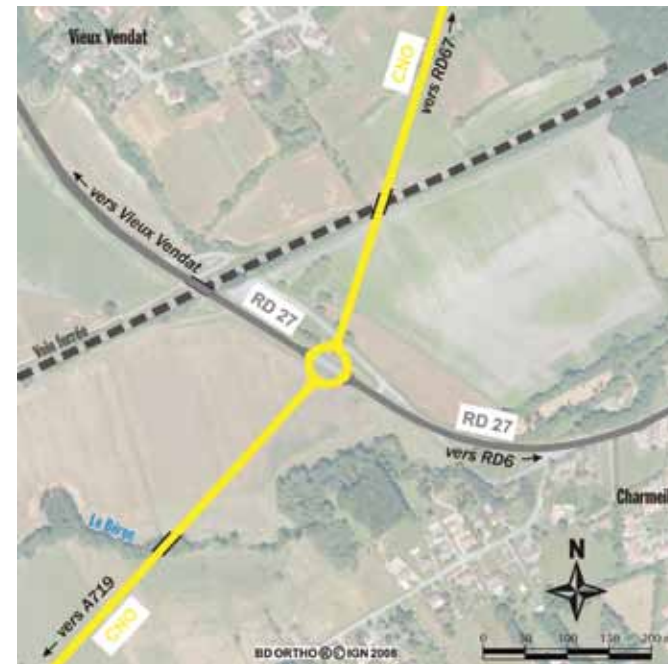
Variante Thévenins - solution 2

Le point d'échanges avec la RD27

Le contournement nord-ouest viendra couper la RD 27. Un carrefour giratoire plan sera créé pour **rétablir cet axe de circulation**. Avec ses quatre branches, il permettra tous les mouvements entre la RD 27 et le contournement nord-ouest.

Pour réaliser ce point d'échanges, la RD27 devra être relevée jusqu'au niveau du contournement nord-ouest. Ses caractéristiques géométriques seront donc modifiées sur 500 mètres environ.

Quelle que soit la variante retenue, le principe du raccordement reste le même.



Variante Nord Bois Perret

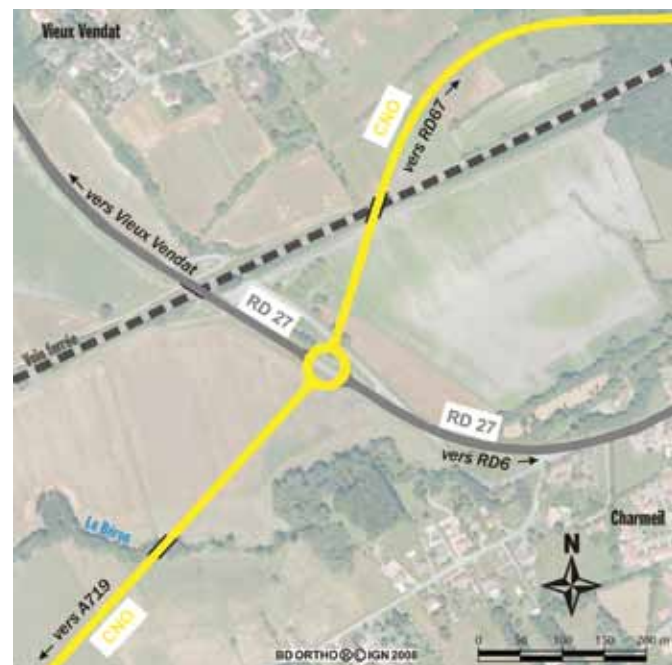
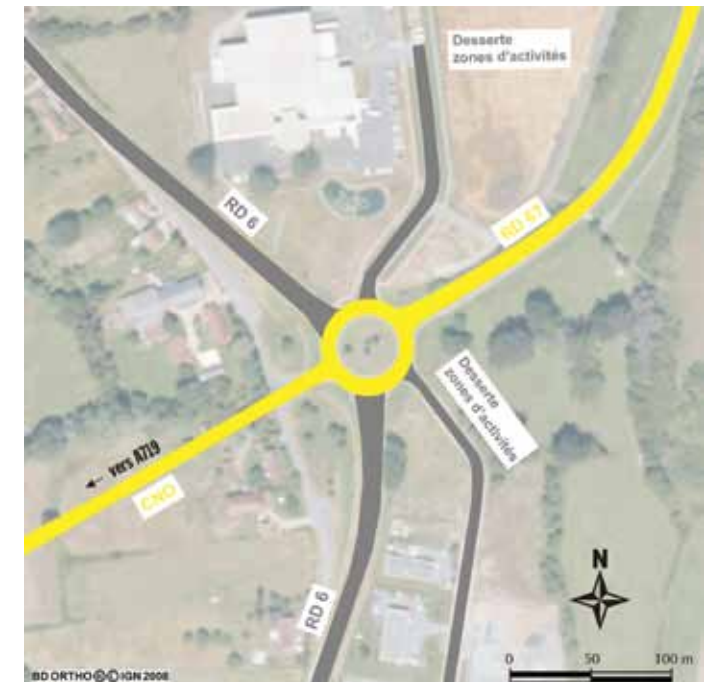
Le raccordement nord au niveau de la RD67

