Contournement nord-ouest de Vichy



CETE

de Lyon

de l'Écologie.

da Développement

Copil du 27/09/2013



Sommaire

- Réunions techniques DREAL / CETE / CL depuis le Copil du 15/04
- Rappel des variantes de tracé
- Enseignements des études de trafic
 - Rappel des hypothèses
 - Principales valeurs sur le CNO
 - Impact du point d'échange RD27
 - Conclusion sur raccordement RD67
 - Principales évolutions sur le reste du réseau
- Comparaison des variantes
 - Milieu naturel
 - Milieu humain
 - Bruit
 - Agriculture
 - Hydrogéologie Zones humides
 - Paysage
 - Aspects techniques
 - 1^{er} éléments de synthèse
 - Concertation Poursuite des études





Réunions DREAL / CETE / CL

Dates

- Le 28 juin 2013, mairie de Saint Rémy en Rollat, transports Bonnafous et usine Valmont-Sermeto
- Le 30 juillet 2013, mairies d'Espinasse-Vozelle, Charmeil et Communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier
- Le 05 septembre 2013, mairies de Bellerive-sur-Allier et Vendat

Déroulement

- Retour sur les éléments présentés lors du Copil du 15 avril 2013
- Présentation des premiers éléments de comparaison des variantes
- Point sur les rétablissements
- Recueil des observations / échanges



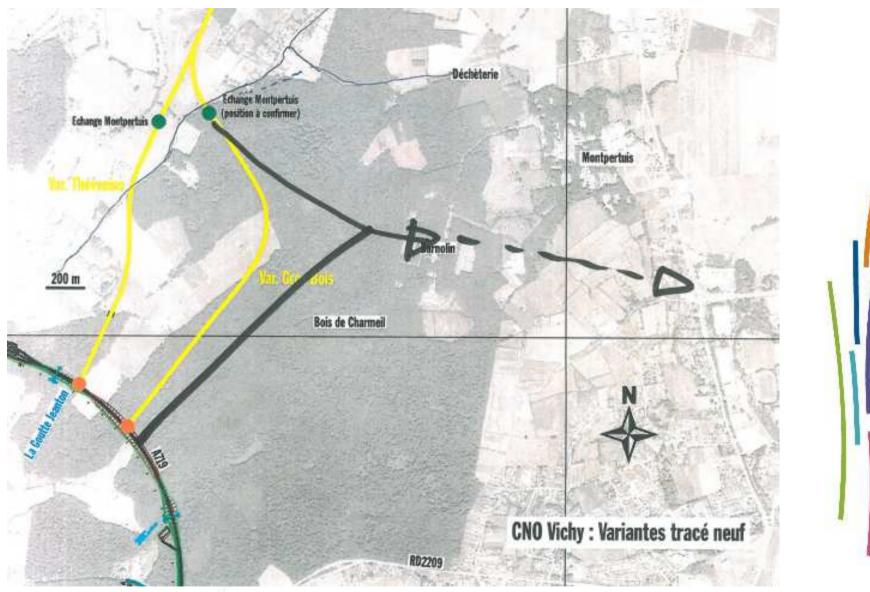
Réunions DREAL / CETE / CL

- Principaux enseignements
 - Précisions sur fonctionnement des entreprises potentiellement impactées par la variante « voie ferrée » et en cas de décalage du point de raccordement Nord
 - Rappel des objectifs du SCOT dans ce même secteur
 - Sensibilité particulière du secteur « sud » aux impacts agricoles (effets cumulés A719)
 - Proposition variante Espinasse-Vozelle
 - Sensibilité des secteurs urbanisés de Charmeil potentiellement impactés
 - Proposition VVA d'une démarche concertée avec les réflexions zones de Montpertuis (effets cumulés et possible mutualisation des mesures compensatoires)



Réunions DREAL / CETE / CL

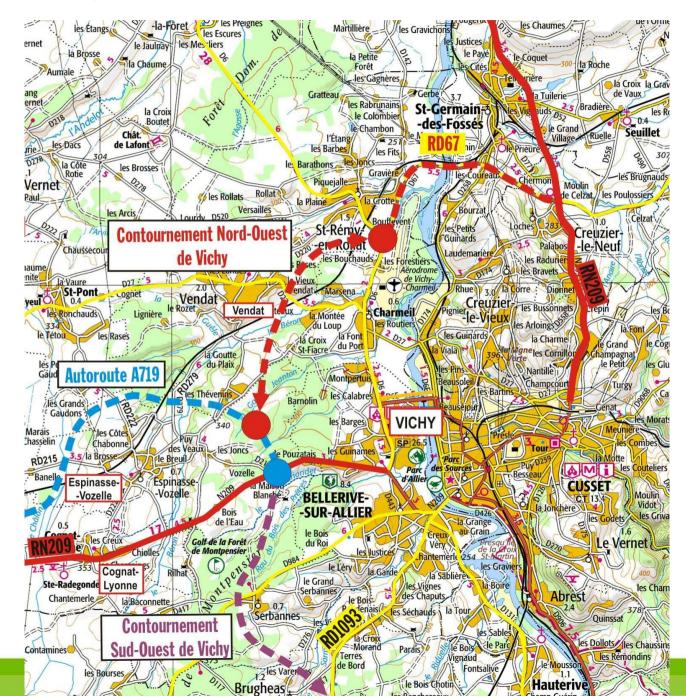
Proposition Espinasse-Vozelle et suites données





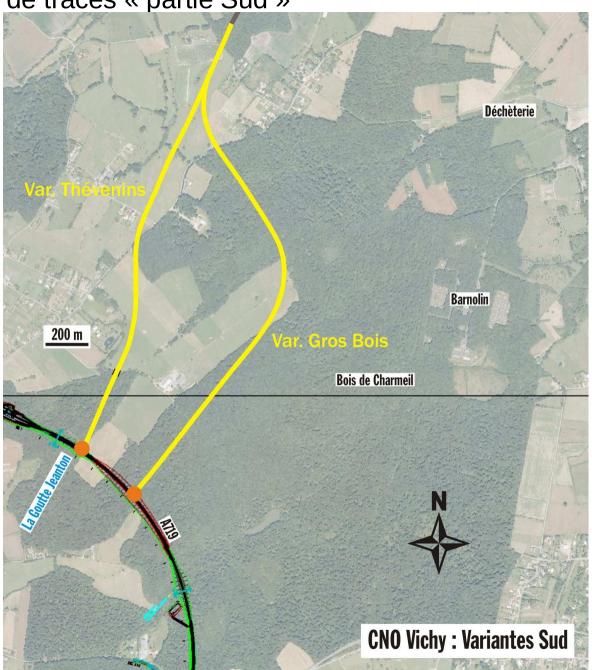
Solution non retenue pour la suite des études

Retour sur le périmètre



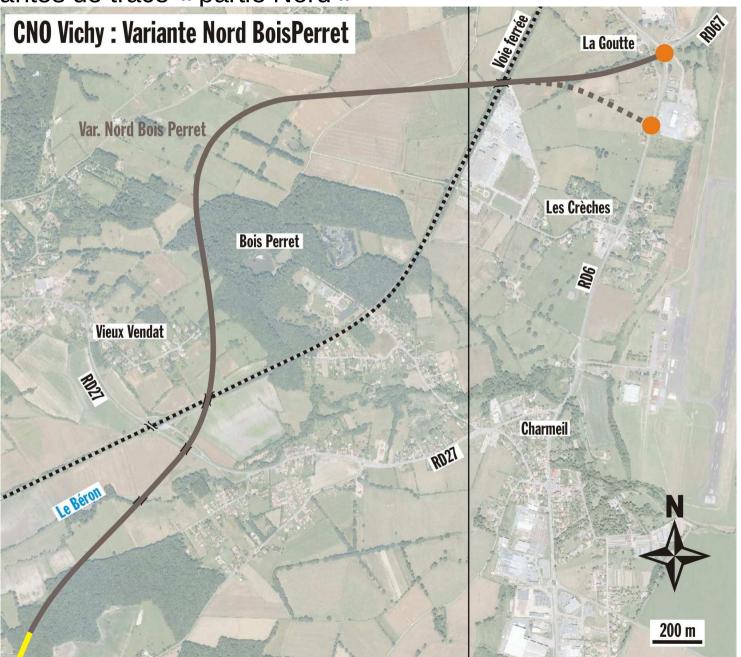


Variantes de tracés « partie Sud »



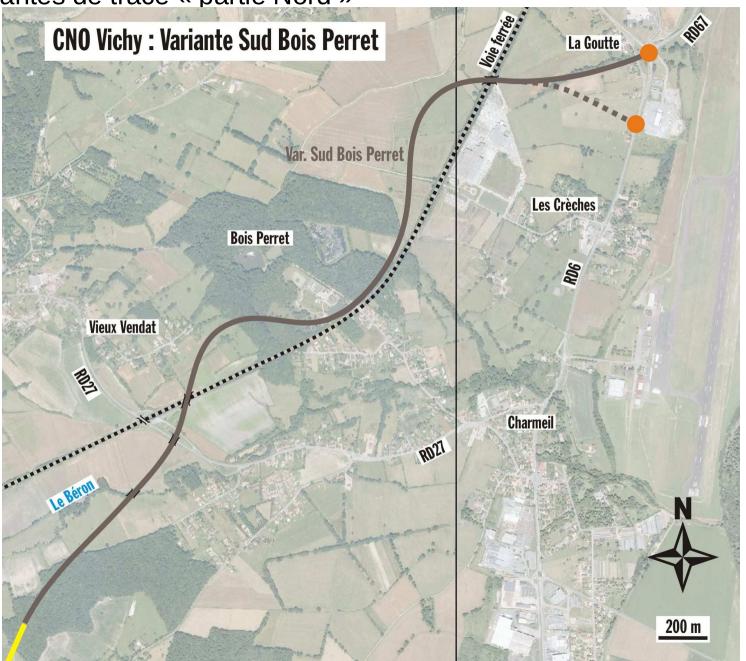


Variantes de tracé « partie Nord »



