



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'ALLIER

Le Sous-Préfet de Vichy

Vichy, le

25 OCT. 2013

Contournement Nord-Ouest de Vichy

Comité de pilotage

Compte-rendu de la réunion du 27 septembre 2013 en préfecture de Moulins

M. Bideau, secrétaire général de la préfecture de l'Allier souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants et introduit cette nouvelle réunion du comité de pilotage. Elle fait suite au comité de pilotage du 15 avril dernier, qui avait conduit à retenir les différentes variantes de tracé. L'objet de la présente réunion est de présenter l'analyse de ces variantes et de proposer les modalités de concertation publique.

M. Bideau accueille M. Almazan, nouveau sous-préfet de Vichy, qui participe pour la première fois à ce comité de pilotage.

M. Vanlaer, directeur de la DREAL Auvergne précise que les études ont été approfondies pour éclairer le choix à travers l'analyse multicritères des variantes. La présente réunion a pour objet de présenter aux membres du comité de pilotage les éléments qui ont fait l'objet d'un tel approfondissement (tels que les études de trafic) puis la synthèse de la comparaison des variantes selon les différentes thématiques abordées. Les modalités de la concertation publique envisagée seront ensuite présentées ainsi que le calendrier de poursuite des études et procédures.

Mme Edieu, chef du Service Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL Auvergne, commence la présentation du **diaporama (joint en annexe)** par le rappel des réunions techniques qui ont eu lieu au cours de l'été avec les collectivités locales. Elles ont permis de mieux appréhender le futur projet. Des précisions ont également été recueillies sur les contraintes des entreprises potentiellement impactées par la variante «voie ferrée» ou le décalage éventuel du point de raccordement nord.

S'agissant de l'aménagement de la zone de Montpertuis, Vichy-Val d'Allier a proposé une démarche de travail concertée entre les services de l'État et ceux de l'agglomération en particulier sur la mutualisation des mesures compensatoires. Cela nécessitera un avancement simultané des études d'impacts des projets de contournement nord-ouest et de la zone de Montpertuis.

Une proposition de variante alternative au sud a été faite par la commune d'Espinasse-Vozelle. Le tracé proposé décalé à l'est impacte fortement le bois de Charneil et n'est pas compatible avec les objectifs de fonctionnement du site de Montpertuis prévu par Vichy-Val d'Allier. Cette proposition ne sera pas retenue pour la suite des études.

Mme Edieu rappelle les **variantes** retenues qui ont fait l'objet de l'analyse comparative :

- deux variantes au sud, «Gros Bois» et «Thévenins» ;
- une partie commune à toutes les variantes au centre ;
- trois variantes au nord, «voie ferrée», «sud bois Perret» et «nord bois Perret» (toutes évitant le bois Perret qui représente un enjeu fort en raison de la sensibilité du milieu naturel).

M. Magnière, du CETE de Lyon, poursuit le diaporama en présentant les résultats des **études de trafic**. Il rappelle les hypothèses retenues pour l'élaboration du modèle, et la prise en compte des zones de développement de l'habitat et des activités prévues au SCOT de l'agglomération, telle que la zone de Montpertuis.

Un des principaux résultats notables est que le choix de la variante de tracé n'a pas d'impact sur le trafic estimé sur le contournement nord-ouest.

Les valeurs de trafic estimées sur le contournement nord-ouest et le reste du réseau sont présentées sur le diaporama, selon les différents horizons (2020 ou 2040) et hypothèses de croissance de trafic (basse ou haute).

L'impact du point d'échange avec la RD 27 a été testé, en modélisant le trafic avec et sans point d'échange. L'absence du point d'échange est pénalisante pour le contournement nord-ouest, qui absorbe dans ce cas moins de trafic, la RD 6 étant alors moins délestée. Sur la RD 27, il y a peu ou pas d'impact côté Vendat ; côté Charmeil, la présence du point d'échange est plutôt favorable.

Au vu de ces éléments, le maître d'ouvrage propose de retenir ce point d'échange avec la RD 27 dans le projet du contournement nord-ouest.

Les études de trafic ont également montré des réserves de capacité suffisantes à l'horizon 2040 pour le giratoire actuel de « la Goutte » avec un raccordement direct du contournement nord-ouest sur ce giratoire. Il sera donc retenu dans le projet (les propositions de décalage du raccordement qui avaient été présentées sont abandonnées).