Actuellement, le giratoire de la Goutte permet :

- les mouvements entre la RD6 et la RD67,
- la desserte de riverains,
- la desserte locale de deux zones d'activités.

Le contournement nord-ouest viendra se raccorder sur ce giratoire, à l'emplacement de l'accès actuel des riverains.

Leur accès sera rétabli sur la RD 6.



Variante Sud Bois Perret



Variante Voie ferrée



Le giratoire de la Goutte, depuis l'actuel accès des riverains

Impacts du projet et mesures de réduction envisagées

La création d’une infrastructure routière a nécessairement des impacts sur le territoire qu’elle traverse.

D’après les enjeux identifiés lors de la phase de diagnostic, les risques d’impacts sur l’environnement sont multiples : pollution des eaux superficielles et des nappes, destruction de prairies et de boisements, coupure de corridors écologiques, impact sur le foncier agricole, nuisances au niveau des hameaux présents à proximité, ruptures du paysage, augmentation de la pollution de l’air...

La DREAL Auvergne se fixe l’objectif d’éviter au maximum les impacts du projet sur l’environnement.

Lorsque cela n’est pas possible, des solutions sont envisagées dans le but de les réduire. Si des impacts résiduels subsistent, des mesures compensatoires devront alors être prises.

Principaux impacts sur l’environnement

Cette partie présente les principaux impacts qui diffèrent significativement d’une variante à l’autre. Elle ne préjuge pas des autres impacts qui seront développés lors de l’étude d’impact ultérieure.

Le milieu naturel

La création du contournement nord-ouest de Vichy entrainera la **destruction de boisements et de prairies** qui constituent l’habitat d’espèces recensées sur le secteur du projet : mammifères, batraciens, oiseaux, insectes, chauve-souris... Elle viendra également **rompre les continuités écologiques** représentées par les trames verte et bleue (Bois de Charmeil, Bois Perret, le Béron...).

Pour limiter ces impacts négatifs, des mesures compensatoires pourront être mises en œuvre : création de passages grande faune et batracien, traitement des lisières du Bois Perret...

L’impact du projet sur la qualité des eaux fera l’objet d’un dossier spécifique (dossier « Loi sur l’eau ») qui sera soumis à enquête publique.