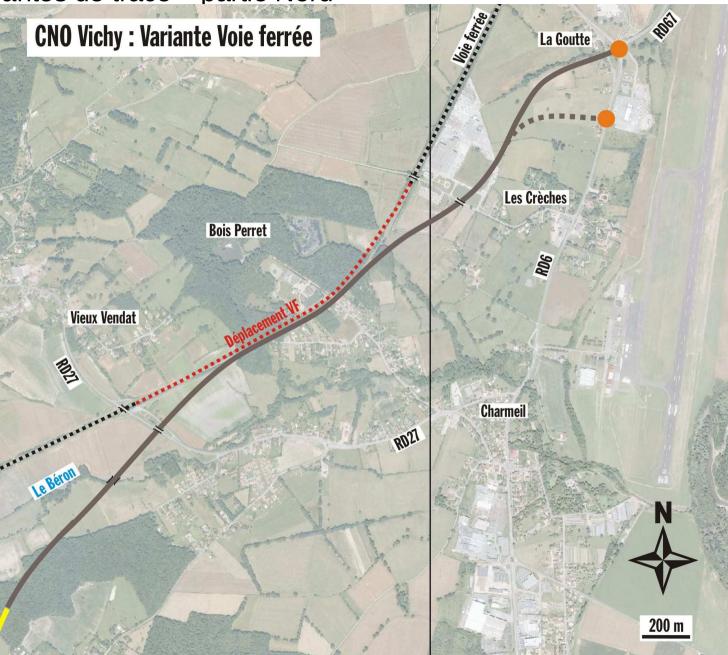


Variantes de tracé « partie Nord »



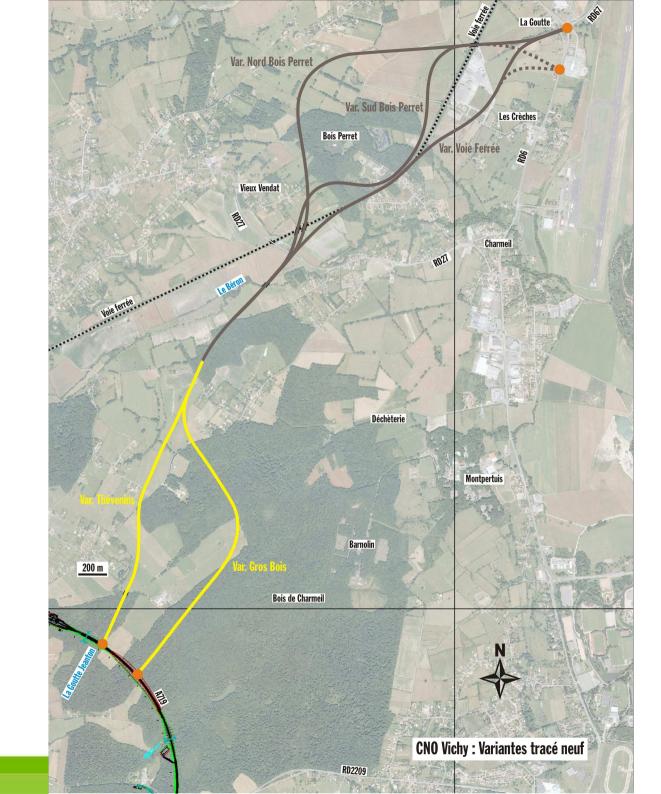


Variantes de tracé « partie Nord »





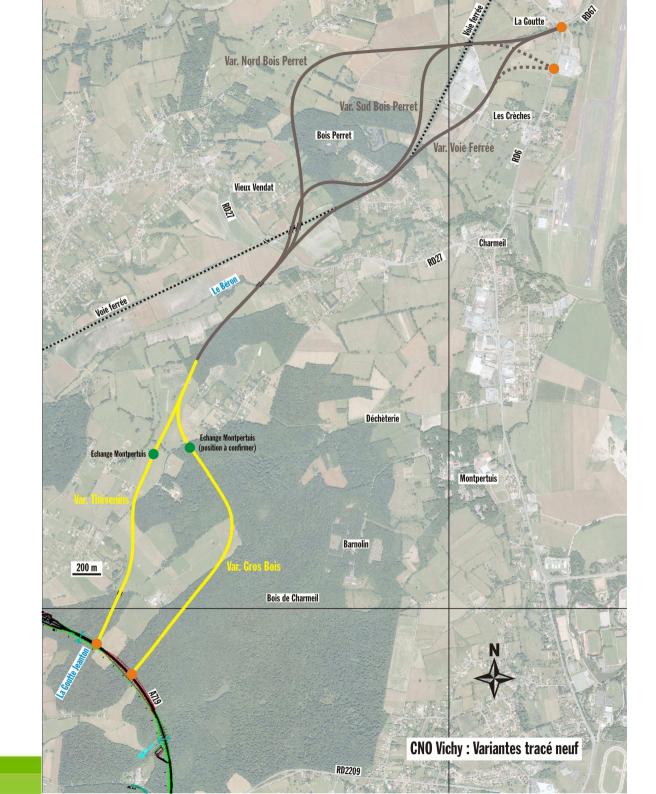
 Variantes de tracé synthèse





 Point(s) d'échanges intermédiaire(s)

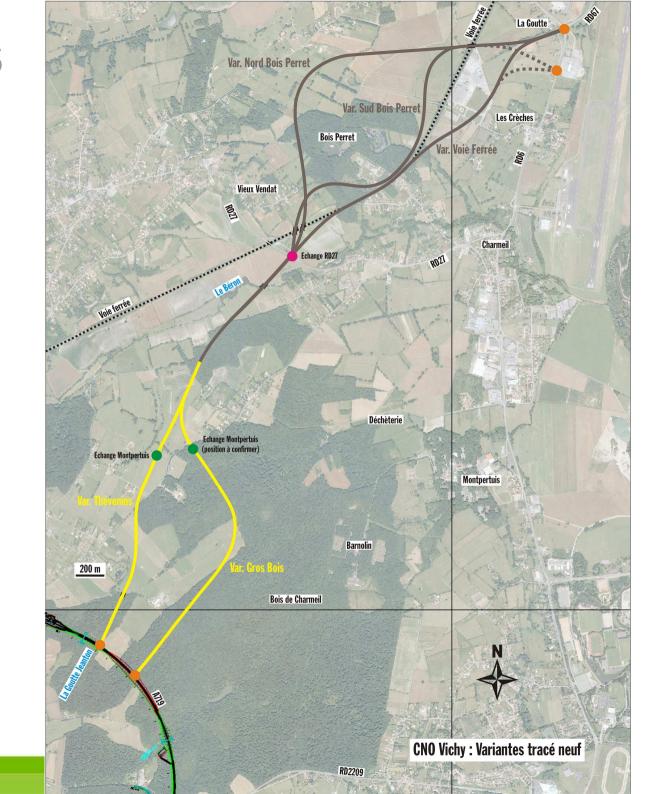
> Solution de base avec point d'échange pour desserte de la zone de Montpertuis





 Point(s) d'échanges intermédiaire(s)

> Option échange complémentaire avec RD27





Enseignements des études de trafic Rappel de hypothèses et méthodes

- Hypothèses partagées d'évolution des conditions de déplacement
 - Aux horizons mise en service et mise en service + 20 ans (études réglementaires air et bruit)
 - Prenant en compte les évolutions passées, les hypothèses de croissance des cadrages ministériels, les objectifs de développement du SCOT
 - Prenant en compte la réalisation des autres infrastructures pour les comparaisons et la définition des impacts spécifiques (études air essentiellement)
- 3 hypothèses de croissances « générales » à 0, 0,5% et 1% par an
- Identification des principaux pôles de croissance pour une intégration ciblée des évolutions attendues dans la modélisation de la situation future
- Elaboration d'un modèle calé en situation actuelle

