



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

BILAN DE LA CONCERTATION du 13 au 29 novembre 2013

SOMMAIRE

Introduction	2
Constats	
Objectifs du CNO	
Caractéristiques du CNO	
Présentation de la concertation	3
Cadre de la concertation	
Objectifs de la concertation	
Organisation de la concertation	
Le bilan chiffré de la participation	6
Nombre de personnes présentes en réunions publiques et permanences	
Répartition des contributions par moyen d'expression	
Répartition des contributions par variante	
Répartition des contributions par thème abordé	
Les thèmes abordés	9
Utilité du projet	
Impacts sur les zones urbanisées et le cadre de vie	
Impacts sur le milieu naturel	
Impacts sur le milieu agricole	
Impacts sur l'activité économique	
Variantes étudiées antérieurement	
Calibrage du contournement nord-ouest et prévisions de trafic	
Aspects techniques et points d'échanges	
Sécurité	
Aménagement de la RD67	
Procédures, calendrier de réalisation et financement	
Information, concertation et prise en compte des avis exprimés	
Solutions complémentaires et tracés alternatifs proposés	
Conclusion	19

INTRODUCTION

Du 13 au 29 novembre 2013, la DREAL Auvergne a mené la concertation sur le projet de Contournement Nord-Ouest (CNO) de Vichy, avec le souhait que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur cette opération concernant la desserte de l'agglomération Vichysoise.

Le bilan de la concertation sera remis aux membres du Comité de Pilotage ainsi qu'au Préfet de l'Allier afin d'éclairer sa décision quant à la poursuite du projet et au choix éventuel d'une des six variantes de tracé proposées pour le CNO.

Constats

- 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

Objectifs du CNO

- Améliorer la desserte de l'agglomération
- Donner une vocation plus urbaine à la RD6
- Accompagner le développement du secteur nord-ouest de l'agglomération

Caractéristiques du CNO

Le projet de contournement nord-ouest de Vichy 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 RD67 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.

-
- Une chaussée bidirectionnelle de 7 mètres de large, avec une voie dans chaque sens de circulation
 - Une vitesse limitée à 90 km/h
 - Un raccordement sur l'A719, à l'est de la barrière de péage, pour un contournement gratuit
 - Deux points d'échanges intermédiaires : à l'ouest de Montpertuis et à l'intersection avec la RD27
 - Des créneaux de dépassement à positionner

PRÉSENTATION DE LA CONCERTATION

Cadre de la concertation

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme qui prévoit d'associer les acteurs d'un territoire et le grand public à l'élaboration des projets d'envergure les concernant.

Extrait de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées (...) les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont fixés par le Préfet lorsque la révision du document d'urbanisme ou l'opération sont à l'initiative de l'Etat (...). Ces modalités doivent, pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet (...) et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée au II (l'Etat) en arrête le bilan.

En ce sens, **les sept communes directement concernées par le projet constituent le périmètre de la concertation** : Espinasse-Vozelle, Bellerive-sur-Allier, Vendat, Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat, Saint-Germain-des-Fossés et Creuzier-le-Neuf.

Objectifs de la concertation

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.

Organisation de la concertation

La concertation préalable s'est déroulée du 13 au 29 novembre 2013.

Par arrêté du 18 octobre 2013, le Préfet de l'Allier a défini les modalités de cette concertation :

Les dossier et registre de concertation



Mis à disposition du public dans les mairies des sept communes du périmètre d'études et au siège de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier.

Un formulaire disponible sur le site internet de la DREAL Auvergne

www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr

Les informations sur le projet de contournement nord-ouest ont aussi été mises à disposition depuis la page d'accueil et la rubrique « *infrastructures routières nationales* » du site de la DREAL Auvergne. Tous les documents édités dans le cadre de la concertation préalable étaient accessibles en téléchargement.

Deux réunions publiques

■ à **Charmeil** : le **mardi 19 novembre 2013** à 19h00 à la salle des fêtes ;

■ à **Vendat** : le **lundi 25 novembre 2013** à 19h00 à la salle polyvalente.

Lors des réunions publiques, le projet soumis à concertation a été présenté par la DREAL Auvergne et le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon pendant 30 à 40 minutes.

A l'issue de cette présentation, un débat d'une durée de 1 heure 30 à 2 heures, s'est engagé avec le public.

La réunion publique de Charmeil a donné lieu à la publication d'un article dans l'édition Allier du quotidien La Montagne.

Quatre permanences tenues par la DREAL Auvergne

Elles ont été organisées pour **permettre aux populations d'échanger directement avec la Maîtrise d'ouvrage** :

■ à la mairie de Charmeil : le **jeudi 21 novembre 2013** de 10h00 à 13h00 ;

■ à la mairie d'Espinasse-Vozelle : le **jeudi 21 novembre 2013** de 14h00 à 17h00,

■ à la mairie de Vendat : le **mercredi 27 novembre 2013** de 10h00 à 12h00,

■ à la mairie de Saint-Rémy-en-Rollat : le **mercredi 27 novembre 2013** de 14h00 à 17h00.