Variantes sud		Variantes nord		
Thévenins	Gros Bois	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
Impact fort Sur le Bois de Charmeil, le vallon de la Goutte Jeanton et les prairies de Gros Bois. Destruction d’habitats du chat forestier, de chiroptères, de batraciens, d’insectes et de pic mar.	Impact très fort Fragmentation de l’ensemble forestier du Bois de Charmeil. Destruction d’habitats du chat forestier, de batraciens, de chiroptères en lisière et de pic mar.	Impact assez fort Destruction d’habitats de prairie et de culture et d’habitats forestiers. Coupure de connectivités écologiques.	Impact très fort Destruction d’habitats de prairie et de culture mais aussi d’habitats de batraciens, d’oiseaux et d’insectes. Impact fort Destruction d’habitats forestiers. Coupure de connectivités écologiques.	Impact très fort Destruction d’habitats de prairie et de culture mais aussi d’habitats de batraciens, d’oiseaux et d’insectes. Impact fort Coupure de connectivités écologiques. Impact assez fort Destruction d’habitats forestiers.

À RETENIR

Au sud, la variante Thévenins est moins pénalisante que la variante Gros Bois au niveau de la consommation d’habitats forestiers et du maintien des fonctionnalités écologiques.

Au nord, la variante Nord Bois Perret est moins impactante que les variantes Sud Bois Perret et Voie ferrée car elle évite les habitats des batraciens, oiseaux et insectes.

Le paysage

Les impacts majeurs liés à la construction du contournement nord-ouest de Vichy sont d’ordre visuels. En effet, cette infrastructure pourra entrainer une **modification du paysage par les coupures qu’elle occasionnera et les déblais/remblais nécessaires à sa construction.**

L’effet de coupure sera d’autant plus limité que l’emprise du tracé suivra au plus près les lignes de rupture déjà existantes (voie ferrée par exemple).



À RETENIR

Au sud, la variante Gros Bois est moins pénalisante pour le paysage que la variante Thévenins.

Au nord, la variante voie ferrée est moins impactante que la variante Nord Bois Perret, elle-même moins impactante que la variante Sud Bois Perret.

Variantes sud		Variantes nord		
Thévenins	Gros Bois	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
Remblai très important, pour le raccordement à l’A719 au sud. Traversée d’une zone de prairies et de clairières agricoles. Eloignement de la lisière forestière, élément structurant du paysage.	Tracé qui s’inscrit dans le Bois de Charmeil et ne porte donc pas atteinte au paysage. Meilleur profil en long.	Au départ, tracé le plus court dans le coteau. Traversée d’un paysage remarquable plus au nord, à proximité d’alignements d’arbres remarquables.	Perturbation importante du paysage et du parcellaire agricole avec des délaissés importants qu’il sera difficile de se réapproprier.	Tracé cohérent qui s’intègre le mieux dans le paysage.



Vue sur l’église Saint-Front de Creuzier-le-Neuf - EGIS

Principaux impacts sur le milieu humain

L'agriculture

Le contournement nord-ouest de Vichy aura des impacts sur l'agriculture :

- passage de l'infrastructure à proximité de bâti ;
- destruction et fragmentation de parcellaire et de structures d'exploitation ;
- coupure de circulations agricoles ;
- modification de systèmes hydrauliques (arrosage, drainage, abreuvement du bétail).

Les structures agricoles seront d'autant plus fragilisées que les emprises foncières agricoles nécessaires à la réalisation du projet et à la compensation environnementale seront importantes.

Pour compenser les impacts du projet sur le parcellaire agricole, des réserves « SAFER » (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) pourraient être constituées sur le secteur et éventuellement être utilisées.

!

À RETENIR

Au sud, la variante Gros Bois est moins pénalisante pour l'agriculture que la variante Thévenins.

Au nord, la variante Voie ferrée est moins impactante que les variantes Nord Bois Perret et Sud Bois Perret.