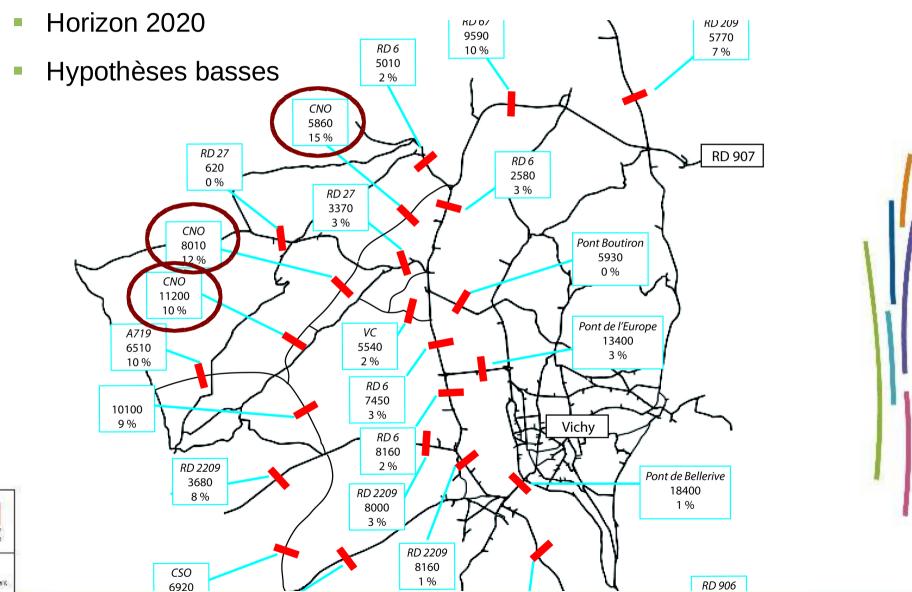


Enseignements des études de trafic Principales valeurs sur le CNO

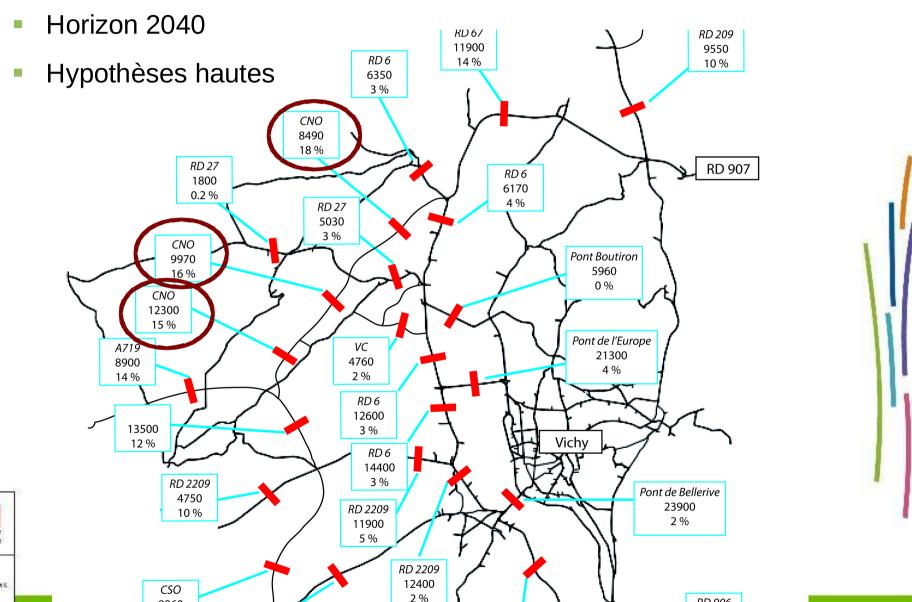
- Pas de différences entre les différentes variantes de tracés
- A l'horizon mise en service (horizon 2020 CSO réalisé)
 - De 6000 à 11500 véhicules par jour selon les sections
 - De 10 à 15 % de PL
 - Peu de variations selon les hypothèses (échéance proche)
- A l'horizon mise en service + 20 ans (horizon 2040 CSO réalisé)
 - De 6000 à 8500 véhicules par jour pour la section la moins chargée
 - De 6000 à 10500 véhicules par jour pour la section intermédiaire
 - De 11500 à 13000 véhicules par jour pour la section la plus chargée
 - De 14 à 18 % de PL



Enseignements des études de trafic Principales valeurs sur le CNO



Enseignements des études de trafic Principales valeurs sur le CNO



Enseignements des études de trafic Impact du point d'échange RD27

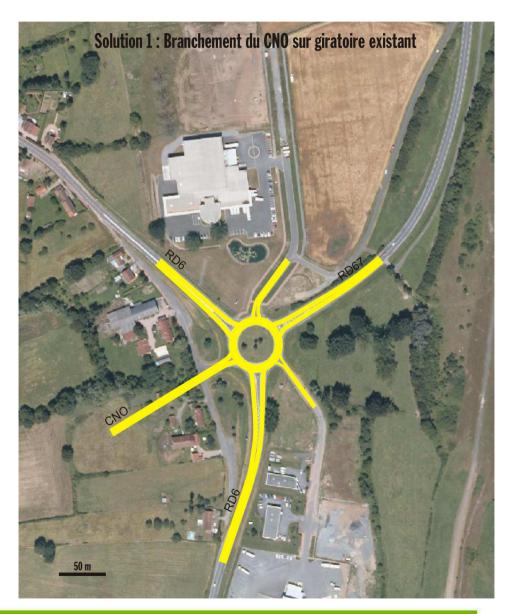
- Vis à vis du CNO :
 - Tracé moins attractif en absence de point d'échange
 - 500 véhicules sur la section Nord et 2000 sur la section centre
- Vis à vis de la RD27 :
 - Peu ou pas d'impact côté Vendat (limite du modèle)
 - Croissance limité côté Charmeil sans atteindre les trafics actuels (maximum 5200 pour 5600 actuellement)
- Proposition de retenir le point d'échange





Enseignements des études de trafic Conclusions sur raccordement RD67

- Solution de base
- Réserves de capacité supérieures à 25 % à l'Horizon 2040 sur toutes les branches
- Abandon des propositions de décalage vers le sud





Enseignements des études de trafic Principales évolutions sur le reste du réseau (horizon 2040)

- Sur la RD6
 - De -50 % à -20 % par rapport à la situation actuelle (selon scénarios et sections)
- Sur les franchissements de l'Allier
 - Quasi doublement du trafic de la RD67 (passage de 6 à 12000 véhicules)
 - Stagnation ou légère baisse sur le pont Boutiron
 - Environ +15 % sur le pont de l'Europe (passage de 18 à 21000 véhicules)
 - Environ -15 % sur le pont de Bellerive (passage de 28 à 24000 véhicules)
- Sur la RD2209 en traversée de Bellerive-sur-Allier
 - Environ -35 % (passage de 19 à 12000 véhicules)



Comparaison des variantes Milieu Naturel

EGIS Environnement





Sommaire

- Méthodologie
- Analyse comparative des variantes
- Mesures et impacts résiduels
- Synthèse



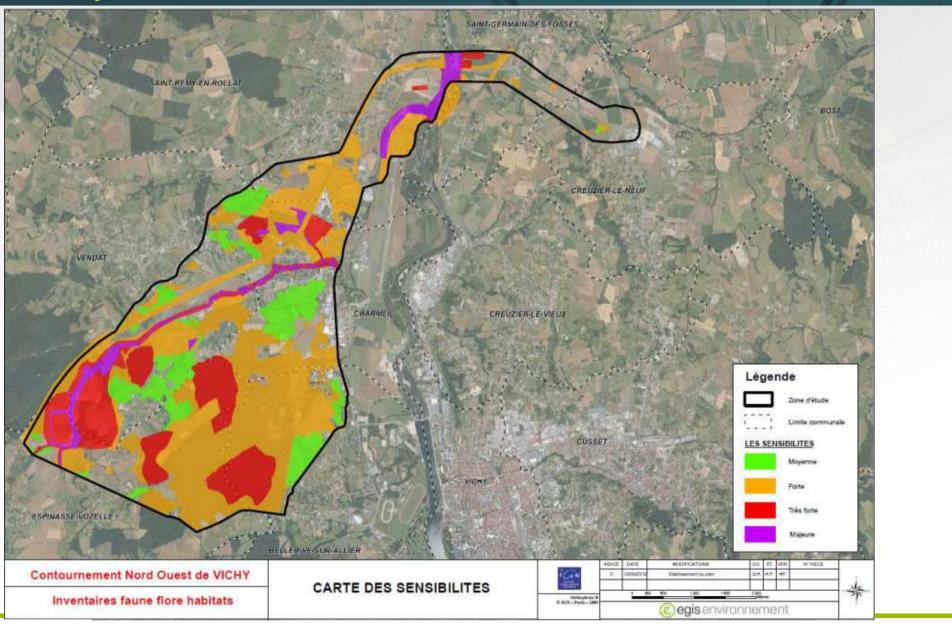
Zones à enjeu

- Bois de Charmeil
- Goutte de Plaix
- Vallée du Béron
- Bois Perret et zone humide attenante
- Boire des Carrés





Zones à enjeu



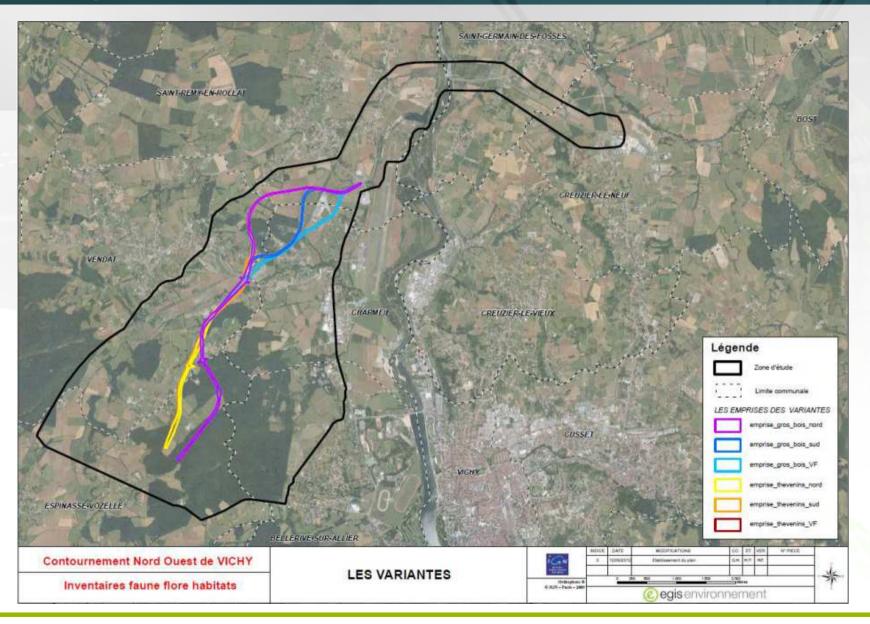


Chapitre 1 : Méthodologie

- Évaluation des niveaux d'impacts basée sur le niveau d'enjeu des espèces et habitats d'espèces
- 4 critères d'évaluation retenus:
 - Réglementation et inventaires
 - Habitats
 - Espèces
 - Fonctionnement écologique
- 5 niveaux d'impact définis:
 - Majeur
 - Très fort
 - Fort
 - Assez fort
 - Moyen

Section4 – Perret	Variante Gros Bois Nord Bois Perret	Variante Gros Bois Sud Bois Perret	Variante Gros Bois Voie Ferrée	Thévenins Nord Bois Perret	Thévenins Sud Bois Perret	Thévenins Voie Ferrée
Impacts liés à la réglementati on et aux inventaires	Impact faible	Impact faible	Impact faible	Impact faible	Impact faible	Impact faible
Impacts liés aux habitats	Impact assez fort	Impact fort	Impact assez fort	Impact assez fort	Impact fort	Impact asset fort
Impacts liés aux espèces	Impact assez fort à fort	Impact très fort	Impact très fort	Impact assez fort à fort	Impact très fort	Impact très fort
Impacts liés au fonctionnem ent écologique	Impact assez fort	Impact fort	Impact fort	Impact assez fort	Impact fort	Impact fort







- Section centrale « commune » à toutes les variantes, elles se distinguent par le passage au niveau du Bois de Charmeil et au niveau de Bois Perret
- Les impacts sur la section centrale (Thévenins, coteau et vallée du Béron):
 - Impact fort sur les habitats ouverts du coteau (surface restreinte), habitats reptiles et pie-grièche écorcheur,
 - Impact fort sur les habitats forestiers,
 - Impact très fort sur les habitats rivulaires du Béron mais évitement des prairies humides,
 - Impact fort sur les espèces et la fonctionnalité écologique du flux biologique présent sur le Béron (loutre, castor).







CNO Vichy

Variantes Sud:

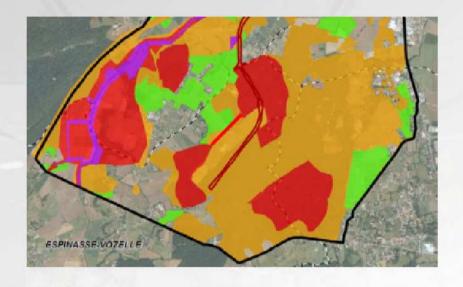


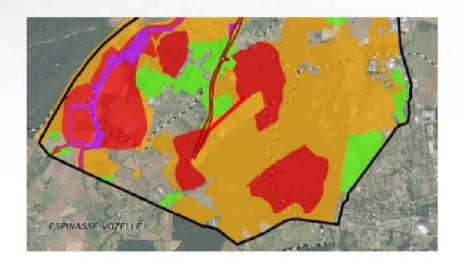
Gros Bois :

- impact très fort sur le bois de Charmeil, habitats chat forestier, batraciens, chiroptères (lisières) et pic mar,
- Impact très fort de fragmentation de l'ensemble forestier du Bois de Charmeil.

Thévenins :

- Impact fort sur le bois de Charmeil, vallon Goutte Jeanton et prairies Gros Bois, habitats chat forestier, chiroptères, batraciens, insectes et pic mar,
- Impact fort à assez fort fonctionnel sur une partie du Bois de Charmeil.







CNO Vichy

Variantes Nord:



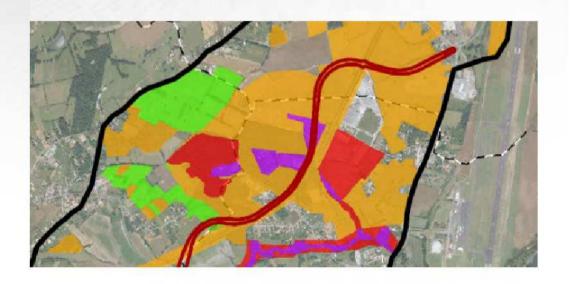
Nord Bois Perret :

- Impact assez fort sur habitats de prairie et de culture, en bordure de l'habitat crapaud sonneur à ventre jaune,
- Impact assez fort de destruction d'habitats forestiers (bordure)
- Impact assez fort de coupure des connectivités.



Sud Bois Perret

- Impact très fort sur habitats de prairie et de culture, habitat batraciens dont crapaud sonneur à ventre jaune, habitat avifaune dont PGE et alouette lulu, habitat insectes (agrion de Mercure et cuivré des marais)
- Impact fort de destruction d'habitats forestiers
- Impact fort de coupure des connectivités.





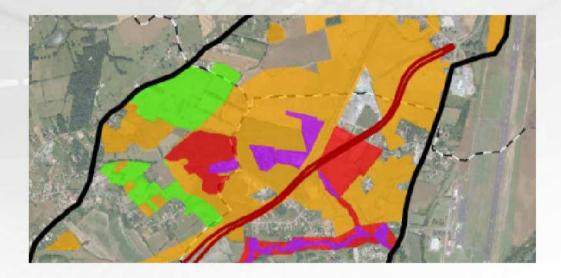
CNO Vichy

Variantes Nord:



Voie ferrée

- Impact très fort (lié au déplacement de la VF) sur habitats de prairie et de culture, habitat batraciens dont crapaud sonneur à ventre jaune, habitat avifaune dont PGE et alouette lulu, habitat insecte (cuivré des marais)
- Impact assez fort de destruction d'habitats forestiers,
- Impact fort de coupure des connectivités.





Chapitre 3 : Mesures et impacts résiduels

- Variantes Sud:
 - Gros Bois: passages grande faune et batraciens spécifiques, impact surfacique résiduel très fort
 - Thévenins: aménagement du franchissement de Goutte Jeanton, impact surfacique résiduel assez fort
- Variantes Nord:
 - Nord Bois Perret : traitement des lisières Bois Perret, impact fonctionnel et surfacique résiduel assez fort
 - Sud Bois Perret: traitement des lisières Bois Perret, difficulté de réaliser des ouvrages de rétablissement de transparence fonctionnelle, impact fonctionnel et surfacique résiduel très fort
 - Voie ferrée: traitement des lisières Bois Perret, difficulté de réaliser des ouvrages de rétablissement de transparence fonctionnelle, impact fonctionnel et surfacique résiduel très fort



Chapitre 4 : Synthèse

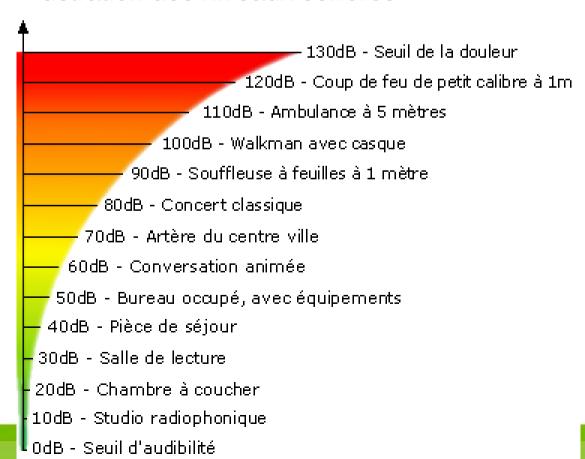
IO Vichy – Flore Habitats

- Variantes Sud:
 - OVariante Thévenins moins impactante que Grois Bois sur le plan fonctionnel et consommation d'habitats forestiers
- Variantes Nord:
 - Ovariante Nord Bois Perret moins impactante que Sud Bois Perret et Voie ferrée car évitement d'habitats batraciens (dont crapaud sonneur à ventre jaune), avifaune et insectes (dont agrion de Mercure et cuivré des marais)

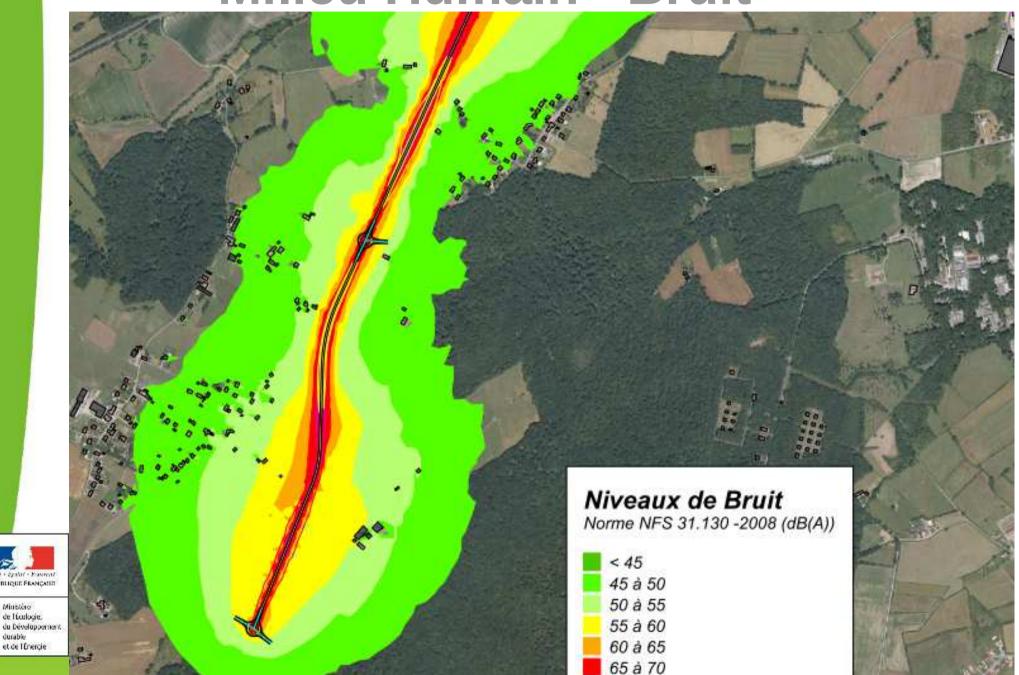




- Seuils réglementaires
 - 60 (jour) et 55dB(A) (nuit)
- Calculs réalisés à l'horizon mise en service +20 ans avec hypothèses hautes (de 8500 à 13000 véhicules sur le CNO)
- Illustration des niveaux sonores

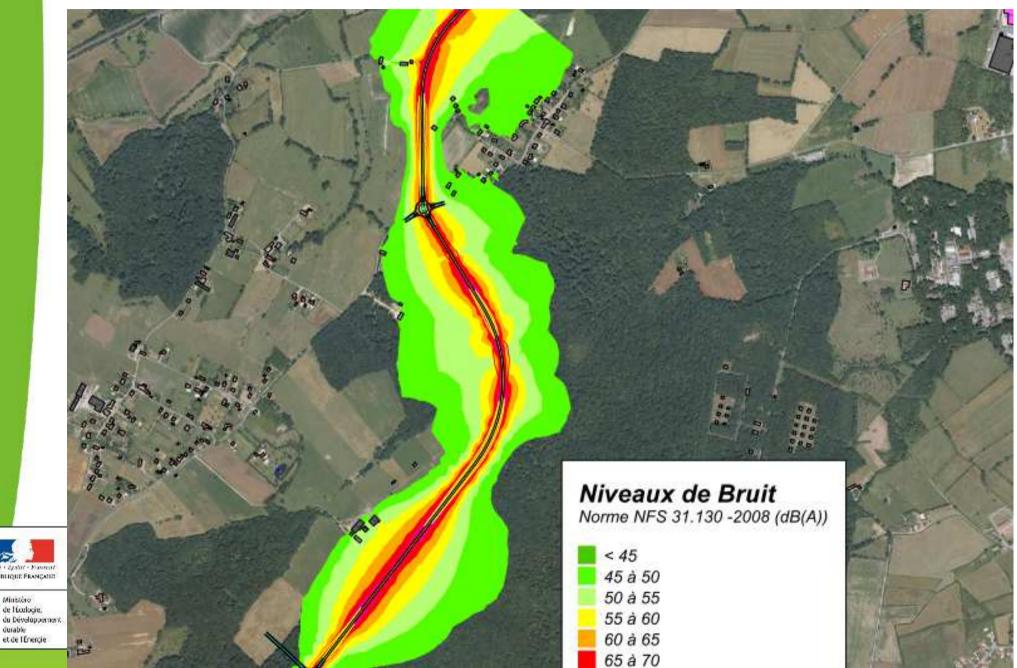






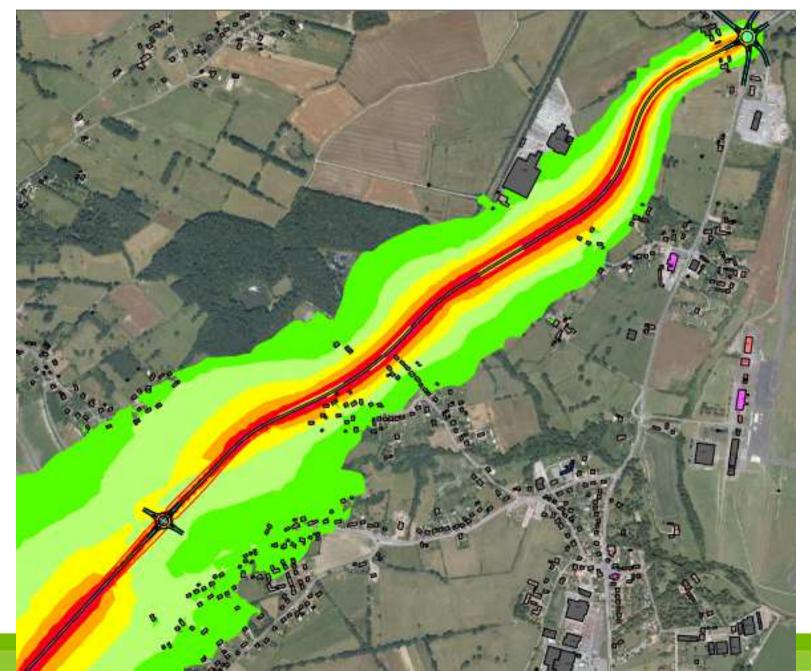
de l'Écologie.

et de l'Énergie



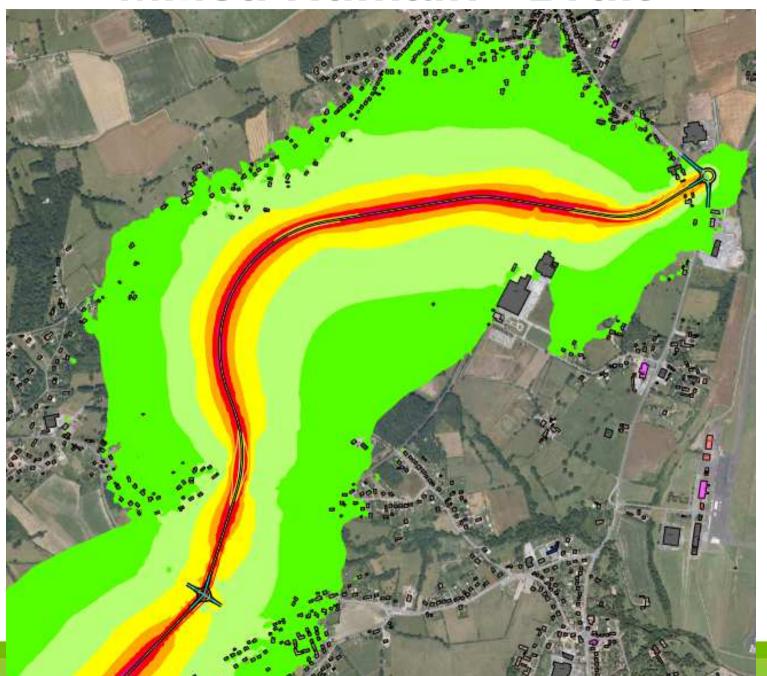
de l'Écologie.

et de l'Énergie





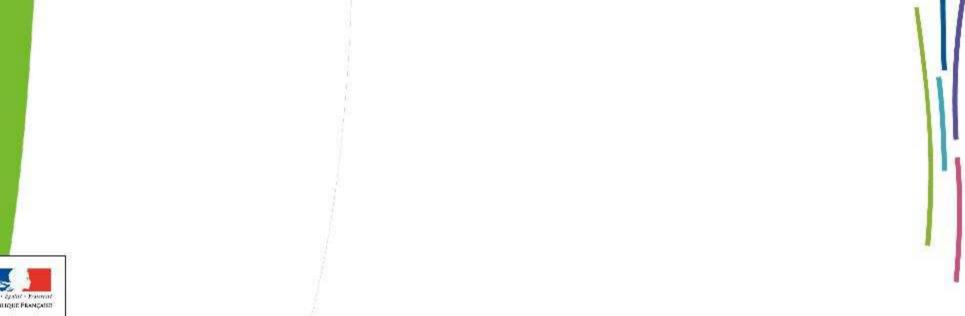
Comparaison des variantes Milieu Humain - Bruit





Comparaison des variantes Milieu Humain - Bruit

- Peu de secteurs au-dessus des seuils réglementaires
 - Secteur « Charmeil » dans le cas de la variante « voie ferrée »
 - Secteur Giratoire « de la Goutte » au Nord sur l'ensemble des variantes





Comparaison des variantes Milieu Humain - Agriculture

Chambre d'Agriculture





Impact comparé des variantes de passage sur l'agriculture

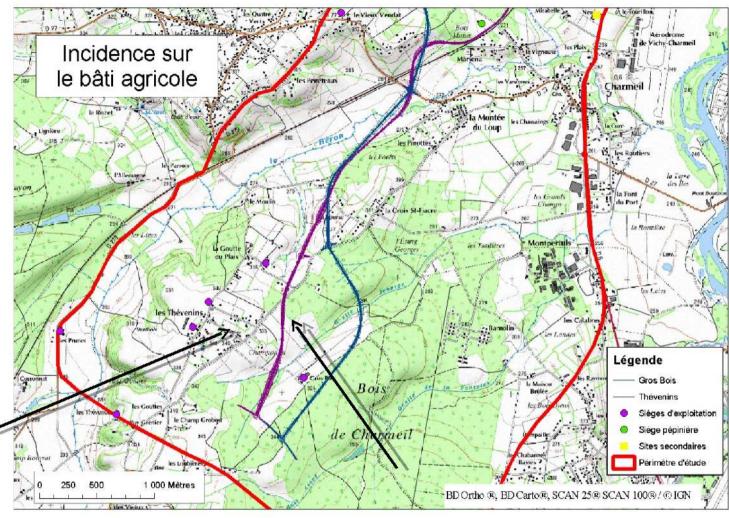
La méthode d'étude

Impact agricole de chaque variante, en s'appuyant sur les enjeux et sensibilités repérés dans la première phase d'étude :

- -Le bâti agricole
- -Les structures d'exploitation
- -La pédologie
- -L'occupation du sol
- -L'hydraulique agricole
- -Les engagements agri-environnementaux
- -Les circulations agricoles

Analyse comparative permettant de hiérarchiser les variantes au regard de la composante agricole (dans la partie sud d'une part, nord d'autre part).

Impact des variantes sud sur le bâti agricole



enclavement de la ferme entre bois, CNO et A719, rapprochement des exploitations

situées sur le plateau.

Thévenins:

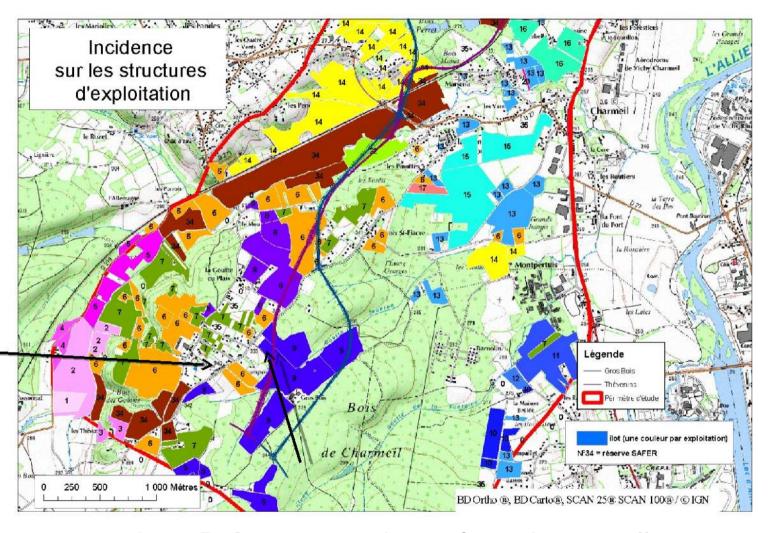
passage à

ferme de

200 m de la

Gros-Bois : passage à 150 m de la ferme de Gros Bois

Impact des variantes sud sur les structures d'exploitation

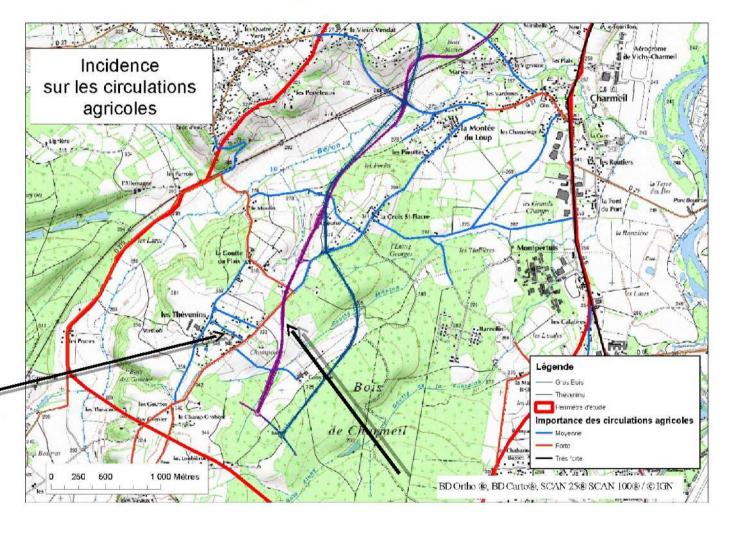


Thévenins:
2300 m de tracé
sur parcelles
agricoles, 6
exploitations
impactées.

Gros Bois : 1300 m de tracé sur des parcelles agricoles, 5 exploitations impactées.

Impact des variantes sud sur les circulations agricoles

Thévenins:
coupure de 5
voies de
circulation
agricole, dont
l'accès à la ferme
de Gros Bois.



Gros Bois : coupure de 3 voies de circulation agricole

Synthèse dans la partie sud

La Variante Thévenins est plus impactante sur l'activité agricole, en raison essentiellement de :

- ☐ I'enclavement d'un siège d'exploitation (ferme de Gros Bois) ;
- ☐ l'importance du linéaire de tracé affectant du parcellaire agricole (2300 m, contre 1300 m pour la variante Gros Bois);
- ☐ La déstructuration parcellaire et les coupures de circulations agricoles sur le secteur morcelé du plateau des Thévenins.

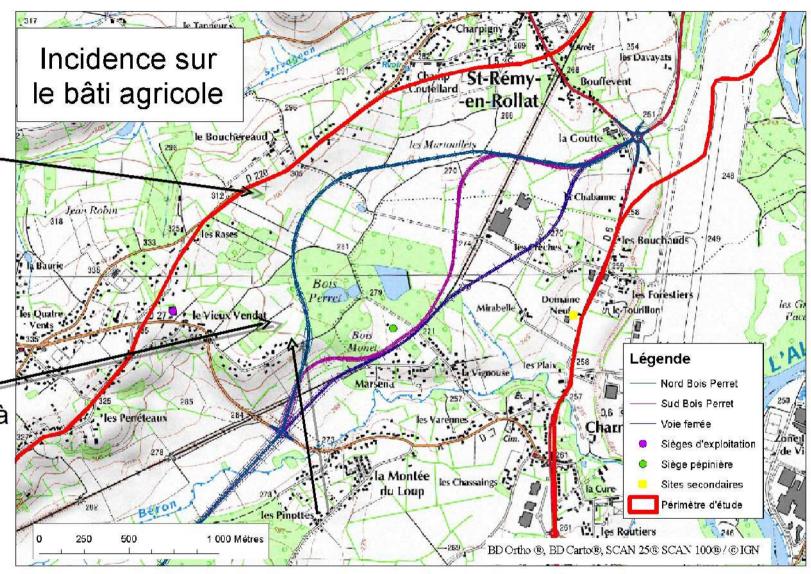
Remarque : l'incidence au regard de la qualité agronomique des sols, de la nature des cultures impactées et de l'hydraulique agricole est équivalente pour les deux variantes.

Impact des variantes nord sur le bâti agricole

Nord Bois
Perret : se
rapproche de la
ferme du Vieux
Vendat (environ
700 m).

Sud Bois

Perret: passage à proximité immédiate de la voie ferrée (environ 50 m)



Voie Ferrée : passage à proximité immédiate de la pépinière (environ 80 m) + impact du déplacement de la voie ferrée.

Impact des variantes nord sur les structures d'exploitation

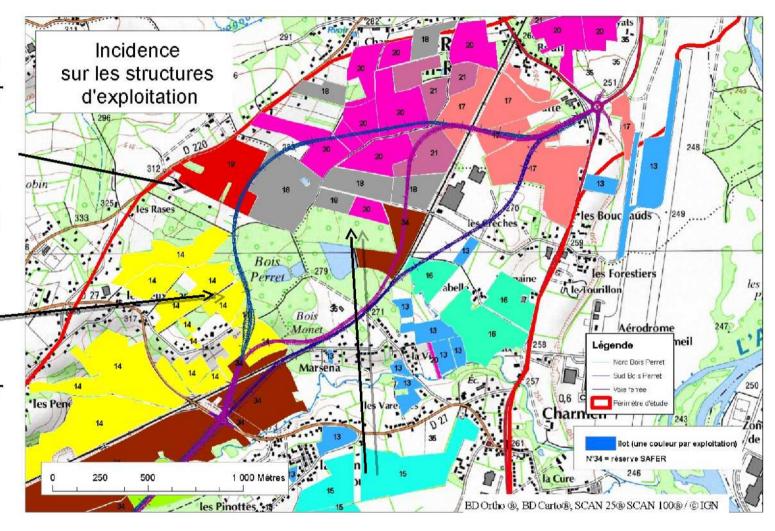
Nord Bois Perret : 2400 m de tracé sur parcelles agricoles, 6 exploitations impactées, coupure forte du secteur des Martoullets.

Sud Bois Perret : 1700 m de tracé sur

parcelles agricoles, 5 exploitations impactées,

délaissés entre

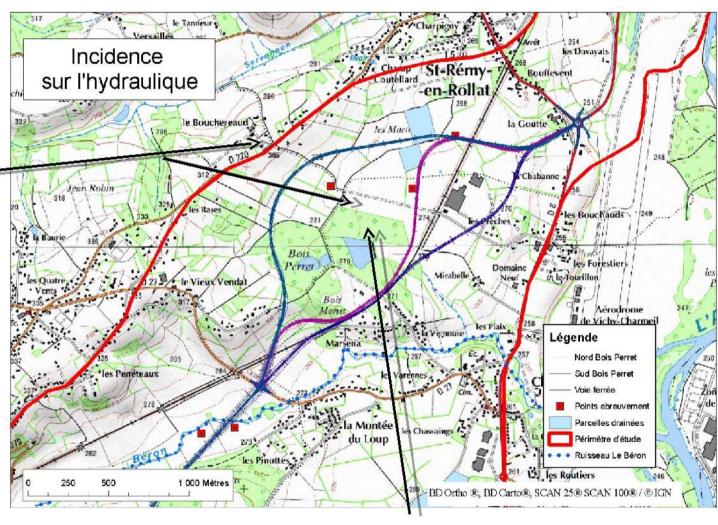
CNO et voie ferrée.



Voie ferrée : 900 m de tracé sur parcelles agricoles, 2 exploitations impactées

Impact des variantes nord sur l'hydraulique agricole

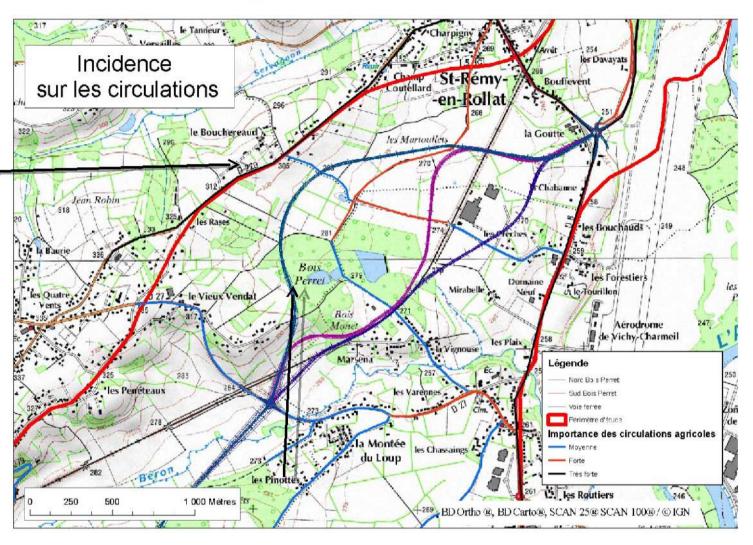
Nord Bois
Perret et Sud
Bois Perret:
coupure de
drainages,
quelques points
d'eau sous
emprises.



Voie Ferrée : pas d'impact sur parcelles drainées, ni sur points d'eau. Impact éventuel du déplacement de la voie ferrée sur les équipements de la pépinière.

Impact des variantes nord sur les circulations agricoles

Nord Bois Perret: coupure de 2 voies de circulation agricole, dont le chemin des Martoullets, très utilisé.



Sud Bois Perret et Voie Ferrée : coupure de deux voies de circulation agricole, dont l'accès à la pépinière.

Synthèse dans la partie nord

La Variante Voie Ferrée est la moins impactante pour l'agriculture : tracé plus court, effet de coupure plus limité sur le parcellaire.

Mais impact du déplacement de la voie ferrée sur la pépinière à préciser.

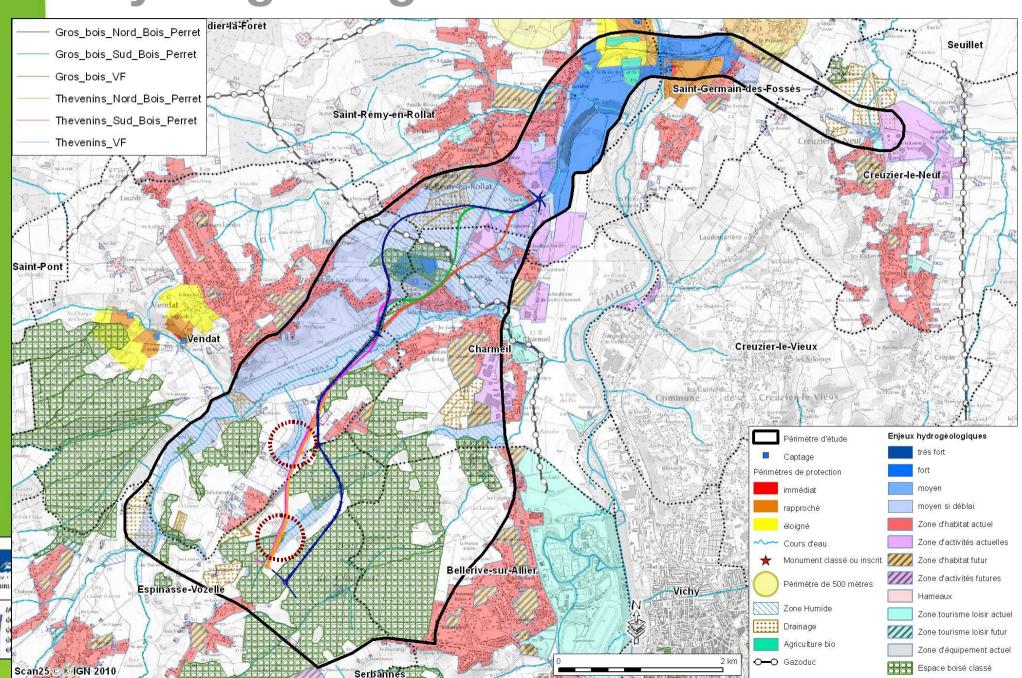
Entre les variantes Sud Bois Perret et Nord Bois Perret, la distinction est moins évidente.

La variante Nord Bois Perret est très pénalisante pour le parcellaire : coupure d'un espace agricole bien conformé, d'une centaine d'hectares, économiquement intéressant, alors que le territoire de l'agglo de Vichy est très mité.

La variante Sud Bois Perret est très contraignante sur le bâti agricole : passage à 50 m de la pépinière et coupure de l'accès.

Remarque : l'incidence au regard de la qualité agronomique des sols et de la nature des cultures impactées est équivalente pour les trois variantes.

Comparaison des variantes Hydrogéologie – zones humides



Comparaison des variantes Paysage

- Variante Thévenins
 - Le remblai à l'extrémité Sud est très important
 - Le tracé en paysage ouvert perturbe la trame du parcellaire agricole
 - La traversée de la vaste zone de prairie ne sera pas adaptée au TN et elle s'éloigne de la lisière forestière qui est un élément structurant du paysage avec lequel il faut composer le tracé.
- Variante Gros Bois
 - Le diagnostic paysager conclut que « tout tracé inscrit dans le bois de Charmeil ne portera pas atteinte au paysage »
 - Elle propose un meilleur profil en long

PREFERER LA VARIANTE GROS BOIS POUR COMPOSER LA SEQUENCE AVEC LA LISIERE DE FORÊT ET PRESERVER LES CLAIRIERES AGRICOLES



Comparaison des variantes Paysage

Variante Nord Bois Perret

- Tracé au départ intéressant car le plus court dans le coteau ; il créera un faible délaissé entre la RD 27 et la voie SNCF qu'il sera facile de boiser en plein pour le cicatriser. En tranchée vers l'habitat, il sera peu perçu et le haut des déblais plantés se fondra dans la trame végétale en place
- Traverse un paysage remarquable ; le motif paysager des alignements majestueux ruraux perdra sa pertinence avec le passage d'une voirie ne composant pas avec le parcellaire agricole

Variante Sud Bois Perret

- Ce tracé est le moins satisfaisant car il perturbe le parcellaire agricole et crée un délaissé très important en triangle difficile à insérer dans la logique agricole.
- Le tracé hypothèque un paysage agricole de valeur; en effet la voie SNCF crée une limite forte entre ruralité et urbanité: il convient de la respecter



Comparaison des variantes Paysage

- Variante Voie Ferrée
 - Malgré le remblai imposant, le tracé est cohérent avec l'échelle du parcellaire agricole ainsi qu'avec le tracé de la voie SNCF par sa rectitude
 - Ce tracé est en déblai dans la prairie. La présence forte dans ce paysage de l'usine Valmont fait perdre le caractère champêtre de ce territoire. La route n'y portera pas atteinte. Le déplacement de la voie SNCF n'entraînera pas de lourdes perturbations, la lisière forestière pourra être recomposée

PREFERER LE PASSAGE DANS LE SECTEUR SITUE A L'EST ET DEJA ARTIFICIALISE

PRESERVER LES TERRITOIRES CHAMPÊTRES

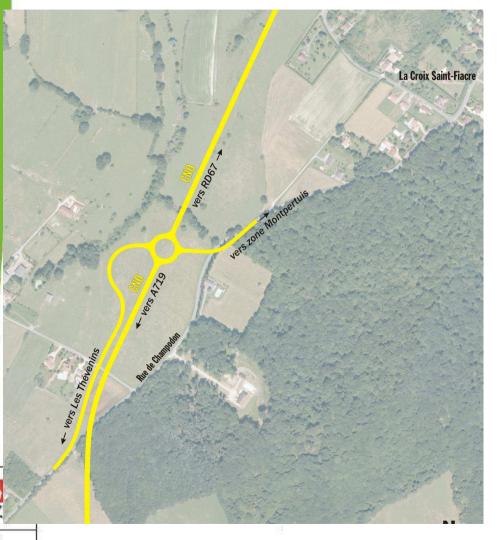


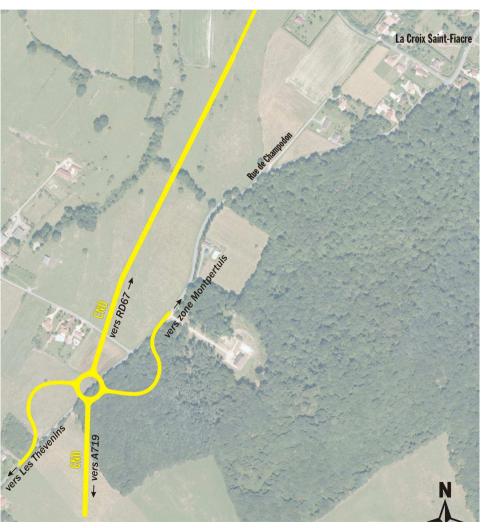
Echanges rue de Champodon / Montpertuis – variante Gros Bois





Echanges rue de Champodon / Montpertuis – variante Thévenins

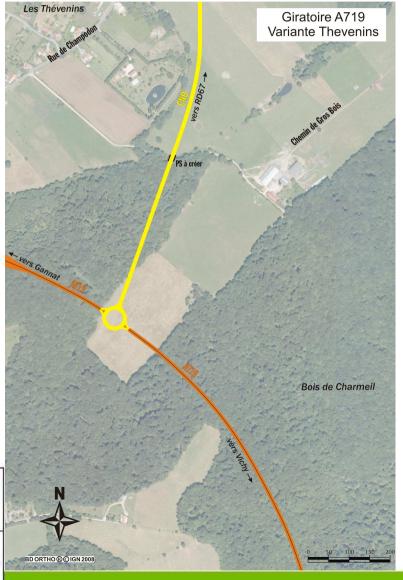


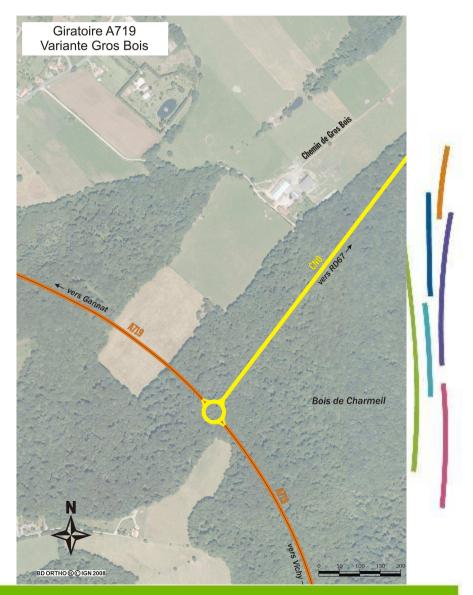


Echanges RD27 – modalités identiques sur les différentes variantes

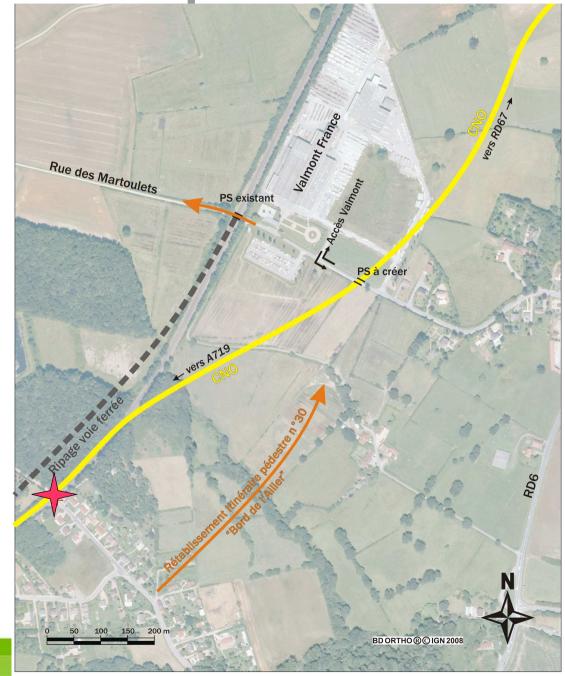


Rétablissement secteur Grois Bois





 Rétablissement secteur Charmeil





Volumes déblais / remblais (ordres de grandeur en milliers de m3)

	Thévenins / NBP	Thévenins / SBP	Thévenins / VF	GB / NBP	GB / SBP	GB / VF
Déblais	200	140	290	230	170	310
Remblais	310	340	330	270	290	290
Solde	-110	-200	-40	-40	-120	20
	4	6	2	2	5	1



 Coûts (Millions €) - Ordres de grandeur à affiner (AFAF, mesures compensatoires, ...)

Thévenins / NBP	Thévenins / SBP	Thévenins / VF	GB / NBP	GB / SBP	GB / VF
57 - 62	56 - 61	62 - 67	58 - 63	57 - 62	63 - 68



- Synthèse pour la partie 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



- Synthèse pour la partie 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 OA)
 - La variante Nord Bois Perret est la moins déficitaire en matériaux



Comparaison des variantes Premiers éléments de synthèse

 Appréciation des niveaux d'impacts <u>hors pondération</u> par rapport aux niveaux d'enjeux

	,		_		
	Gros Bois	Thévenins	Nord Bois Perret	Sud Bois Perret	Voie Ferrée
Milieu Nature	Très fort	Fort	Assez fort	Très fort	Très fort
Cadre de vie	Moyen	Fort	Assez fort	Fort	Fort
Agriculture	Moyen	Fort	Fort	Fort	Moyen
Hydrogéol. ZH	M oyen	Assez fort	Assez fort	Fort	Fort
_					



1 2 1 2 3

Modalités de concertation

- La concertation concernera les **7 communes** suivantes : Espinasse-Vozelle, Bellerive-sur-Allier, Vendat, Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat, Saint-Germain des-Fossés et Creuzier-le Neuf.
- Les modalités proposées :
 - Une concertation publique entre le 13 et le 29 novembre 2013
 - Un dossier de concertation et un registre de concertation à disposition dans chacune des communes et au siège de la Communauté d'Agglomération VVA.
 - Publicité assurée par un communiqué de presse et des articles dans les supports municipaux des communes concernées.
 - Consignation des avis du public via les registres de concertation, le formulaire disponible sur le site internet de la DREAL Auvergne ou les fiches d'expression lors des réunions publiques.
 - 2 réunions publiques à Vendat et Charmeil
 - 1 demi-journée de permanence tenue par la DREAL Auvergne dans chacune des 4 communes directement impactées par les variantes de tracé proposées : Espinasse-Vozelle, Vendat, Charmeil et Saint-Rémy-en-Rollat
 - Les supports de concertation et de communication seront disponibles sur le site internet de la DREAL Auvergne.



Supports de communication

- Pour accompagner la concertation, nous proposons :
 - Un dossier de concertation « grand public », synthétique et accessible
 - Une plaquette de présentation : format A3 plié en deux, 4 pages (présentation du projet, des variantes et des modalités de concertation) pour mise à disposition lors des réunions publiques ainsi que dans les mairies des communes concernées et au siège de VVA
 - Des panneaux d'exposition : format 80x200 + structure autoportante (présentation du projet, des variantes et des modalités de concertation) pour installation lors des réunions publiques ainsi qu'en itinérance sur le périmètre de la concertation
 - Un diaporama de présentation pour animation des réunions publiques.
 - Le site internet de la DREAL Auvergne avec le dossier de concertation et l'ensemble des supports de communication en téléchargement



Bilan de la concertation

 A l'issue de la concertation et après analyse des registres, courriers, courriels et avis formulés lors des réunions publiques, le bilan de la concertation synthétisera les remarques et suggestions.

- Il contiendra :
 - le rappel des modalités de concertation et des moyens de communication mis en œuvre
 - le bilan quantitatif et sa synthèse
 - le bilan qualitatif et sa synthèse
 - les points remarquables nécessitant une réponse du maître d'ouvrage
 - les suites données aux observations formulées.

 Le bilan de la concertation sera présenté lors du prochain COPIL, d'ici la fin d'année 2013.



Poursuite des études - calendrier

- Finalisation de la comparaison des variantes et réalisation du dossier de concertation – octobre 2013
- Phase d'association du public novembre 2013
- Comité de pilotage et choix de la variante fin décembre 2013
- Études techniques de la variante retenue 1er semestre 2014
- Finalisation de l'étude d'impact et du dossier DUP octobre 2014
- Lancement de la concertation inter-services (CIS) novembre 2014
- Saisine de l'autorité environnementale (AE) début 2015
- Enquête publique préalable à la DUP été 2015