Environ 140 personnes présentes à la réunion publique organisée à Vendat

Une plaquette de présentation

Pour présenter les enjeux du projet et les variantes de tracé proposées et informer sur les dates de réunion, elle a été mise à disposition du public dans les mairies des sept communes du périmètre d'études, au siège de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier et lors des réunions publiques.



Les panneaux d'exposition

Deux jeux d'une exposition itinérante de 5 panneaux ont été installés :

- dans les communes du périmètre d'études concernées par le tracé neuf (Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat, Vendat et Espinasse-Vozelle) ;
- lors des réunions publiques.



Les panneaux d'exposition sur le projet mis à disposition en mairie de Saint-Rémy-en-Rollat et lors de la réunion publique de Charmeil

La presse

La publicité sur la mise en œuvre de la concertation publique a été effectuée par voie de presse. **Deux avis sont parus dans l'édition Allier du quotidien La Montagne** : un avis de lancement de la concertation le 15 novembre 2013 et un avis de rappel de la concertation le 25 novembre.



LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

La concertation préalable a donné lieu à une mobilisation et à une participation très importante du public. Près de 200 personnes ont assisté aux réunions publiques. **241 avis écrits ont été recueillis que ce soit dans les registres ou via le formulaire de contact internet**, en plus de la centaine de contributions orales formulées lors des réunions publiques et permanences.

Parmi ces contributions écrites, on note l'existence de deux « courriers-type », l'un concernant les variantes nord, signé par 57 personnes et l'autre les variantes sud, signé par 48 personnes. Un courrier envoyé à la Préfecture de l'Allier comptant 26 signataires a également été pris en compte pour établir le bilan de concertation.

Si les avis ont été nombreux, il est nécessaire de souligner que certaines personnes ont utilisé plusieurs moyens d'expression à disposition pour donner leur avis : formulaires internet, registre, signature du « courrier-type »... Au final, certains courriers n'étant pas signés, **on estime à 195 le nombre de personnes uniques ayant laissé un avis écrit sur le projet dans le cadre de la concertation.**

Nombre de personnes présentes en réunions publiques et permanences

	Nombre approximatif de personnes présentes
Réunion publique de Charmeil	40
Réunion publique de Vendat	140
Permanence de Charmeil	5
Permanence d'Espinasse-Vozelle	1
Permanence de Vendat	10
Permanence de Saint-Rémy-en-Rollat	10

Répartition des contributions par moyen d'expression

		Nombre de contributions
Contributions écrites	Registres	186 dont respectivement 57 et 48 signataires d'un courrier-type
	Formulaires internet	29 dont 2 envoyés après la fin de la concertation
	Courrier envoyé en Préfecture et non déposé dans les registres	1 avec 26 signataires
Contributions orales	Réunions publiques	environ 70
	Permanences	une trentaine

L'analyse montre également que la très grande majorité des personnes qui se sont exprimées l'ont fait pour leur propre compte. **Les riverains des tracés proposés se sont particulièrement mobilisés** notamment rue de la Vignouse, impasse du Bois Monet et rue des Martoulets à Charmeil, rue de Champodon, rue de la

Petite Forêt, rue de La Croix-Saint-Fiacre, rue du Vieux Vendat, rue de Vozelle, rue du Bel air, Chemin du Moulin et rue de la Varenne à Vendat, impasse de la Goutte à Saint-Rémy-en-Rollat, rue de Champodon et chemin de Gros Bois à Espinasse-Vozelle...

En dehors des riverains, **plusieurs agriculteurs et quatre associations ont donné leur avis** : l'association Bellerive-sur-Allier RN209 (ABRN209), l'association des quartiers nord de Bellerive-sur-Allier, l'association de la Vallée du Béron et l'association de promotion des liaisons RN7/A71/A89 desservant le bassin de Vichy.

Les Maires de Vendat, Espinasse-Vozelle, Saint-Rémy-en-Rollat, Charmeil et Saint-Germain-des-Fossés se sont aussi exprimés dans les registres ou par courrier pour le compte de leur commune :

- un courrier en date du 28 novembre, co-signé des Maires de Vendat, Charmeil et Saint-Rémy-en-Rollat ;
- un courrier en date du 28 novembre, co-signé des Maires d'Espinasse-Vozelle et de Vendat ;
- une contribution du Conseil Municipal de Saint-Rémy-en-Rollat ;
- une contribution du Maire de Saint-Germain-des-Fossés.

Les remarques formulées lors des réunions publiques et permanences, dans les registres de concertation ou via internet ont toutes été analysées attentivement.

Le bilan de la concertation présente la synthèse de ces contributions regroupées par thématique. Le compte-rendu des réunions publiques ainsi que l'ensemble des contributions sont disponibles en annexes.

Répartition des contributions par variante

La majorité des contributions refuse le projet dans son ensemble, sans distinction de variantes.

C'est notamment le cas des « courriers-type » signé par une centaine de personnes, qui s'opposent soit aux deux variantes sud, soit aux trois variantes nord.

Certaines personnes se sont exprimées contre une ou plusieurs des variantes proposées, choisissant de soutenir la variante

la plus éloignée de leur lieu de vie. Aussi, quelques-uns dénoncent la présentation de variantes nord qui visent à opposer les habitants de Vendat, qui préféreront les variantes « Voie ferrée » ou « Sud bois Perret » à ceux de Charmeil qui préféreront la variante « Nord bois Perret ».

