

Contournement nord-ouest de Vichy

POURQUOI UN CONTOURNEMENT NORD-OUEST DE VICHY ?

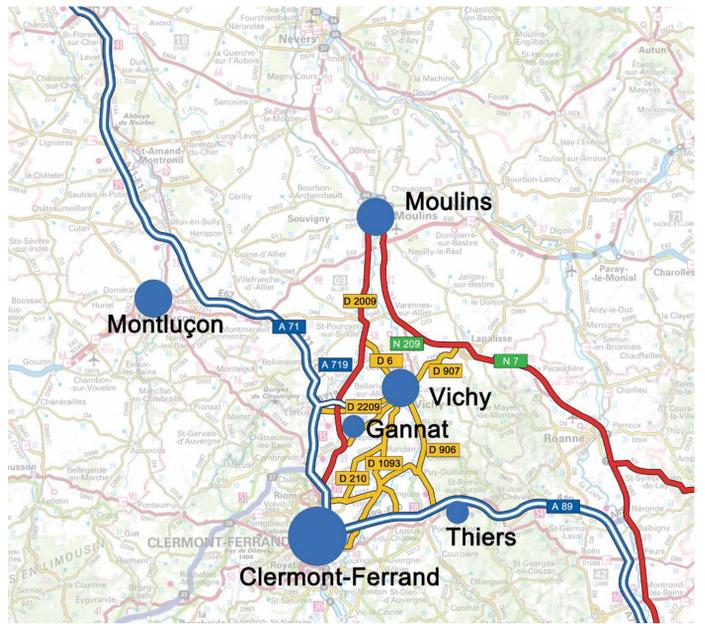
Alors que l'agglomération Vichysoise se situe à l'écart des grandes infrastructures routières et que les voiries locales subissent une hausse globale des trafics internes et de transit, le contournement nord-ouest de Vichy vise trois objectifs principaux.

AMÉLIORER LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION VICHYSOISE

Aujourd'hui, l'agglomération Vichysoise est éloignée des principaux axes autoroutiers qui traversent le département. L'amélioration de la desserte de l'agglomération de Vichy depuis les axes routiers importants tels que l'A71, la RN7 ou la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) permettra de renforcer son accessibilité et donc son attractivité.

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

D'autres projets en cours de réalisation ou encore à l'étude répondent au même objectif : l'autoroute A719 section Vichy-Gannat, le contournement sud-ouest (CSO) et la desserte nord.

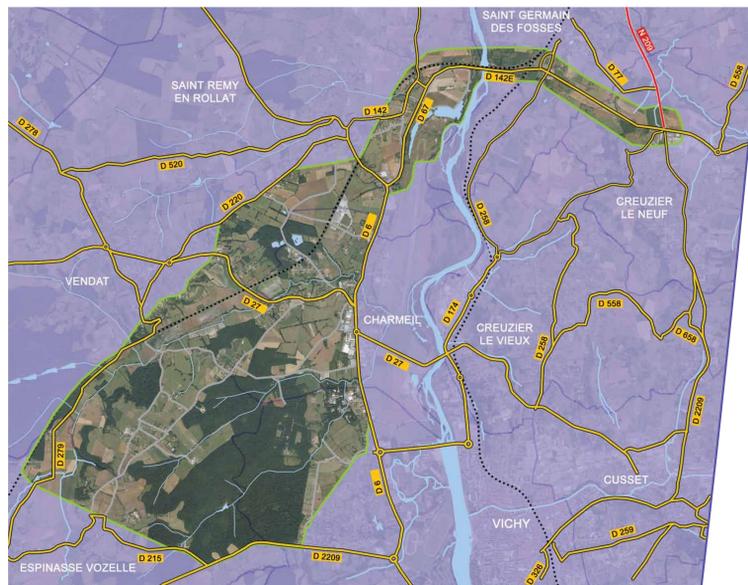


DONNER UNE VOCATION PLUS URBAINE À LA RD6 GRÂCE À UN REPORT DU TRAFIC DE TRANSIT SUR LE CNO

L'étude de trafic réalisée en 2012 par SORMEA a révélé, sur les dix dernières années, une forte augmentation de trafic sur les principaux axes de circulation du périmètre du projet.