	Variantes sud		Variantes nord		
	Thévenins	Gros Bois	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
Bâti agricole	Passage à 200m de la ferme de Gros Bois et enclavement de la ferme entre bois, CNO et A719 Rapprochement des exploitations situées sur le plateau	Passage à 150m de la ferme de Gros Bois	Passage à 700m de la ferme du Vieux-Vendat	Passage à 50m de la voie ferrée	Passage à 80m de la pépinière Fort impact lié au déplacement de la voie ferrée
Structure d'exploitation / parcellaire	6 exploitations impactées par 2300m de tracé sur parcelles agricoles	5 exploitations impactées par 1300m de tracé sur parcelles agricoles	6 exploitations impactées par 2400m de tracé sur parcelles agricoles Coupure forte du secteur des Martoullets	5 exploitations impactées par 1700m de tracé sur parcelles agricoles Isolement de parcelles entre CNO et voie ferrée	2 exploitations impactées par 900m de tracé sur parcelles agricoles
Circulations agricoles	Coupure de 5 voies de circulation agricole, dont l'accès à la ferme de Gros Bois	Coupure de 3 voies de circulation agricole	Coupure de 2 voies de circulation agricole, dont le chemin des Martoullets très utilisé	Coupure de 2 voies de circulation agricole, dont l'accès à la pépinière	Coupure de 2 voies de circulation agricole, dont l'accès à la pépinière
Hydraulique agricole	Pas d'impact direct	Pas d'impact direct	Coupure de drainages et de quelques points d'eau sous emprises	Coupure de drainages et de quelques points d'eau sous emprises	Pas d'impact direct



Parcelles agricoles et relief à l'ouest de la voie ferrée

Le trafic

Quelle que soit la variante retenue, la création du contournement nord-ouest aura un **impact sur le trafic des autres axes** routiers du secteur.

Ainsi, à l'horizon 2040, et sous réserve de la réalisation du contournement sud-ouest de Vichy, les modélisations de trafic prévoient par rapport à la situation actuelle :