Ce sont les variantes « Thévenins » au sud et « Voie ferrée » au nord qui recueillent le plus d'avis négatifs.

	Variantes sud		Variantes nord		
	Gros Bois	Thévenins	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
Nombre de contributions EN FAVEUR DE ...	4	4	12	0	0
Nombre de contributions A L'ENCONTRE DE ...	103 *	117 *	88 **	98 **	110 **

* dont 48 signataires d'un courrier-type et 26 signataires d'un courrier envoyé en préfecture

** dont 57 signataires d'un courrier-type

Répartition des contributions par thème abordé

La quasi-totalité des contributions évoque les impacts trop importants du projet sur les zones urbanisées et le cadre de vie. Sont également dénoncés les impacts sur l'activité agricole et le milieu naturel.

Plusieurs propositions ont donc été formulées pour soutenir la nécessité de lancer de nouvelles études et de trouver un tracé plus adapté qui limiterait les impacts sur la population.

Ces différents thèmes seront développés de manière plus exhaustive dans la suite du bilan de la concertation.

Thème évoqué	Nombre de contributions écrites* (sur les 241 contributions recensées)
Impacts sur les zones urbanisées et le cadre de vie	208
Solutions complémentaires et tracés alternatifs proposés	187
Impacts sur le milieu naturel	26
Prise en compte du milieu naturel au détriment du milieu humain	16
Impacts sur l'activité agricole	15
Calibrage du contournement nord-ouest et prévisions de trafic	14
Impacts sur l'activité économique	11
Procédures, calendrier de réalisation et financement	11
Information, concertation et prise en compte des avis exprimés dans le processus de décision	11
Utilité du projet	10
Aspects techniques et points d'échanges	9
Variantes étudiées antérieurement	4
Sécurité	3
Aménagement de la RD67	2

* à noter qu'une même contribution peut faire référence à plusieurs thèmes.

LES THÈMES ABORDÉS

De manière générale, si **certains soulignent l'importance et l'urgence de la réalisation de ce contournement** en rappelant les différents atouts du projet, une personne estime qu'il ne fait tout de même pas l'unanimité au sein de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier. Il faut également noter que la plupart des opposants au projet présenté ne sont pas contre l'idée d'un contournement mais bien contre les variantes de tracé proposées. **Si le tracé du contournement fait débat, son utilité semble donc admise.**

Impacts sur les zones urbanisées et le cadre de vie

La quasi-totalité des contributions dénoncent les impacts trop importants du projet sur les zones urbanisées à proximité des variantes de tracé proposées : les Thévenins, la Croix Saint-Fiacre, la Bourse, la rue de la Vignouse, l'impasse du Bois Monet, la rue du Vieux Vendat, la Goutte...

Quelques personnes rappellent que le hameau des Thévenins est déjà largement touché par les travaux en cours de construction de l'A719 entre Gannat et Vichy.

Les impacts les plus souvent cités sont :

- la **destruction du cadre de vie** : beaucoup parlent d'un cadre de vie choisi pour la tranquillité des lieux, la beauté des paysages et la proximité à la nature ; autant d'éléments qu'ils vont voir disparaître si le projet se réalise.

- la **pollution sonore et atmosphérique** : les riverains des variantes de tracé proposés évoquent les nombreuses nuisances engendrées par la création du contournement nord-ouest qu'ils devront

subir, principalement le bruit et les odeurs de gaz d'échappement. Un habitant s'interroge sur les conditions de réalisation de l'étude sur le bruit et demande si des représentants de la DREAL et du CETE sont venus sur le terrain pour la mener à bien.

- la **perte de valeur du patrimoine immobilier** : de nombreux propriétaires évoquent la construction récente de leur maison ainsi que les remboursements de leurs emprunts en cours et craignent que leur maison devienne invendable si le projet se réalise. Une personne demande si des dédommagements seront prévus pour compenser cette perte.

La plupart estime que ces impacts sur le milieu humain n'ont pas suffisamment été pris en compte dans la réflexion pour l'élaboration des variantes de tracé et que les services de l'Etat ont privilégié la protection de milieu naturel (faune et flore) à celle des habitants.

Des tracés alternatifs ont donc été proposés dans de nombreuses contributions (cf. la rubrique « solutions complémentaires et tracés alternatifs proposés »).

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Les visites de terrain ont été régulières durant les études. Les zones urbanisées ont été localisées et intégrées lors de l'élaboration des variantes de tracés. Aucune habitation ne se situe directement sur les tracés proposés ; tracés qui sont le résultat de compromis entre les impacts sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.

Au niveau du bruit, l'ambiance sonore actuelle modérée conduit à avoir un niveau d'exigences important. Le projet routier ne devra pas dépasser un niveau sonore de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des habitations existantes. Des mesures ont été réalisées sur site afin d'alimenter un outil de modélisation acoustique construit à partir de données de terrain. Ce modèle a permis l'obtention des valeurs de bruit tout au long des différentes variantes de tracé et la définition, le cas échéant, des protections acoustiques nécessaires. Après réalisation de l'opération, de nouvelles mesures seront effectuées pour vérifier les modélisations et compléter les protections si nécessaire.

Au niveau de la qualité de l'air, une étude a permis d'intégrer au projet les impacts en termes de pollution. Sur une opération avec des circulations relativement fluides et des trafics peu élevés, il n'y a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air. Le CNO permettra une amélioration très significative de la qualité de l'air le long de la RD6.

Pour les maisons qui seraient très proches du tracé, le Maître d'ouvrage pourra proposer aux propriétaires l'achat de leur patrimoine ou la conclusion d'une convention d'indemnisation. Concernant la perte de valeur vénale des biens immobiliers, il sera aussi possible au terme des travaux de saisir le tribunal administratif qui jugera au cas par cas des demandes d'indemnisation de dommage de travaux publics si les requérants apportent la preuve d'un préjudice direct, matériel et certain lié à la construction de la nouvelle route.

Impacts sur le milieu naturel

Si certains dénoncent une prise en compte trop importante du milieu naturel au détriment du milieu humain, d'autres rappellent que **le projet de contournement nord-ouest viendra également nuire à la biodiversité et perturber les écosystèmes, la faune et la flore présentes sur le territoire.**

Quelques-uns parlent d'une zone de mares, d'étangs et de sources à préserver et estiment que le projet serait contraire à l'enquête hydrique menée par la Préfecture. Une personne s'interroge plus particulièrement sur la position d'un étang par rapport au tracé de la variante Nord bois Perret.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Le contexte législatif et réglementaire dans le domaine de l'environnement a fortement évolué. 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. 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 » a guidé l'élaboration des variantes de tracé. Sur le périmètre d'études, il n'y a pas de zone sans enjeux où il serait naturel de faire passer le contournement nord-ouest. Tous les tracés présentés sont donc le résultat de compromis entre les différents impacts sur les milieux humain, naturel, agricole et économique.

Lors de la démarche d'élaboration des variantes de tracés du CNO, les éléments hydro-géologiques ont été intégrés, en particulier une étude menée par le [BRGM] sur les formations aquifères des sables de Vendat, qui a notamment recensé les puits et forages du territoire.

Concernant l'étang, le tracé de la variante « nord bois Perret » passe à proximité mais l'évite en le contournant par le Nord.

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.

Impacts sur le milieu agricole

Quelques riverains et agriculteurs ont rappelé les impacts engendrés par le projet de contournement nord-ouest sur l'activité agricole, notamment la **destruction de deux exploitations dans le cadre de la variante Thévenins** et le **morcellement de terrains rendant difficile leur exploitation**. Certains parlent même de la fin de leur activité si le projet venait à se concrétiser.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Pour compenser les éventuels 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 utilisées.

Les principes de tracés proposés pourront aussi être adaptés lors des études détaillées pour minimiser, dans la mesure du possible, les impacts sur les parcelles agricoles.

Un aménagement foncier pourra permettre, si les communes le souhaitent, de compenser les morcellements liés au projet en recomposant des parcelles plus importantes et en assurant leur desserte. Ces aménagements seront pris en charge par l'Etat.

Impacts sur l'activité économique

Le gérant des **pépinières du Bois Monet**, ainsi que quelques particuliers s'inquiètent de l'impact du projet de contournement nord-ouest sur cette entreprise installée depuis 20 ans, l'une des rares pépinières d'Auvergne. Les variantes « Voie ferrée » et « Sud bois Perret » supprimeraient le seul accès à la pépinière.

Les questions sont nombreuses concernant la **desserte du site de Montpertuis**.

Si certains sont en faveur de la création de ce point d'échanges pour soutenir le développement économique, d'autres le voient comme un projet qui sert exclusivement les intérêts de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier.

Une personne souhaite que les projets de CNO et de développement de la zone de Montpertuis soient pensés de manière concomitante et que Montpertuis soit bien intégré au projet de CNO.

Quelques-uns déplorent toutefois le manque d'informations sur le raccordement entre le CNO et la zone de Montpertuis : quel sera son coût et ses impacts sur la nature et les riverains ?

Concernant l'**entreprise Valmont France**, les demandes concernent principalement la création d'un accès spécifique au contournement nord-ouest dans une logique de soutien au développement économique et de fidélisation de l'entreprise au territoire. Des habitants de la rue des Martoulets à Charmeil évoquent aussi l'opportunité de préserver et d'apaiser cette rue très empruntée par les camions et véhicules des salariés de l'entreprise.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

S'ils sont interrompus, les accès aux parcelles et propriétés privées seront rétablis via des voies parallèles. Concernant la pépinière du Bois Monet, il n'y aura pas d'impact sur sa desserte si c'est la variante « nord bois Perret » qui est retenue. Par contre, si c'est l'une des variantes « voie ferrée » ou « sud bois Perret » qui était retenue, le passage à niveau existant à la Vignouse serait effectivement supprimé. Le rétablissement de l'accès sera intégré dans le projet et défini précisément lors des études détaillées de la variante retenue. Le nouvel accès à la pépinière pourrait s'effectuer par le nord.

Au niveau de Montpertuis, la demande de l'agglomération de Vichy est que le site soit accessible depuis le CNO, d'où l'intégration dans le projet du giratoire au droit de la rue de Champodon. Il faut noter que l'Etat crée uniquement le giratoire et ne va pas réaliser la voie qui permettra de desservir le site de Montpertuis. Cette voie reste de la compétence de l'agglomération. Le projet de contournement est compatible avec l'aménagement futur du site de Montpertuis.

Après échanges avec l'entreprise Valmont, l'Etat a pris en compte dans les études les enjeux économiques que représenterait un accès direct sur le contournement nord-ouest. Toutefois, le statut de déviation du CNO fait qu'il n'y a pas de possibilité de réaliser un ou plusieurs accès privés ou particuliers. De tels accès nuiraient à la fluidité de la circulation sur le CNO.

Variantes étudiées antérieurement

Quelques personnes évoquent dans leur contribution les études menées au début des années 2000 et en 2005.

Certains, dont les Maires de Charmeil, Vendat et Saint-Rémy-en-Rollat dans un courrier cosigné, rappellent d'ailleurs qu'un tracé avait quasiment été arrêté à l'époque et s'étonnent que ce tracé ne soit plus présenté aujourd'hui.

Une personne parle également d'un projet datant d'il y a 20 ans qui prévoyait de passer par la RN209 jusqu'à Champ-Roubeau et de longer le bois de Charmeil pour arriver sur Barnolin et Montpertuis.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

L'ensemble des études menées auparavant ont été reprises afin d'intégrer les nouvelles réglementations environnementales et données en matière de trafic et d'aménagement du territoire de l'agglomération.

Le principe d'un tracé qui traverserait le bois de Charmeil ou le bois Perret n'est aujourd'hui plus envisageable du fait de l'évolution de la réglementation en matière de protection de l'environnement.

Calibrage du contournement et prévisions de trafic

Quelques personnes estiment que le contournement proposé n'en est pas un ; évoquant principalement les deux raisons suivantes :

■ **un contournement doit être une 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés**, sinon c'est un projet sans envergure. Le contournement de Moulins est notamment cité en exemple.

■ **un contournement doit, comme son nom l'indique, contourner l'agglomération et pas la traverser.** Les variantes proposées traversent les communes d'Espinasse-Vozelle, Charmeil, Vendat et Saint-Rémy-en-Rollat, les coupant ainsi du reste de l'agglomération.

Par ailleurs, une personne fait remarquer qu'avec la livraison de l'A719, les trafics risquent d'augmenter encore un peu plus dans l'agglomération, et avec eux les nuisances aux riverains. Elle demande si des aménagements temporaires seront réalisés pour éviter cela.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Le calibrage à 2 x 1 voie du contournement a été déterminé pour assurer continuité et homogénéité avec la RD67 et le contournement sud-ouest de Vichy.

Les études de trafic ont confirmé la pertinence de ce dimensionnement. Environ 13 000 véhicules / jour (transit et usagers locaux) sont attendus sur le CNO à l'horizon 2040.

Le CNO s'inscrit dans la continuité de l'A719 et du contournement sud-ouest. Le périmètre d'études a été arrêté en concertation 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.

Tant que l'ensemble des projets A719, CNO et CSO n'est pas réalisé, il y aura en effet toujours la même entrée sur l'agglomération via Bellerive-sur-Allier. En attendant la réalisation du CNO, l'Etat n'a pas prévu d'aménagements temporaires sur ces axes dont l'exploitation relève de la compétence du département.

Aspects techniques et points d'échanges du contournement

Quelques personnes ont posé des questions sur le projet d'ordre plus technique :

- sur l'**utilité et le positionnement des différents points d'échanges proposés** ;
- sur le **rétablissement des accès aux parcelles particulières** par des ouvrages de franchissement du contournement nord-ouest ;

« Pour accéder à ma parcelle, j'utilise le chemin qui relie la Vignouse à Saint-Rémy-en-Rollat. Comment vais-je traverser le CNO si la variante sud bois Perret ou voie ferrée est retenue ? »

- sur les **murs anti-bruit et leurs caractéristiques** ;
- sur le **traitement des eaux de surface et la position du ou des bassins de décantation**.

Une personne s'interroge également sur l'intérêt d'un tracé aussi long pour la variante nord bois Perret.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Le choix des points d'échanges intermédiaires a été arrêté en concertation avec les élus locaux lors des différents comités de pilotage. Ils permettent de desservir à la fois les zones d'habitations et les zones économiques. C'est donc un compromis entre les enjeux du territoire aux niveaux humain et économique et la desserte de l'agglomération.

L'ensemble des voies interrompues par le passage du contournement nord-ouest seront rétablies. Si l'une des variantes « voie ferrée » ou « sud bois Perret » étaient retenues, le passage à niveau existant à la Vignouse serait effectivement supprimé. Le rétablissement de l'accès sera intégré dans le projet et défini précisément lors des études détaillées de la variante retenue. Le nouvel accès à la pépinière pourrait s'effectuer par le nord.

Le positionnement et les caractéristiques des éventuels murs anti-bruit et des bassins de décantation seront définis lors des études détaillées de la variante de tracé retenue.

La longueur de la variante « nord bois Perret » se justifie du fait de l'existence d'un enjeu très fort au niveau du bois Perret. Outre les difficultés techniques que cela impliquerait, traverser le bois Perret nécessiterait de nombreuses mesures compensatoires pour reconstituer les milieux détruits alors qu'une solution d'évitement peut être proposée.

Sécurité

Certains s'interrogent sur la sécurité au niveau du contournement nord-ouest et estiment notamment que la **création de trois giratoires sur 7 km sera source d'accidents**.

Ils se questionnent également sur l'**accès des secours** et les **risques liés au transport de matières dangereuses**.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Le projet répond aussi à des enjeux de sécurité routière. En effet, l'agglomération de Vichy est celle où il y a le plus d'accidents dans le département de l'Allier. Le tracé proposé est sécurisé puisqu'il n'y aura pas d'accès direct à la différence des réseaux locaux. Le contournement nord-ouest sera plus sûr que la RD6 dans sa configuration actuelle.

En cas d'accident, les secours pourront accéder aux différentes sections du CNO en empruntant un des giratoires.

Les systèmes d'assainissement prévus permettront de confiner une éventuelle pollution accidentelle, contrairement à la situation actuelle sur la RD6.

Aménagement de la RD67

Peu de personnes se sont exprimées sur l'aménagement sur place de la RD67.

Le Maire de Saint-Germain-des-Fossés a tout de même émis le souhait de voir **préserver le raccordement à hauteur de sa commune** qui est actuellement très utilisé.

Un habitant de la rue de Marcenat a également proposé quelques aménagements complémentaires à la requalification environnementale de la RD67 :

- La **création d'un réseau pluvial** sur la voie reliant la RD67 à la RD142 ;
- La **sécurisation du carrefour de la Gravière** en créant une voie de décélération dans le sens Saint-Germain des Fossés -> Charmeil et une traversée sécurisée pour les déplacements doux ;
- La **plantation d'arbres** côté nord dans le virage de la RD67 lorsqu'elle s'écarte de la voie ferrée pour filtrer cette pollution lumineuse.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

L'ensemble des points d'échanges existants sur la RD67 seront conservés et feront l'objet d'aménagements de sécurité si nécessaire.

La requalification environnementale de la RD67 est prévue, en particulier la remise à niveau du système d'assainissement. Ses caractéristiques précises seront définies lors des études détaillées de la variante retenue.

Le Maître d'ouvrage prend note de la demande de sécurisation de la traversée du carrefour de la Gravière et des propositions d'aménagements paysagers, qui feront l'objet d'études détaillées.

Procédures, calendrier de réalisation et financement

Au niveau des financements et du calendrier, **les partisans du projet évoquent l'urgence à le réaliser et donc à l'inscrire au prochain contrat de plan État-Région**, notamment à cause des travaux en cours de l'A719 qui, une fois mise en service, entrainera une nouvelle augmentation de trafic sur les voiries locales de l'agglomération.

Sur les coûts des différentes variantes, plusieurs personnes estiment que, dans le contexte économique actuel, **il faut éliminer les solutions les plus coûteuses c'est-à-dire la variante « voie ferrée »**.

Une personne s'interroge sur la différence des coûts entre l'A719 (2x2 voies avec aménagements afférents = 100 millions d'euros) et le CNO (2x1 voie - 60 à 65 millions d'euros).

Quelques personnes dénoncent le coût des nombreuses études déjà menées sur ce projet au début des années 2000, en 2005 et aujourd'hui.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

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, la DREAL dispose de crédits pour engager les études préalables puis les procédures réglementaires en vue de déclarer le projet d'utilité publique et de permettre son inscription à un prochain plan de financement de l'Etat. Sous réserve de l'inscription budgétaire de l'opération, la mise en service du CNO pourrait être envisagée à l'horizon 2020 (2 à 3 ans de procédures et 3 à 4 ans de travaux).

Concernant la comparaison des coûts de l'A719 et du CNO, il faut d'abord ramener les montants à date de valeurs et à périmètre équivalent (études, surveillance de travaux, mesures environnementales, acquisitions foncières...).

Le coût du CNO est estimé à partir d'une base de données nationale constituée par le coût des chantiers déjà réalisés. Les montants communiqués tiennent compte de la date de réalisation des travaux et de l'évolution des coûts jusqu'à cette date.

Le coût intègre l'ensemble des mesures environnementales qui devront être prises pour compenser les impacts résiduels du projet. Dans un secteur boisé avec de nombreux enjeux, cela représente une part importante du coût global de l'opération.

Pour toutes ces raisons, le coût du CNO n'est donc pas comparable au coût de réalisation d'un réseau autoroutier dont les travaux sont actuellement en cours.

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.

Information, concertation et prise en compte des avis exprimés

Quelques contributions jugent insuffisante l'information autour de la concertation. Ils estiment que :

- les réunions publiques n'ont pas été suffisamment annoncées à la population ;
- les horaires des permanences en mairies assurées par la DREAL Auvergne n'étaient pas adaptés à la population active ;
- la phase de concertation, 15 jours à un mois de la prise de décision, ne durait pas assez longtemps au regard d'un projet d'une telle envergure.

Certains interprètent cela comme si les services de l'Etat ne souhaitaient pas réellement la participation des acteurs du territoire. D'autres pensent qu'il n'y a pas eu de réelle écoute lors de la concertation et que les décideurs sont toujours ceux qui ne sont pas concernés.

Plusieurs riverains demandent à être associés à l'élaboration du projet lors des prochaines phases de concertation, afin d'aboutir à des tracés limitant l'impact sur le milieu humain.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

La DREAL Auvergne a mené la concertation sur le CNO avec le souhait que chacun puisse s'exprimer et donner son point de vue sur cette opération concernant la desserte de l'agglomération Vichyssoise.

La concertation a été annoncée par voie de presse dans le quotidien local La Montagne. En plus des réunions publiques et des supports d'information, des permanences ont été tenues par la DREAL pour permettre aux populations d'échanger directement avec la Maîtrise d'ouvrage.

Lors des phases suivantes, l'Etat reviendra vers les riverains concernés en fonction de l'avancement des études détaillées de la variante retenue. Le Maître d'ouvrage veillera alors à l'information en amont des populations et acteurs locaux.

Avant de prendre sa décision, l'Etat prendra en compte les avis du public. La décision sera concertée avec l'ensemble des acteurs que ce soit les collectivités locales, les élus, les chambres consulaires, les associations environnementales et d'utilisateurs...

Solutions complémentaires et tracés alternatifs proposés

Quelques personnes ont proposé des **améliorations au projet présenté** :

- La création d'une voie d'accès à l'entreprise Valmont depuis le CNO pour apaiser la rue des Martoulets.
- La création d'un rond-point sur la RD6 au niveau des transports Bonnafoux pour le raccordement du CNO afin de préserver les habitations de la Goutte.
- L'amélioration de la variante « gros bois » par une diminution de la longueur du tracé et des variations de hauteur.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

Le statut de déviation du CNO fait qu'il n'y a pas possibilité de réaliser des accès privés ou particuliers sur le tracé.

Les études de trafic à l'horizon 2040 montrent que la capacité du giratoire de la Goutte est satisfaisante ; c'est pourquoi il est prévu que le tracé neuf du CNO vienne s'y raccorder. Le Maître d'ouvrage prend note de la demande de préserver les habitations et examinera, lors des études détaillées, la possibilité de décaler le giratoire légèrement au sud.

La DREAL Auvergne prend aussi note de l'ensemble des aménagements complémentaires proposés et des observations faites sur la variante « gros bois » qui seront analysés lors des prochaines phases d'études détaillées, si cette variante était retenue.

Parmi les tracés alternatifs proposés lors de la concertation, quatre grandes familles émergent :

- À l'est de la RD6, entre Charmeil et l'Allier : la plupart des personnes évoquent un tracé partant de Gros Bois puis passant par le bois de Charmeil à proximité voire dans le site de Montpertuis, pour rejoindre la RD6 au niveau des garages automobiles. Le tracé se poursuit à l'est de la RD6 au droit ou sur l'aéroport avant de se raccorder au niveau du giratoire de la Goutte ;
- À l'ouest du périmètre d'études, le long de la voie ferrée bordant le Béron ;
- Une étude beaucoup plus large pour un contournement de l'agglomération et pas seulement la ville de Vichy. Plusieurs positionnements très à l'ouest du périmètre d'études ont été évoqués ;
- Des tracés beaucoup plus directs :
 - à travers le bois Perret (entre les variantes nord et sud) et le bois de Charmeil (tracé pressenti en 2005)
 - en direction de l'étang Georges pour passer en bas de la Croix Saint Fiacre et avant les Pinottes (tracé plus en adéquation avec le relief)
 - en ligne droite depuis la sortie du bois de Charmeil jusqu'au giratoire de la Goutte
 - depuis le giratoire de Montpertuis de la variante Thévenins avec une traversée du bois de Charmeil et de la zone de Montpertuis jusqu'à la RD6.

Éléments de réponse de la DREAL Auvergne

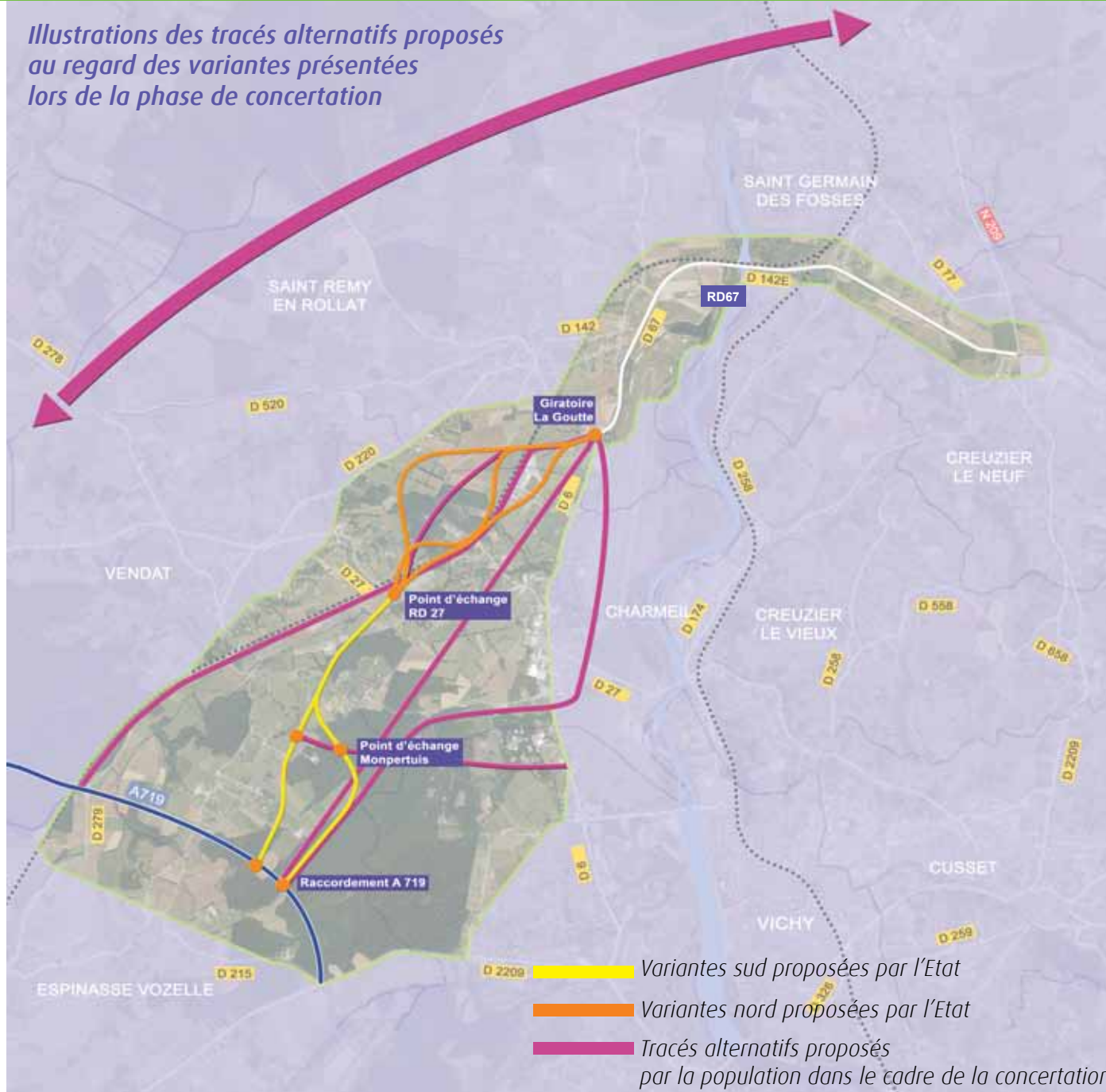
Les tracés proposés à l'est de la RD6 se situent dans des zones environnementales classées Natura 2000 avec des enjeux très forts. S'il y a impact sur le milieu naturel, il y aura nécessairement compensation dans le respect de la démarche « éviter, réduire, compenser ». De plus, ces tracés viendraient fragmenter et rompre l'unité du bois de Charmeil qui représente également un enjeu très fort. Les propositions de tracé traversant le bois Perret ou la forêt de Charmeil se situent dans des secteurs présentant des enjeux hydrauliques et milieu naturel très forts.

Concernant un possible tracé le long de la voie ferrée bordant le Béron, cette zone présente elle-aussi des enjeux environnementaux et hydrauliques très forts. De plus, le raccordement du CNO doit se situer à l'est de la barrière de péage pour garantir sa gratuité.

Les tracés plus directs proposés présentent plus d'impacts sur les milieux naturel ou humain que les variantes proposées lors de la concertation.

Sur le principe d'un contournement plus large, il faut replacer le CNO dans le contexte global de contournement complet de l'agglomération, qui nécessite une connexion du CNO avec les projets A719, contournement sud-ouest et desserte nord. De plus, le CNO tel que proposé reprend une infrastructure existante (RD67) ce qui limite la longueur de tracé neuf à réaliser.

Illustrations des tracés alternatifs proposés au regard des variantes présentées lors de la phase de concertation



Conclusion

La participation du public lors de la concertation préalable sur le projet de contournement nord-ouest de Vichy a été très importante.

241 avis écrits ont été recueillis que ce soit dans les registres ou via le formulaire de contact internet, en plus de la centaine de contributions orales formulées lors des réunions publiques et permanences.

L'utilité du contournement est admise mais les tracés proposés font débat, principalement à cause des impacts sur le milieu humain jugés trop importants. Les impacts sur le milieu naturel et les activités économiques et agricoles posent également question. Des tracés alternatifs ont souvent été proposés.

Annexes

- compte-rendu des réunions publiques
- contributions écrites sur les registres dont signataires des courriers-type
- contributions transmises via le formulaire internet
- courriers reçus en Préfecture

Elles sont consultables sur le site internet de la DREAL Auvergne : www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr



**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