Sur le reste du réseau, les études de trafic concluent à :

- une baisse de trafic des RD 6 et RD 2209 en traversée de Bellerive-sur-Allier,
- des évolutions du trafic sur le pont de l'Europe (+15% environ) et le pont de Bellerive (-15% environ), du fait notamment du trafic induit par la zone de Montpertuis, qui se trouve près de l'extrémité ouest du pont de l'Europe,
- un doublement du trafic sur la RD 67 entre le giratoire de La Goutte et le giratoire de Creuzier-le-Neuf. M. Magnière précise que le projet sur la RD 67 actuelle prévoit uniquement une requalification environnementale ; le trafic estimé à terme est compatible avec le profil actuel de la route.

M. Magnière indique que les chiffres de réduction de trafic présentés pour la RD 2209 à Bellerive-sur-Allier (- 35 % entre aujourd'hui et 2040) correspondent à la section de l'avenue de Vichy, et intègrent la réalisation du contournement sud-ouest. M. Guerre souhaite que les chiffres d'évolution de trafic soient également précisés pour la portion « route de Gannat » (rond-point de Boussange / piscine).

M. Denizot, vice-président du Conseil Général de l'Allier, demande si les études de trafic intègrent aussi la liaison avec la RN 7. M. Magnière répond que les scénarios hypothèses hautes à l'horizon 2040 intègrent bien le contournement sud-ouest, le contournement nord-ouest, l'autoroute A 719, la desserte nord et les évolutions des infrastructures nationales, comme l'aménagement de la RCEA.

Un participant demande quelle sera la répartition du trafic au-delà du carrefour giratoire de Creuzier-le-Neuf entre la RN 209 et la RD 907. M. Magnière indique que ce point n'a pas encore été étudié mais qu'il sera précisé.

M. Pouchelle, du bureau d'études Egis Environnement, présente les diapositives relatives au **milieu naturel**. Après un rappel des zones à enjeux du point de vue du milieu naturel, il présente la méthode d'évaluation des niveaux d'impacts des différentes variantes.

Sur la section centrale, commune à toutes les variantes, l'impact sur le milieu naturel est fort, mais pourra être limité par des ouvrages de transparence écologique.

Au sud, la variante « Gros Bois » a un impact très fort sur les habitats, espèces et du point de vue fonctionnel (fragmentation du bois de Charmeil). La variante « Thévenins » a un impact moindre mais qui reste fort.

Au nord, la variante « sud Bois Perret » traverse un secteur humide, avec un impact très fort sur les habitats, en particulier de batraciens et d'insectes. La variante « voie

ferrée » a également un impact fort qui est lié au déplacement de la voie ferrée. La variante « nord bois Perret » évite de nombreux habitats, elle est la plus favorable en terme d'impact sur le milieu naturel (les impacts en terme de coupure restant assez importants).

Quelles que soient les variantes, il restera des impacts résiduels, qui nécessiteront des mesures compensatoires spécifiques. Au sud, pour la variante « Gros Bois » des ouvrages adaptés seront à prévoir dans le bois de Charmeil pour maintenir les connexions écologiques (passages petite faune notamment) ; pour la variante « Thévenins » l'impact résiduel est moindre (car moins de boisements impactés) mais il faudra adapter l'aménagement de l'ouvrage sur la Goutte Jeanton. Au nord, les mesures seront similaires.

M. Magnière, du CETE de Lyon, poursuit la présentation du diaporama en abordant le thème du **bruit**. La modélisation des niveaux sonores s'effectue à terme (horizon 2040) et les calculs ont été réalisés avec les hypothèses de trafic les plus fortes.

Au sud, que ce soit la variante « Gros Bois » ou la variante « Thévenins », il n'y aura pas d'habitation exposée au-delà des seuils réglementaires. L'étude acoustique devra cependant être affinée dans la zone au niveau de la Croix-Saint-Fiacre.

Au nord, pour la variante « voie ferrée », les seuils sont dépassés pour la première rangée de maisons à Charmeil ; le CETE a effectué à nouveau la modélisation en implantant un mur anti-bruit et conclut qu'un tel mur conduirait à redescendre les niveaux de bruit en dessous des seuils réglementaires. Pour la variante « nord bois Perret », le projet est en déblai et le niveau sonore sera inférieur aux valeurs réglementaires.

Dans toutes les variantes, au nord, les habitations au droit du giratoire de « la Goutte » sont touchées par un niveau sonore supérieur aux seuils.

M. Guerre, président de la communauté d'agglomération Vichy-Val d'Allier, demande si les cartes de bruit modélisent uniquement le contournement nord-ouest ou si la voie ferrée est également prise en compte. M. Magnière répond que de manière générale les calculs réglementaires lissent le niveau de bruit dans le temps ; le niveau de bruit modélisé est ainsi fonction du trafic sur la voie ; le faible trafic actuel sur la voie ferrée fait donc que la contribution sonore réglementaire de la voie ferrée est quasi nulle.

Mme Pétilat, maire de Charmeil, intervient sur le trafic qui continuera de passer sur la RD 27 puis la RD 6 en direction du pont de l'Europe. M. Magnière précise que la modélisation tient bien compte de tous ces déplacements et montre une redistribution totale des trafics dans le secteur. L'augmentation de trafic sur le pont de l'Europe est liée notamment à la desserte de la zone de Montpertuis. Quel que soit le scénario, on observera une stagnation voire une légère baisse du trafic sur la RD 27 dans Charmeil, entre aujourd'hui et 2040, et une baisse significative sur la RD 6.

Sur le bruit, Mme Pétilat fait observer l'aspect inesthétique d'un mur au ras des habitations du point de vue des riverains et souhaite que la variante « voie ferrée » ne soit pas retenue.

Mme Degrange, de la chambre d'agriculture de l'Allier, reprend la présentation du diaporama, pour le volet **impacts agricoles**.

Dans la partie sud, la variante « Thévenins » est la plus impactante pour l'activité agricole (enclavement de la ferme de Gros Bois et parcellaire agricole davantage touché, à la fois en superficie et en terme de déstructuration).

Dans la partie nord, la variante « voie ferrée » est la moins impactante pour l'agriculture (l'impact du déplacement de la voie ferrée sur la pépinière restant néanmoins à préciser). Les impacts sont plus forts pour les variantes « nord bois Perret » et « sud bois Perret » sans distinction évidente entre les deux.

M. Lacote, adjoint au maire d'Espinasse-Vozelle précise que l'exploitation de Gros Bois a déjà été fortement impactée par l'autoroute A 719. Il demande s'il serait possible d'écarter un peu plus la variante à l'est pour contourner encore davantage l'exploitation et diminuer ainsi l'impact du projet sur celle-ci. M. Magnière répond que la variante « Gros Bois » a été construite dans la logique de contourner la ferme de Gros Bois en limitant l'impact sur l'exploitation. Il ajoute qu'il faut raisonner en terme d'impact global.

Si on rentrait dans le bois davantage de mesures compensatoires seraient nécessaires et à trouver à proximité des zones boisées impactées donc toujours dans le secteur de l'exploitation de Gros Bois.

M. Magnière reprend la présentation du diaporama avec les aspects **hydrogéologie et zones humides**. Au nord, de nombreux écoulements hydrauliques sont présents. Ils sont perturbés par les variantes « sud bois Perret » et « voie ferrée » (du fait du déplacement de la voie ferrée). La variante « nord bois Perret » étant au plus près du terrain naturel, elle a moins d'impact sur ces écoulements du bois Perret. Au sud, la variante « Gros Bois » a un impact moins important que la variante « Thévenins » vis-à-vis de l'hydrogéologie et des zones humides.

M. Magnière présente ensuite le rendu de l'**étude paysagère**, réalisée par le bureau d'études Somival. Au sud, les impacts de la variante « Thévenins » sur le paysage sont importants. La variante « Gros Bois » est plus intéressante, le diagnostic paysager indiquant que tout tracé dans le bois est préférable du point de vue de l'intégration paysagère. Au nord, la variante « nord bois Perret » a un tracé bien intégré et le franchissement de la voie ferrée est facile à insérer. La variante « sud bois Perret » est celle qui a le plus d'impact sur le paysage. La variante « voie ferrée » est celle qui est préférable du point de vue paysager.

M. Magnière poursuit le diaporama avec les **aspects techniques** en abordant successivement les raccordements à la voirie locale, l'équilibre des mouvements de terres (remblais/déblais) et le coût du projet. Sur ce dernier point, les montants présentés restent des ordres de grandeur à affiner. Le coût n'est pas un élément discriminant dans le choix de la variante (bien que les variantes « voie ferrée » représentent tout de même un surcoût de l'ordre de 5 M€).

Au final, la synthèse des aspects techniques est la suivante :

- au sud, la variante « Thévenins » est moins intéressante du point de vue technique ;
- au nord, la variante « nord bois Perret » est préférable.

M. Magnière présente enfin le tableau **récapitulatif** de comparaison des variantes.

En réponse à une intervention de M. Guerre, président de la communauté d'agglomération Vichy-Val d'Allier, M. Magnière précise que les coûts des différentes variantes ont été élaborés à partir de ratios qui intègrent bien les mesures compensatoires. M. Guerre est rassuré sur le coût, semblable selon les variantes. Il précise que ce coût devra être pris en charge intégralement par l'État, Vichy Val d'Allier assurant pour sa part le financement du raccordement du site de Montpertuis. Concernant l'idée d'une mesure de requalification de la vallée du Béron, M. Magnière ajoute que les coûts ont été intégrés mais que ce projet reste à définir, en concertation avec les services de Vichy-Val d'Allier.

Au sujet de la voirie d'accès à Montpertuis depuis le giratoire de la Croix-Saint-Fiacre, M. Guerre souhaite la concomitance de réalisation entre le contournement nord-ouest. Les services échangeront ensemble de façon à travailler sur les mêmes bases pour les études techniques et d'impact de chacun des projets.

M. Vigier, représentant M. le maire de Saint-Rémy-en-Rollat, attire l'attention sur l'impact de la variante « voie ferrée » sur l'entreprise Valmont Sermeto, en faisant remarquer par ailleurs le surcoût de 5 M€ pour cette variante. M. Vanlaer indique qu'une rencontre a eu lieu entre la DREAL, le CETE de Lyon et un responsable de l'entreprise Valmont ; la variante n'obère pas le fonctionnement ni le développement éventuel de l'usine. Le rétablissement de l'accès à l'usine est bien prévu dans le cas de la variante « voie ferrée ».

Mme Edieu reprend la présentation du diaporama avec le sujet de la **concertation**. Il est proposé que la phase de consultation du public ait lieu du 13 au 29 novembre 2013. Un dossier de concertation sera mis à disposition du public dans chacune des 7 communes concernées par le projet ainsi qu'au siège de la communauté d'agglomération. Chaque dossier sera accompagné d'un registre de concertation

permettant à chacun de s'exprimer. Deux réunions publiques seront organisées, à Vendat et à Charmeil, à destination de l'ensemble des communes et ouvertes à tout public. La publicité sera effectuée par voie de presse et relayée dans les supports municipaux. La DREAL tiendra également une demi-journée de permanence dans chacune des 4 communes directement impactées par les variantes de tracé neuf (Espinasse-Vozelle, Vendat, Charmeil et Saint-Rémy-en-Rollat). Des supports de communication (plaquette de présentation, panneaux d'exposition) accompagneront la concertation. Ces supports et le dossier de concertation seront disponibles sur le site internet de la DREAL.

Un arrêté préfectoral confirmera ces modalités de concertation et précisera notamment les dates et lieux des réunions publiques.

M. Bideau rappelle qu'il s'agit d'une concertation amont. On n'est pas dans le même cadre que lors de la DUP, dont l'enquête publique réglementaire interviendra plus tard.

Mme Edieu conclut la présentation avec le **calendrier**. Le comité de pilotage devrait se réunir en fin d'année et arrêter, au vu du bilan de la concertation, le choix de la variante, afin de poursuivre les études techniques et élaborer le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (dossier DUP qui contiendra également les mesures environnementales à envisager en concertation avec les services de Vichy-Val d'Allier).

M. Guerre remercie l'État pour la tenue de cette réunion du comité de pilotage et se réjouit du calendrier permettant une mise en service du contournement nord-ouest avant 2020. Il insiste sur la nécessité de bien respecter le « calendrier du ministre Cuvillier » pour réduire la période qu'il y aura entre l'ouverture de l'autoroute A 719 et celle du contournement nord-ouest.

M. Denizot, vice-président du Conseil Général de l'Allier, va dans le même sens. Il ajoute que si on veut respecter le calendrier, il va falloir que le contournement nord-ouest soit inscrit au futur PdMI. M. Vanlaer précise qu'il s'agira du volet routier des futurs Contrats de Plan État Région. L'élément important sera l'ordre de grandeur des montants financiers dont on pourra disposer pour ces futurs Contrats de Plan, pour savoir si toutes les priorités pourront être financées.

M. Bideau, secrétaire général de la préfecture de l'Allier, clôt la réunion et remercie les participants. Un compte-rendu de la réunion et une copie du diaporama de présentation seront adressés aux membres du comité de pilotage.

Le Préfet de l'Allier

Pour le Préfet
Secrétaire Général

Serge BIDEAU