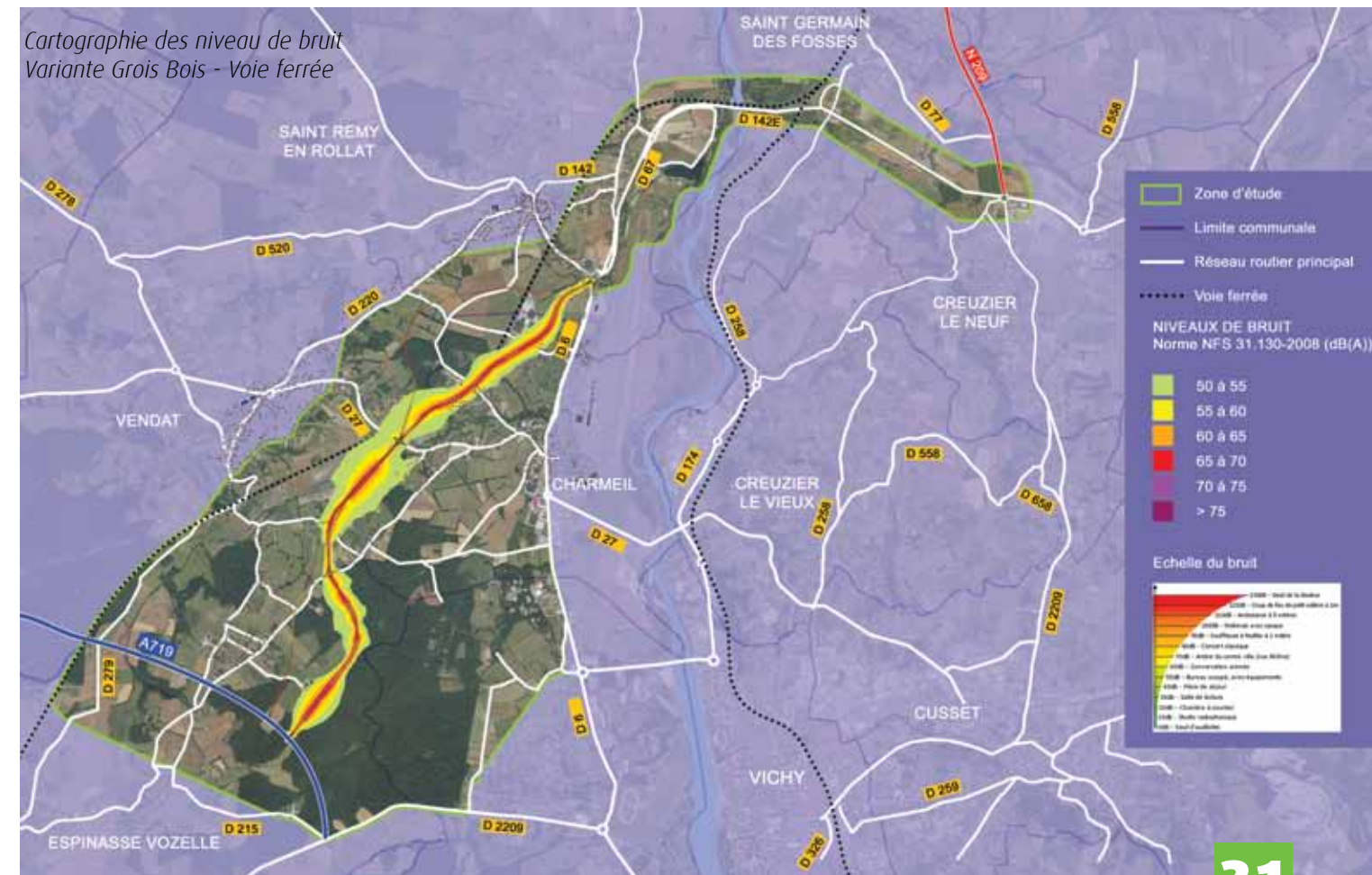
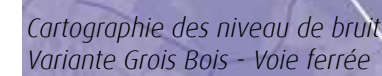
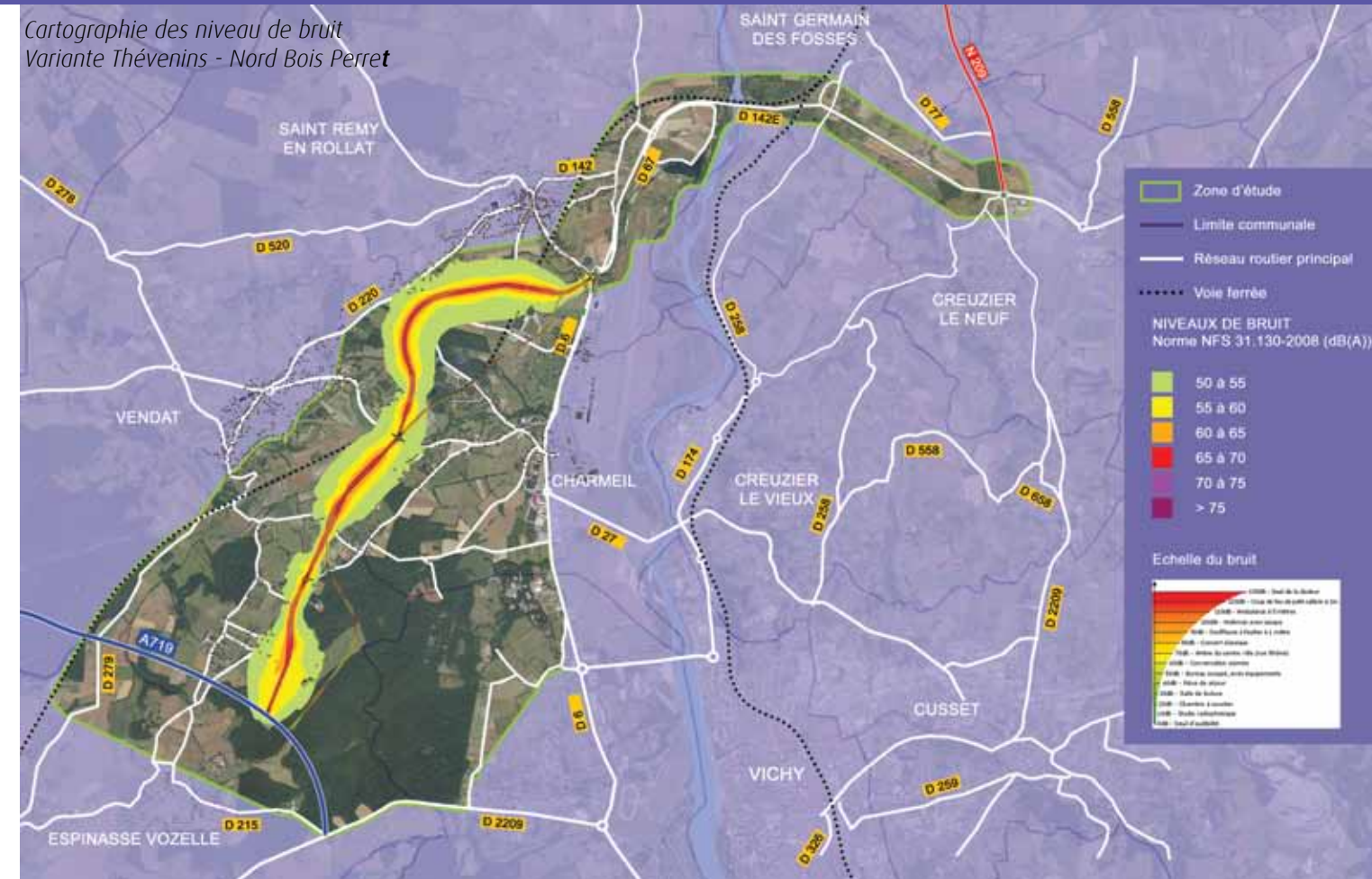
- de - 50 à - 20 % de circulation sur la RD 6
- environ - 35 % de circulation sur la RD 2209 dans la traversée de Bellerive-sur-Allier
- + 50 % de circulation au niveau du franchissement de l'Allier sur la RD 67 qui sera intégrée au futur contournement nord-ouest
- environ + 15 % sur le pont de l'Europe
- environ - 15 % sur le pont de Bellerive