La RD 6 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.

Le contournement nord-ouest de Vichy (CNO) accueillera une partie du trafic actuel de la RD 6, entre 20 et 50 % selon les modélisations de trafic. Une fois déchargée du trafic de transit, la RD 6 pourra retrouver un caractère plus urbain.



ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DU NORD-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION

Le Schéma de cohérence territoire (SCoT) de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier, approuvé en juillet 2013, programme à plus ou moins long terme l'émergence d'un « pôle d'équilibre » au nord-ouest de l'agglomération.

Le CNO, réalisé sous maîtrise d'ouvrage Etat, contribuera au développement de ce secteur de l'agglomération en rapprochant les espaces urbanisés et en améliorant leur desserte.

Il viendra également s'inscrire dans la stratégie de développement économique du territoire en assurant la desserte du futur site économique de Montpertuis (ex site Manurhin) et une connexion vers les zones d'activités du Davayat, des Ancises et de Vichy Rhue.



1

LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE TRAVERSÉ

Un diagnostic du périmètre d'études a été réalisé afin que l'Etat élabore des variantes de tracé pertinentes, intégrant les sensibilités du territoire Vichyssois. Plusieurs critères ont été analysés : urbanisation, infrastructures existantes, agriculture, faune et flore, cours d'eau, topographie...

LE MILIEU PHYSIQUE :

TOPOGRAPHIE, GÉOLOGIE ET EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

Le périmètre d'études se situe à une altitude moyenne de 300 mètres.

Il appartient au périmètre de protection des sources thermales de Vichy et comprend également :

- 2 nappes : celle d'accompagnement de l'Allier (en surface) et celle des coteaux de Vendat (souterraine) ;
- un secteur au potentiel hydrogéologique particulier : le Bois Perret ;
- 2 captages d'alimentation en eau potable (AEP) ;
- 8 cours d'eau et leurs affluents : l'Allier, le Béron, le ruisseau du Bois Cluny, 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 Carrés ;
- 5 plans d'eau utilisés pour la pêche ou l'arrosage des plantations de la pépinière du Bois Monet.



LE MILIEU HUMAIN :

URBANISATION, AGRICULTURE, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR, PATRIMOINE, PAYSAGES ET RISQUES



Le périmètre d'études est une zone d'ambiance sonore modérée, où la qualité de l'air est plutôt bonne voire très bonne. Il intègre quelques habitations isolées dans les boisements, certains hameaux de Vendat qu'il longe, un secteur plus urbanisé au niveau du giratoire de la Goutte ainsi qu'une dizaine de bâtiments agricoles dont une pépinière. Actuellement, 48 agriculteurs valorisent 860 hectares de terres sensibles à l'humidité et déjà fragilisées par les coupures existantes (voie ferrée, massifs boisés, Béron, A719...).

Quatre unités paysagères structurent le périmètre d'études. Il se situe à proximité d'une ancienne voie romaine. Une opération de diagnostic d'archéologie préventive sera prescrite. Aucun monument historique ou site classé n'a été recensé.

Trois risques principaux ont été recensés :

- les mouvements de terrain lents et continus liés au phénomène de retrait/gonflement des argiles ;
- les inondations par remontée de nappes ;
- le transport de matières dangereuses au niveau de la voie ferrée et des RD 6 et 2209.

LE MILIEU NATUREL :

FAUNE, FLORE ET FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES

Plusieurs zones à enjeux ont été identifiées :

- l'Allier, la Boire des Carrés et le Béron qui, en plus de réunir une grande diversité d'animaux et de végétaux, 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 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 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 et zones humides revêtent également des enjeux forts du fait des espèces animales qui en ont fait leur lieu de vie.



Le périmètre d'études comporte des zones d'habitats d'espèces protégées au niveau national : la cistude d'Europe, le cuivré des marais et l'écaille chinée, l'agrion de Mercure, le grand capricorne du chêne et le lucane cerf-volant, le sonneur à ventre jaune, la loutre et le castor d'Europe, le chat sauvage ainsi que l'orme lisse, espèce végétale patrimoniale que l'on trouve en bord d'Allier.

D'autres espèces sont considérées comme rares à l'échelle régionale : l'agrion mignon, le criquet des roseaux ainsi que le jonc fleuri et l'orpin doux, deux espèces végétales que l'on trouve au niveau de 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 zones urbanisées et les installations liées aux activités agricoles ;
- le patrimoine paysager, historique et culturel ;
- le cadre de vie actuel : une bonne qualité de l'air et une ambiance sonore modérée ;
- les cours d'eau, zones humides et massifs boisés qui sont autant de continuités écologiques ;
- les habitats d'espèces patrimoniales, protégées ou rares au niveau régional ;
- les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable et des sources thermales de Vichy ;
- les risques d'inondation et de mouvements de terrain.

2

LES CARACTÉRISTIQUES DU CNO DE VICHY

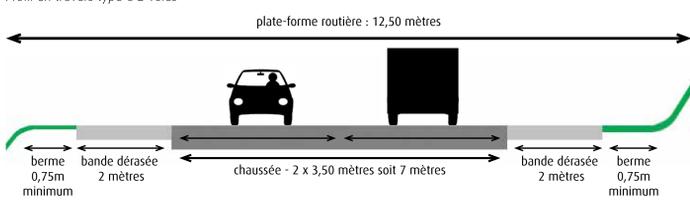
Afin d'atteindre les objectifs fixés, le projet de contournement nord-ouest prévoit la création de 6,5 km de tracé neuf entre l'A719 et la RD67 ainsi que la requalification environnementale d'une section de 5,5 km de la RD 67 entre les giratoires de la Goutte et de Creuzier. Le CNO aura le statut de déviation d'agglomération du réseau routier national. Son exploitation et son entretien seront assurés par l'Etat.



LE TRACÉ NEUF ENTRE L'A719 ET LA RD67

La section neuve du 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**.

Profil en travers type à 2 voies



Deux points d'échanges sont prévus :

- à l'ouest de Montpertuis pour assurer la desserte de ce site à enjeux ;
- au niveau de la RD27 pour rétablir cet axe coupé par le CNO.

Une fois que le tracé du CNO sera arrêté, et en fonction des distances de visibilité sur le parcours, des **créneaux de dépassements** pourront éventuellement être créés.

L'AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RD67

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 CNO**.

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 permettront donc une **requalification environnementale** de l'axe afin d'améliorer sa **transparence écologique et l'assainissement**.



LES PRÉVISIONS DE TRAFIC SUR LE CNO

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) et d'aménagement d'infrastructures (réalisation du CSO et de la desserte nord de Vichy) et intègrent les zones de développement résidentiel et d'activités économiques prévues par le SCOT de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier.

A 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.

À RETENIR

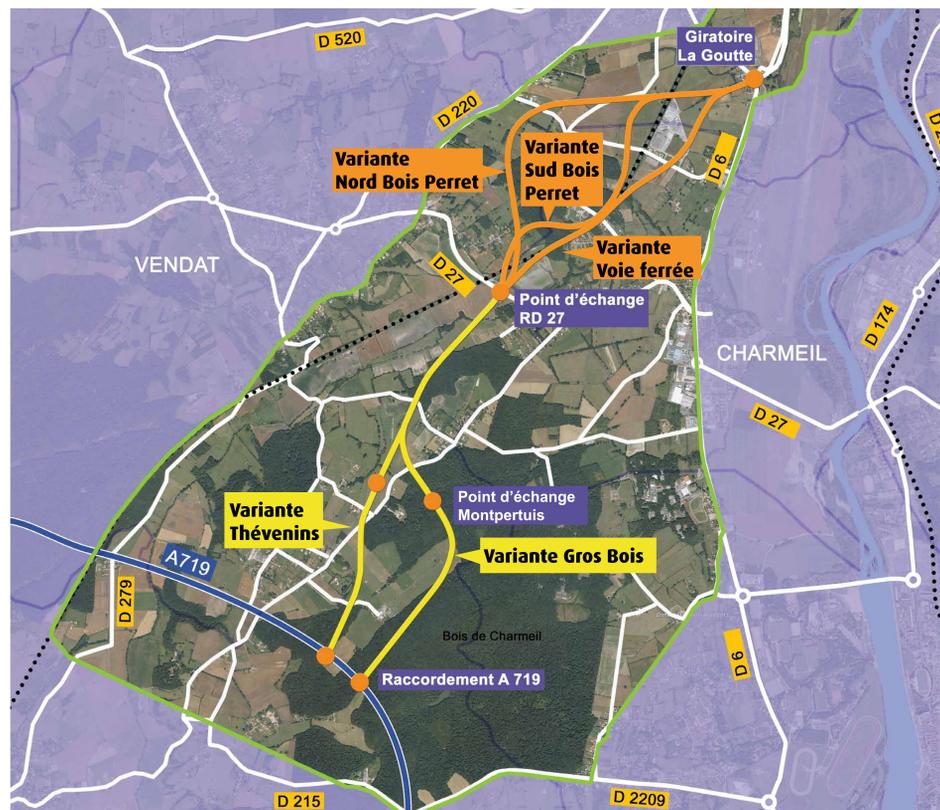
- environ 6,5 km de tracé neuf et 5,5 km d'aménagement sur place de la RD 67 ;
- une chaussée de 7 mètres de large, avec une voie dans chaque sens de circulation ;
- une vitesse limitée à 90 km/h ;
- un contournement nord-ouest gratuit avec un raccordement sur l'A719 à l'est de la barrière de péage ;
- deux points d'échanges intermédiaires, à l'ouest de Montpertuis et à l'intersection de la RD27 ;
- des créneaux de dépassement à positionner ;
- À l'horizon 2040, 13 000 véhicules par jour attendus sur la section la plus chargée du CNO.

3

LES VARIANTES ÉTUDIÉES ET LEURS IMPACTS

Pour la section neuve du contournement nord-ouest de Vichy reliant l'A719 à la RD67, l'Etat a élaboré plusieurs variantes dont les impacts respectifs ont été évalués :

- 2 variantes sud entre l'A719 et la RD27 ;
- 3 variantes nord entre la RD27 et le giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD 6 et 67.



LES VARIANTES NORD

■ Variante Nord Bois Perret - environ 3,2 km

Depuis le raccordement à la RD27, elle franchit d'abord la voie ferrée 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 Sud Bois Perret - environ 3 km

Depuis le raccordement à la RD27, elle franchit la voie ferrée 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.

■ Variante Voie Ferrée - environ 2,6 km

Depuis le raccordement à la RD27, elle prend la place de la voie ferrée existante sur environ 700 mètres. Dans cette hypothèse, la voie ferrée sera déplacée vers l'ouest sur une distance d'environ 1600 mètres. Cette variante passe ensuite entre l'entreprise Valmont France et le lieu-dit Les Crêches avant de se raccorder au niveau du giratoire de la Goutte, à l'intersection des RD 67 et RD 6.

LES VARIANTES SUD

■ Variante Thévenins - environ 3,2 km

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 - environ 3,6 km

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 POINTS D'ÉCHANGES ET DE RACCORDEMENT

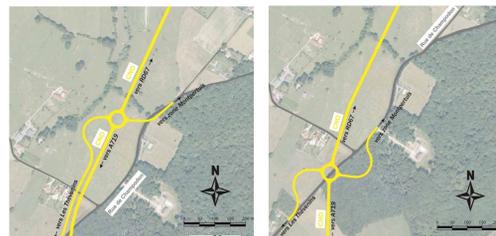
■ Le raccordement à l'A719

Ce raccordement s'effectuera grâce à un giratoire à trois branches qui permettra l'ensemble des mouvements entre le contournement nord-ouest et l'A719. Il se situera à l'est de la barrière de péage prévue sur l'A719 afin de garantir la gratuité du CNO.

■ La desserte de Montpertuis

La desserte de la future zone d'activités économiques de Montpertuis représente un enjeu fort pour le développement du nord-ouest de l'agglomération Vichysoise. Un giratoire sera donc réalisé au niveau de la Croix-Saint-Fiacre, à l'intersection avec la rue de Champodon.

Pour réaliser ce giratoire, deux solutions ont été étudiées pour la variante Thévenins :

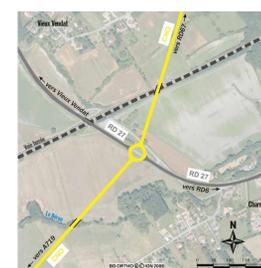


Pour la variante Gros Bois, la solution étudiée est la suivante :



■ Le point d'échanges avec la RD27

Le contournement nord-ouest viendra couper la RD 27. Un carrefour giratoire à quatre branches sera créé pour rétablir cet axe de circulation et permettre tous les mouvements entre la RD 27 et le CNO.

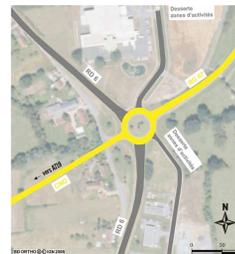


Pour réaliser ce point d'échanges, la RD27 devra être relevée jusqu'au niveau du contournement nord-ouest.

Ses caractéristiques géométriques seront donc modifiées sur 500 mètres environ.

■ Le raccordement à la RD67

Le contournement nord-ouest viendra se raccorder sur le giratoire de la Goutte, à l'emplacement de l'actuel accès des riverains. Celui-ci sera rétabli sur la RD 6.



L'ANALYSE COMPARATIVE DES VARIANTES ET DE LEURS IMPACTS

■ Les aspects techniques

	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 (en km)	7	6,6	6,2	6,4	6,2	5,8
Différentiel de volume entre déblais et remblais (en milliers de m³)	- 40	- 120	20	- 110	- 200	- 40
Coût estimatif (en millions d'euros)	58 - 63	57 - 62	63 - 68	57 - 62	56 - 61	62 - 67

■ Les impacts sur l'environnement

	VARIANTES SUD		VARIANTES NORD		
	Gros Bois	Thévenins	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie ferrée
Milieu naturel					
Habitats	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort
Espèces	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort
Fonctionnement écologique	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort	Impact Fort
Milieu humain					
Bruit	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen
Paysage	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen
Agriculture	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen	Impact Moyen

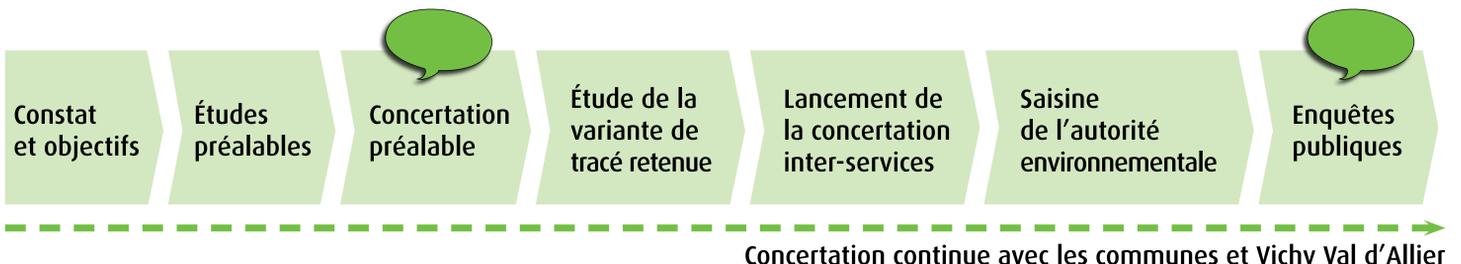


LA CONCERTATION, UNE DÉMARCHE CONTINUE INTÉGRÉE AU PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROJET

L'élaboration d'un projet comme celui du contournement nord-ouest de Vichy est un processus long et complexe dans lequel s'inscrivent une démarche continue de concertation avec les acteurs locaux et des temps de consultation du grand public.

DE L'IDÉE À LA RÉALISATION...

LES GRANDES ÉTAPES DE CONCEPTION DU PROJET



■ **Constat et objectifs** : l'agglomération Vichyssoise se situe à l'écart des grandes infrastructures de transport ce qui nuit à son attractivité et à son développement. Par ailleurs, les voiries locales subissent une hausse des niveaux de trafic et accueillent de nombreux véhicules en transit, engendrant de fortes nuisances pour les habitants des communes traversées. Le CNO permettra d'améliorer la desserte de l'agglomération, d'accompagner son développement notamment économique et de redonner une vocation urbaine aux voiries locales comme la RD6.

■ **Études préalables - depuis 2011** : élaboration et comparaison de différents scénarii permettant d'atteindre les objectifs fixés.

■ **Concertation préalable - novembre 2013** : sollicitation et recueil des avis des acteurs locaux et du grand public sur le projet et les variantes de tracé proposées.

■ **Étude de la variante de tracé retenue - 1^{er} semestre 2014** : analyse des impacts liés au tracé du CNO et réalisation du dossier en vue de l'obtention de sa déclaration d'utilité publique.

■ **Lancement de la concertation inter-services (CIS) - novembre 2014**

■ **Saisine de l'autorité environnementale (AE) - début 2015** : évaluation des impacts environnementaux du projet par une autorité compétente en matière d'environnement.

■ **Enquêtes publiques - été 2015** : validation du projet d'aménagement proposé par l'État en le soumettant à enquête publique au titre de la déclaration d'utilité publique (DUP) et de la loi sur l'eau.

COMMENT PARTICIPER ?

→ ÉCHANGER

2 réunions publiques près de chez vous

■ **Mardi 19 novembre à 19 h 00 à Charmeil**
Rue Breynat Saint-Verand (salle polyvalente)

■ **Lundi 25 novembre à 19 h 00 à Vendat**
Rue de Saint-Rémy (salle polyvalente)

4 permanences tenues par la DREAL Auvergne

■ **Jeudi 21 novembre**
> à l'Hôtel de Ville de Charmeil de 10 à 13 h
> à l'Hôtel de Ville d'Espinasse-Vozelle de 14 h à 17 h

■ **Mercredi 27 novembre**
> à l'Hôtel de Ville de Vendat de 10 h à 12 h
> à l'Hôtel de Ville de Saint-Rémy-en-Rollat de 14 h à 17 h

→ S'EXPRIMER

■ **dans les registres de concertation** mis à votre disposition dans les mairies des communes d'Espinasse-Vozelle, Bellerive-sur-Allier, Vendat, Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat, Saint-Germain-des-Fossés et Creuzier-le-Neuf ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération Vichy Val d'Allier

■ **sur internet en remplissant le formulaire disponible sur le site de la DREAL Auvergne** : www.auvergne.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « infrastructures routières nationales »

Un bilan de cette phase de concertation sera rédigé par l'Etat et mis à disposition sur le site internet de la DREAL Auvergne dès la fin d'année 2013.



5