C'est à partir de ces estimations que les impacts sur le bruit décrits ci-après ont été évalués.

Le bruit

Conformément à la réglementation, le niveau d'exposition ne devra pas dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations.

Les cartographies ci-contre représentent les niveaux sonores à proximité de la nouvelle infrastructure. Elles ont été réalisées à partir des hypothèses de trafic à l'horizon 2040, soit de 8500 à 13 000 véhicules par jour selon les sections.



La comparaison des variantes

En combinant l'ensemble des possibilités de tracé étudiées, 6 variantes sont proposées pour la réalisation du contournement nord-ouest de Vichy :

- Variante Gros Bois - Nord Bois Perret
- Variante Gros Bois - Sud Bois Perret
- Variante Gros Bois - Voie Ferrée
- Variante Thévenins - Nord Bois Perret
- Variante Thévenins - Sud Bois Perret
- Variante Thévenins - Voie Ferrée

Méthodologie de comparaison

D'une manière générale, la comparaison des variantes est basée sur :

- la **comparaison technique** prenant en compte la géométrie des tracés, les difficultés de réalisation et les coûts de chaque variante.
- l'**analyse et la comparaison des impacts de chaque variante sur toutes les thématiques étudiées lors du diagnostic du territoire.** Certaines caractéristiques n'ont pas d'enjeu ou présentent un niveau d'enjeu homogène quel que soit le tracé retenu. Le choix de la variante sera donc principalement dépendant de la comparaison des impacts au niveau du cadre de vie et principalement le bruit, du milieu naturel, de l'agriculture et du paysage.

La comparaison technique

	Gros Bois - Nord Bois Perret	Gros Bois - Sud Bois Perret	Gros Bois - Voie Ferrée	Thévenins - Nord Bois Perret	Thévenins - Sud Bois Perret	Thévenins - Voie Ferrée
Longueur du tracé <i>(en km)</i>	7	6,6	6,2	6,4	6,2	5,8
Différentiel de volume entre déblais et remblais <i>(en milliers de m³)</i>	- 40	- 120	20	- 110	- 200	- 40
Coût estimatif <i>(en millions d'euros)</i>	58 - 63	57 - 62	63 - 68	57 - 62	56 - 61	62 - 67

Pour les variantes sud

- Le coût des 2 variantes est sensiblement équivalent.
- La variante Gros Bois permet un meilleur raccordement à la rue de Champodon, au secteur des Thévenins et à la ZAC de Montpertuis.
- La variante Thévenins interfère l'alimentation des ruisseaux du plateau des Thévenins (possibles instabilités).
- La variante Thévenins est plus déficitaire en matériaux.

Pour les variantes nord

- La variante Voie Ferrée est conditionnée au déplacement de la voie ferrée et nécessite un rétablissement difficile sur la rue des Martoulets (surcoût global de l'ordre de 5 M€).
- La variante Sud Bois Perret est la plus déficitaire en matériaux.
- Les variantes Voie Ferrée et Sud Bois Perret nécessitent un rétablissement spécifique pour la pépinière (suppression du passage à niveau).
- La variante Sud Bois Perret a une géométrie difficile (enchaînements pour les 2 ouvrages d'art).
- La variante Nord Bois Perret est la moins déficitaire en matériaux.

Analyse multi-critères

Pour chaque thématique étudiée, les impacts des variantes sont classés selon 4 degrés : moyen, assez fort, fort et très fort.

IMPACT MOYEN	
IMPACT ASSEZ FORT	
IMPACT FORT	
IMPACT TRES FORT	

L’analyse des impacts de chaque variante a permis la réalisation du tableau de synthèse ci-dessous.

	VARIANTES SUD		VARIANTES NORD		
	Gros Bois	Thévenins	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
MILIEU NATUREL					
Habitats					
Espèces					
Fonctionnement écologique					
MILIEU HUMAIN					
Bruit					
Paysage					
Agriculture					

Planning prévisionnel

Fin 2013 :
bilan de la concertation
et choix d’une variante de tracé

1^{er} semestre 2014 :
étude de la variante retenue

Octobre 2014 :
finalisation de l’étude d’impact et du dossier de
déclaration d’utilité publique (DUP)

Novembre 2014 :
lancement de la concertation inter-services (CIS)

Début 2015 :
saisine de l’autorité environnementale (AE)

Été 2015 :
enquêtes publiques au titre de la DUP
et de la loi sur l’eau

Conclusion

Ce dossier de concertation vous a présenté une synthèse des éléments issus des différentes études menées sur le projet de contournement nord-ouest de Vichy.

Du 13 au 29 novembre 2013, la DREAL Auvergne attend vos avis, questions et suggestions sur l’ensemble de l’opération et sur les variantes de tracé proposées. Un bilan des observations et avis sera réalisé et diffusé d’ici la fin de l’année. Il intégrera l’ensemble de vos remarques sur le projet.

Vos avis contribueront au choix du tracé du contournement nord-ouest de Vichy. L’objectif est de retenir une variante d’ici la fin de l’année afin de réaliser des études plus précises sur le tracé validé lors du 1er semestre 2014.

Glossaire

Ce glossaire rappelle tous les sigles et acronymes employés dans le dossier

CETE : Centre d’études techniques de l’équipement

CPER : Contrat de Plan Etat-Région

CNO : Contournement nord-ouest

DREAL : Direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement

DUP : Déclaration d’utilité publique

EIE : Etat initial de l’environnement

MEDDE : Ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

VVA : Communauté d’agglomération Vichy Val d’Allier

ZAE : Zone d’activités économiques



**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Auvergne**
7, rue Léo Lagrange
63033 Clermont-Ferrand

www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr