

RN209
Contournement Nord Ouest
de Vichy
Etudes préalables à la
Déclaration d'Utilité Publique

COFIL
12 Avril 2019



DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

AUVERGNE -
RHÔNE-ALPES

Ministère de la Transition écologique et solidaire

SOMMAIRE

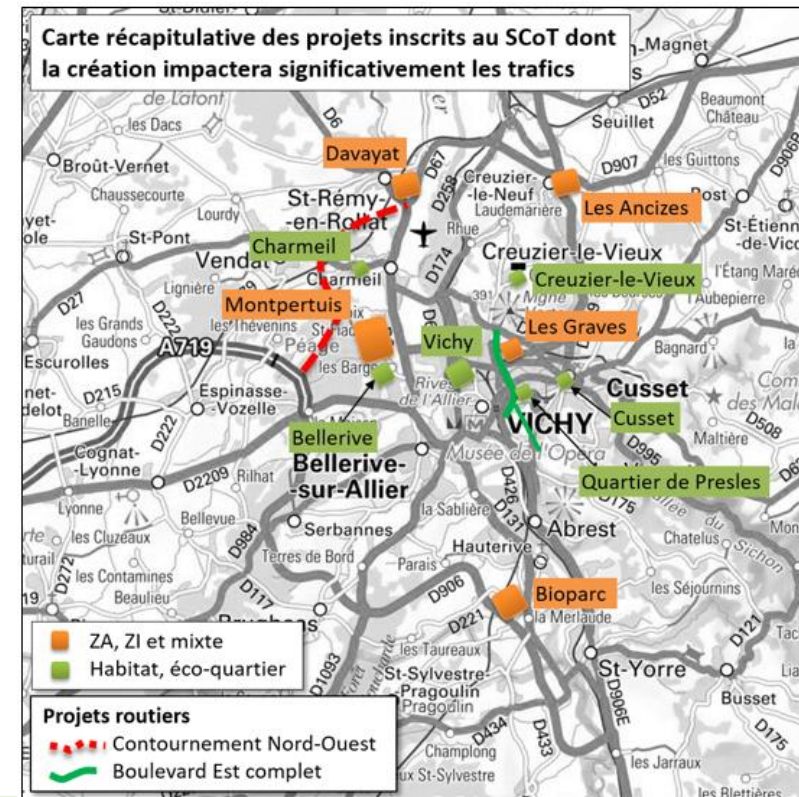
1. Validation des hypothèses de trafic
2. Comparaison des options de tracé
3. Validation de la solution retenue
4. Communication

1. Validation des études de trafic

- **Horizons d'étude :**
 - 2025 : Hypothèse de mise en service du CNO
 - 2045 : 20 ans après mise en service
- **Hypothèses de croissance du trafic** basée sur la note technique du 27/06/2014 de l'Instruction Ministérielle sur l'évaluation des projets de transport (fiche outils « Scénario de référence », version projet du 16 février 2017).
 - Scénario central (Stratégie Nationale Bas Carbone du Commissariat Général au Développement Durable) :

Trafic véhicules légers	Trafic poids-lourds
Longue distance +1,3% annuel entre 2018 et 2030 +1,0% annuel entre 2030 et 2050	Longue distance +1,4% annuel entre 2018 et 2030 +0,9% annuel entre 2030 et 2050
Courte distance +0,5% annuel entre 2018 et 2030 -0,2% annuel entre 2030 et 2050	

- **Croissance longue distance** sur les axes de transit.
- **Croissance courte distance localisée** sur les projets d'habitat et de zones d'activités.



1. Validation des études de trafic

Scénarios simulés à 2025 et 2045

- **Scénario de référence :**

- Réseau routier **sans** CNO
- Prise en compte des projets d'urbanisation
- Développement minimal de la zone de Montpertuis (barreau de Montpertuis réalisé pour la partie Est)

→ VARIANTE : Pas de développement de la zone de Montpertuis

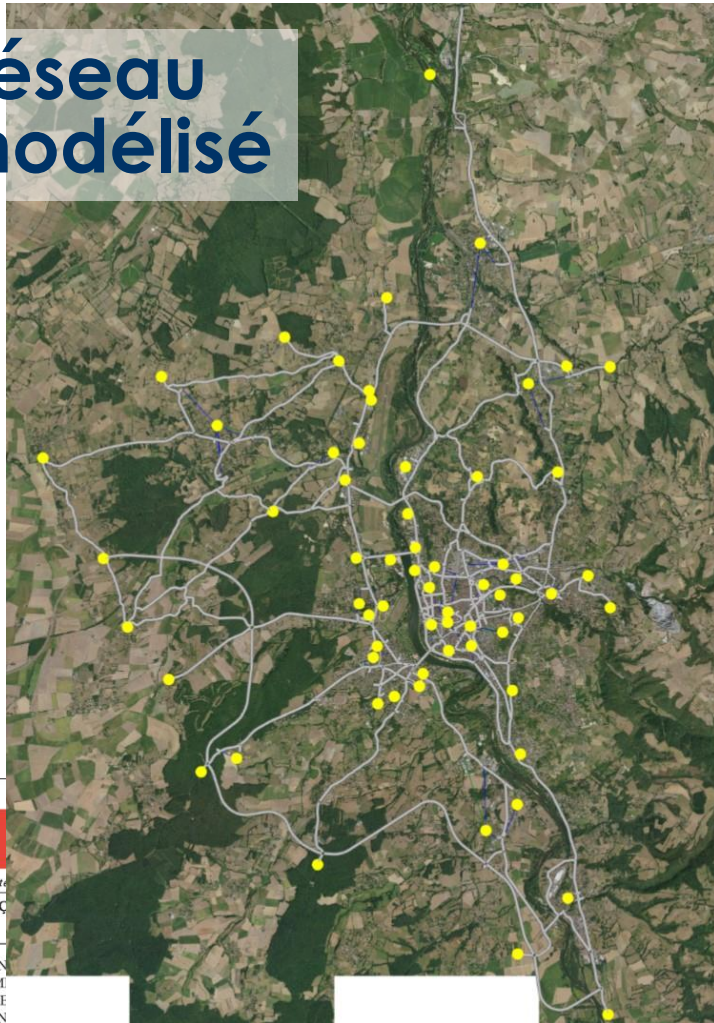
- **Scénario projet :**

- Réseau routier **avec** CNO
- Prise en compte des projets d'urbanisation
- Développement maximal de la zone de Montpertuis (barreau de Montpertuis réalisé dans son ensemble)

→ VARIANTE : Pas de développement de la zone de Montpertuis

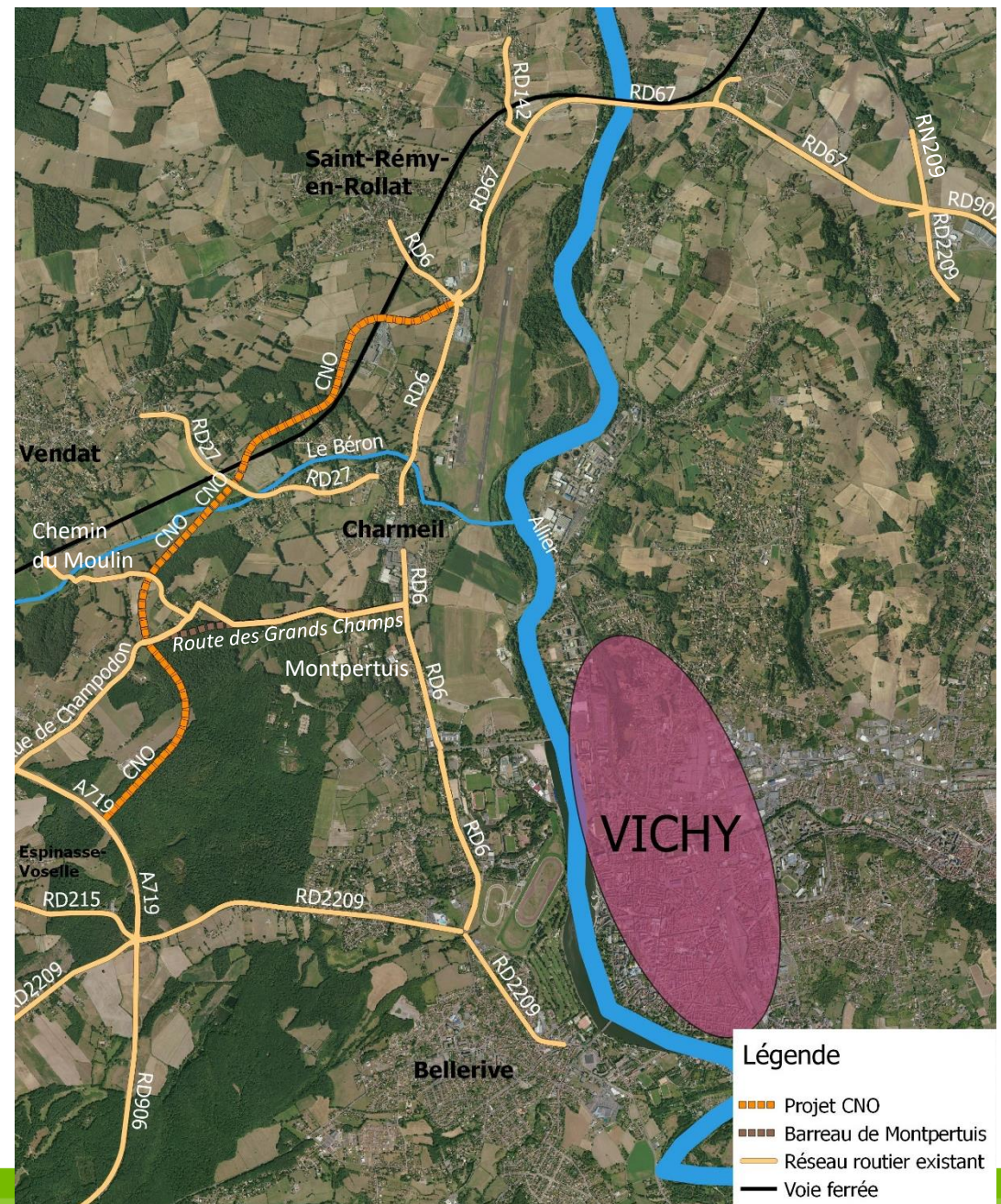
L'étude d'un scénario CNO sans Montpertuis permet de démontrer que le CNO n'est pas conditionné par le développement de la zone d'activité.

Réseau modélisé



DIRECTION RÉGION
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

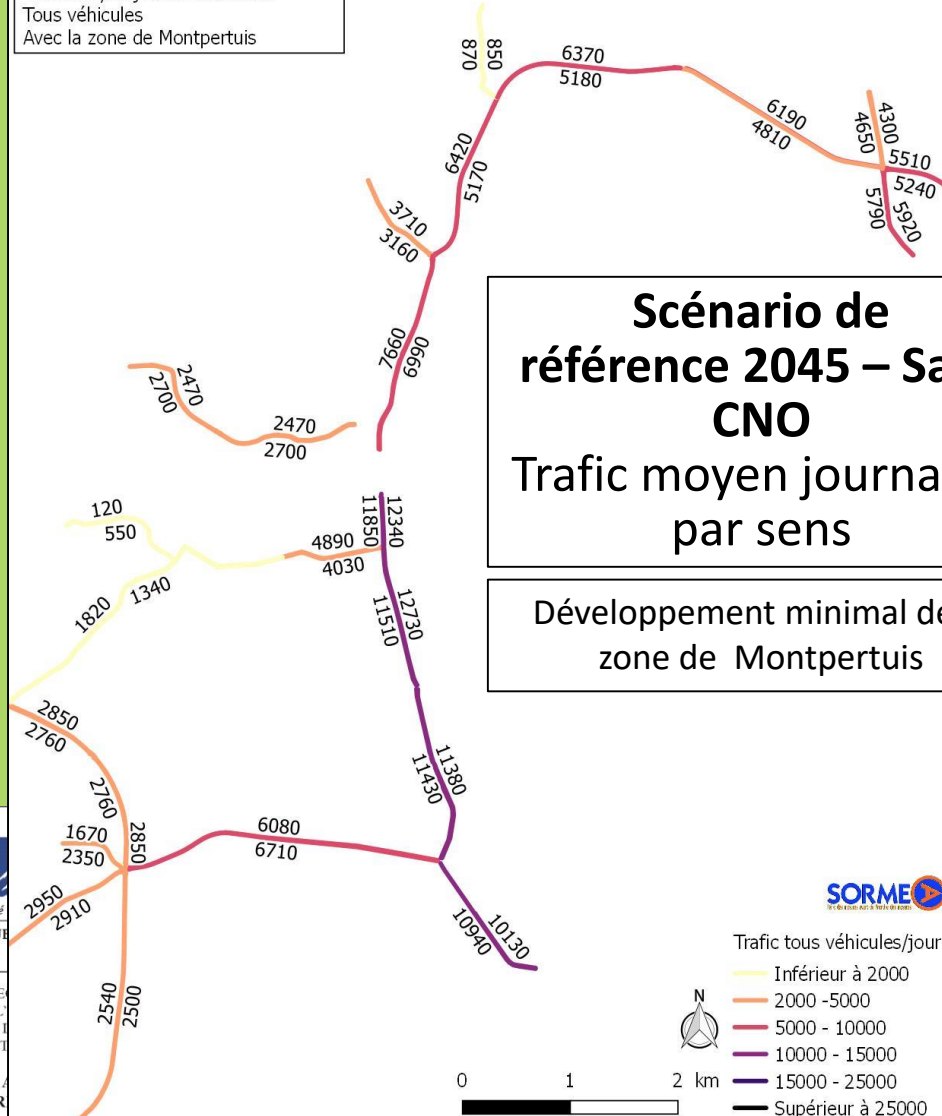
**AUVERGNE -
RHÔNE-ALPES**



Résultats 1. Validation des études de trafic

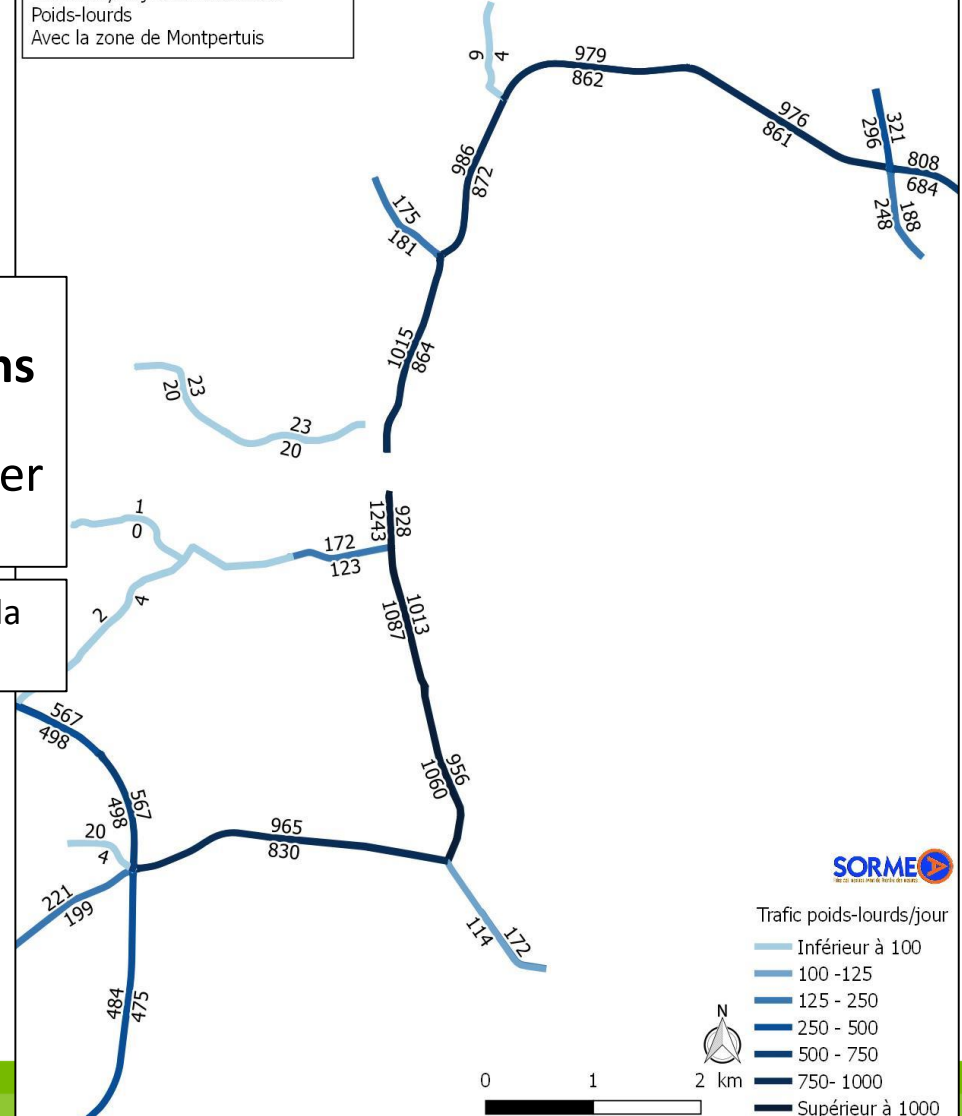
Scénario de référence 2045

Trafic moyen journalier simulé
Tous véhicules
Avec la zone de Montpertuis



Scénario de référence 2045

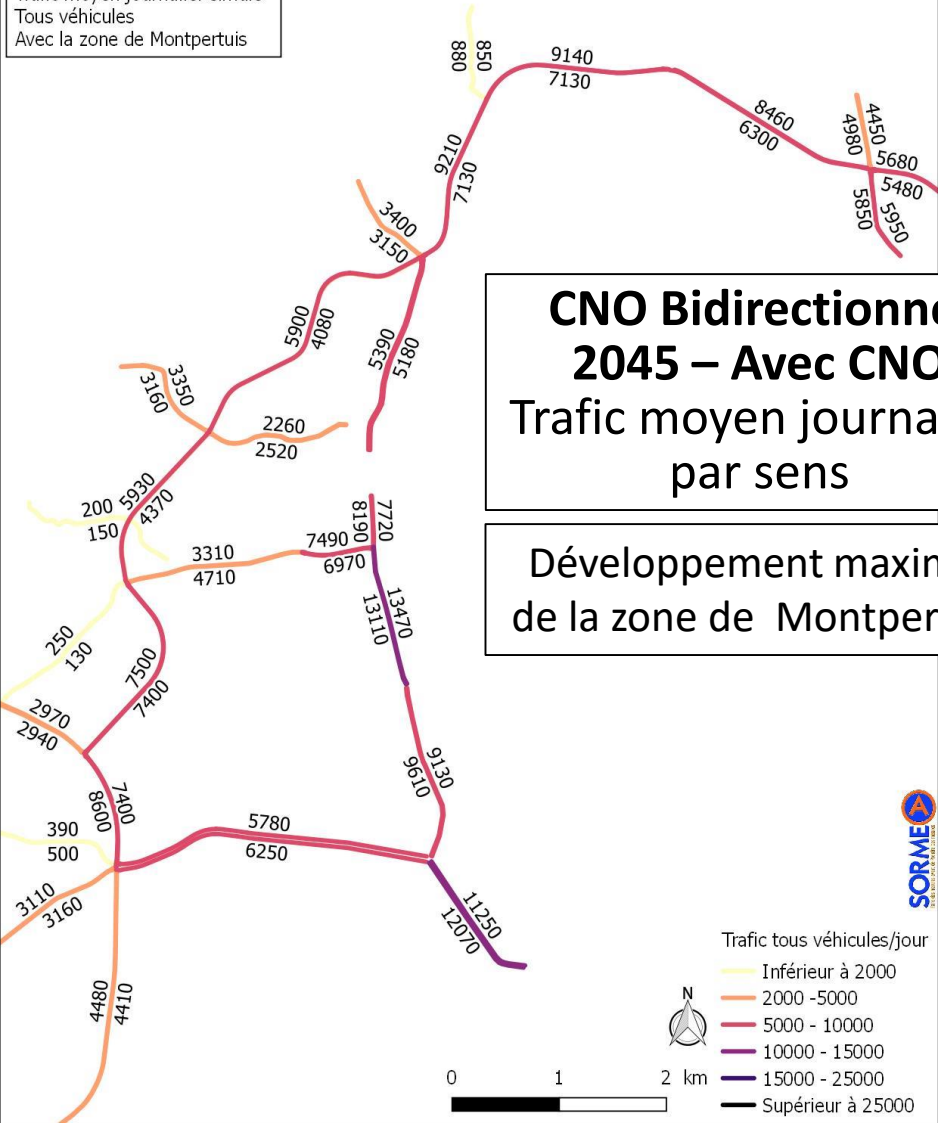
Trafic moyen journalier simulé
Poids-lourds
Avec la zone de Montpertuis



1. Validation des études de trafic

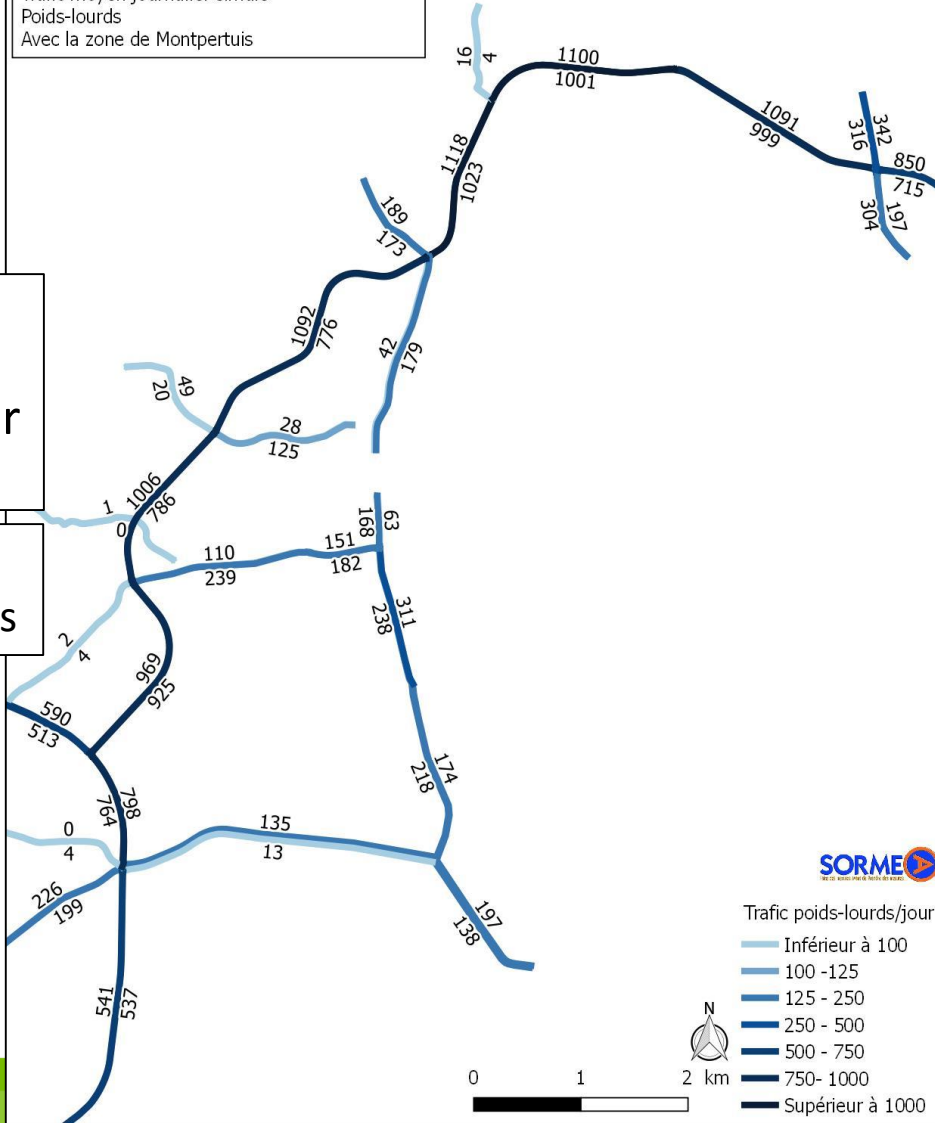
Scénario projet 2045

Trafic moyen journalier simulé
Tous véhicules
Avec la zone de Montpertuis



Scénario projet bidirectionnel 2045

Trafic moyen journalier simulé
Poids-lourds
Avec la zone de Montpertuis



**CNO Bidirectionnel
2045 – Avec CNO**
Trafic moyen journalier
par sens

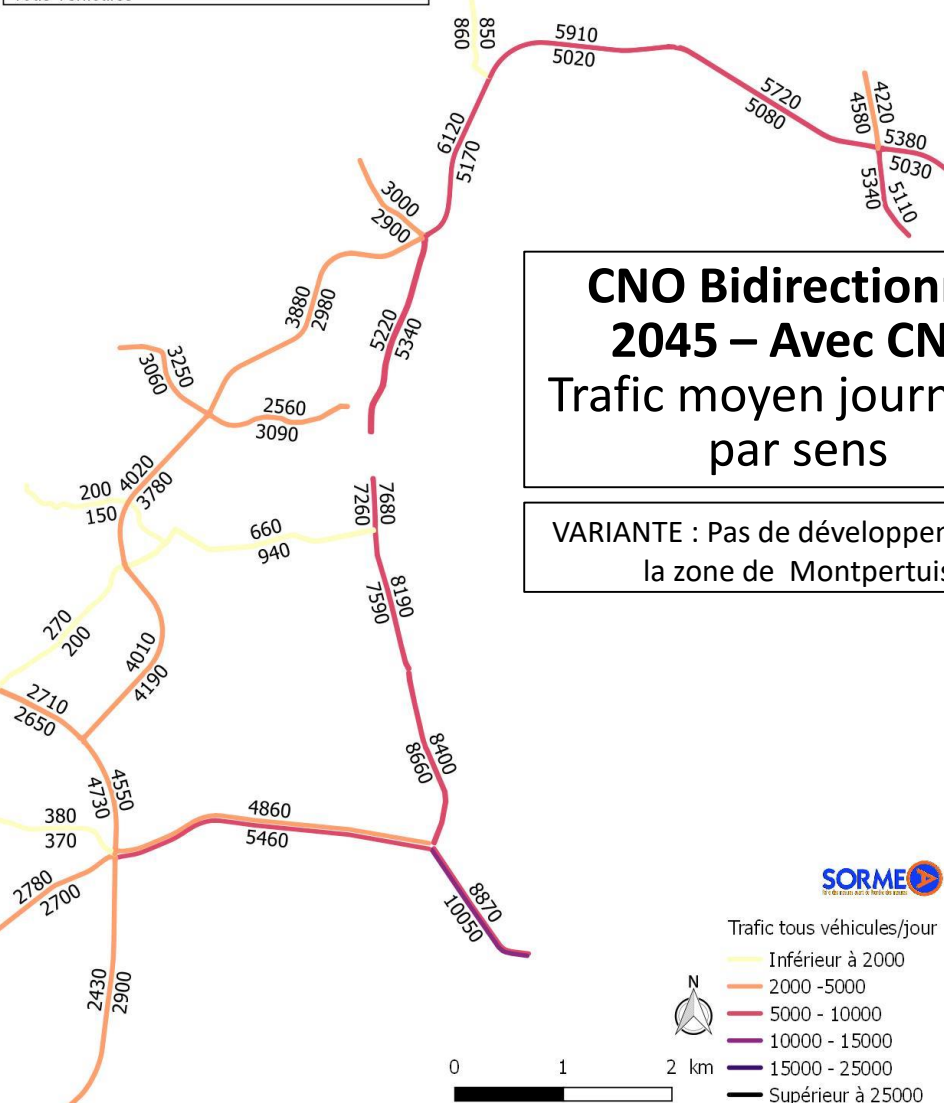
Développement maximal
de la zone de Montpertuis



1. Validation des études de trafic

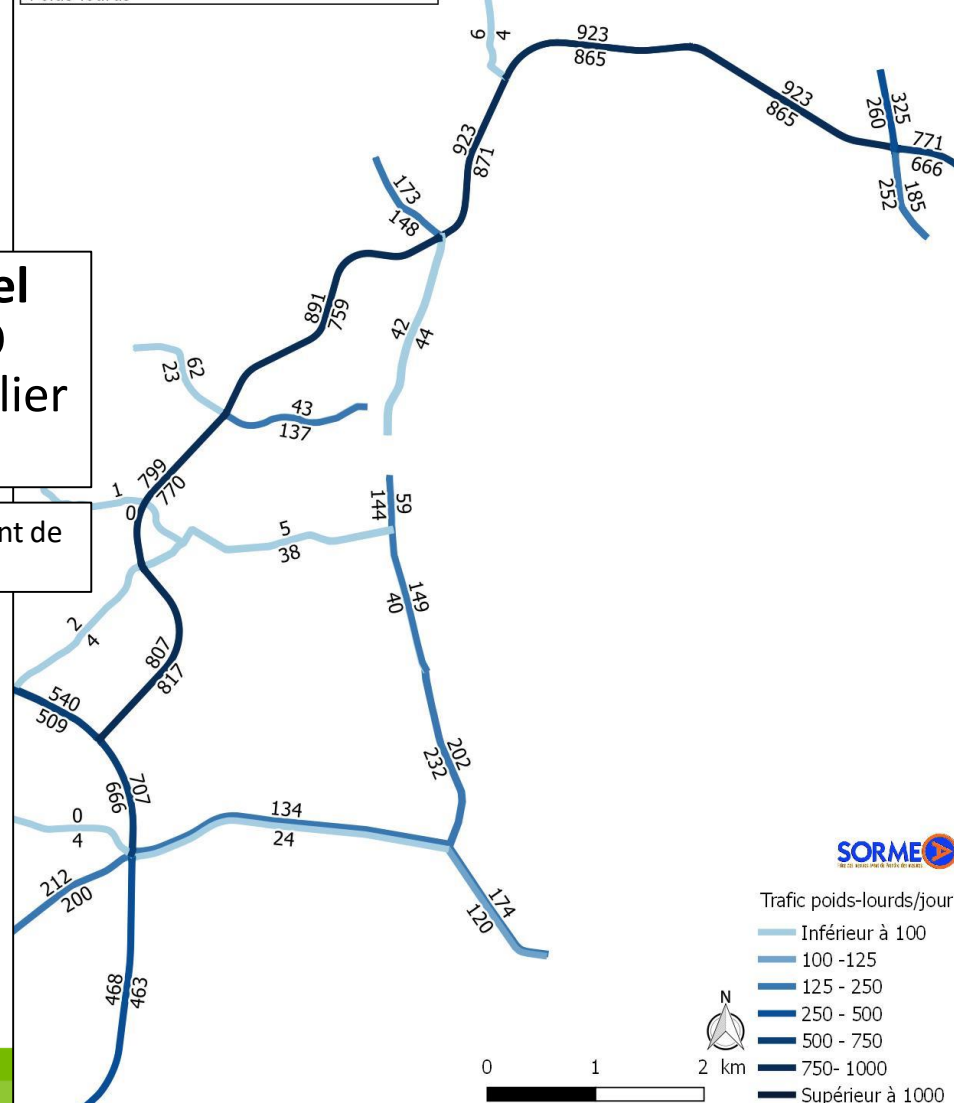
Scénario projet bidirectionnel 2045

Trafic moyen journalier simulé
Tous véhicules



Scénario projet bidirectionnel 2045

Trafic moyen journalier simulé
Poids-lourds



1. Validation des études de trafic

- **Scénario de référence :**
 - Les évolutions de trafic impliquent une croissance du trafic sur les axes de transit et notamment du trafic poids-lourds.
 - Augmentation des trafics sur la RD6, notamment pour le trafic poids-lourds.
 - Report des flux VL sur les axes secondaires accentué en raison de l'importance du trafic sur la RD6.
- **Scénario CNO :**
 - Permet une nouvelle répartition des flux avec le trafic de transit sur le CNO.
 - Les flux VL ne transitent plus par les axes secondaires.
 - Le trafic PL sur la RD6 est limité à la desserte locale.
 - Barreau de Montpertuis accentue l'usage du CNO.

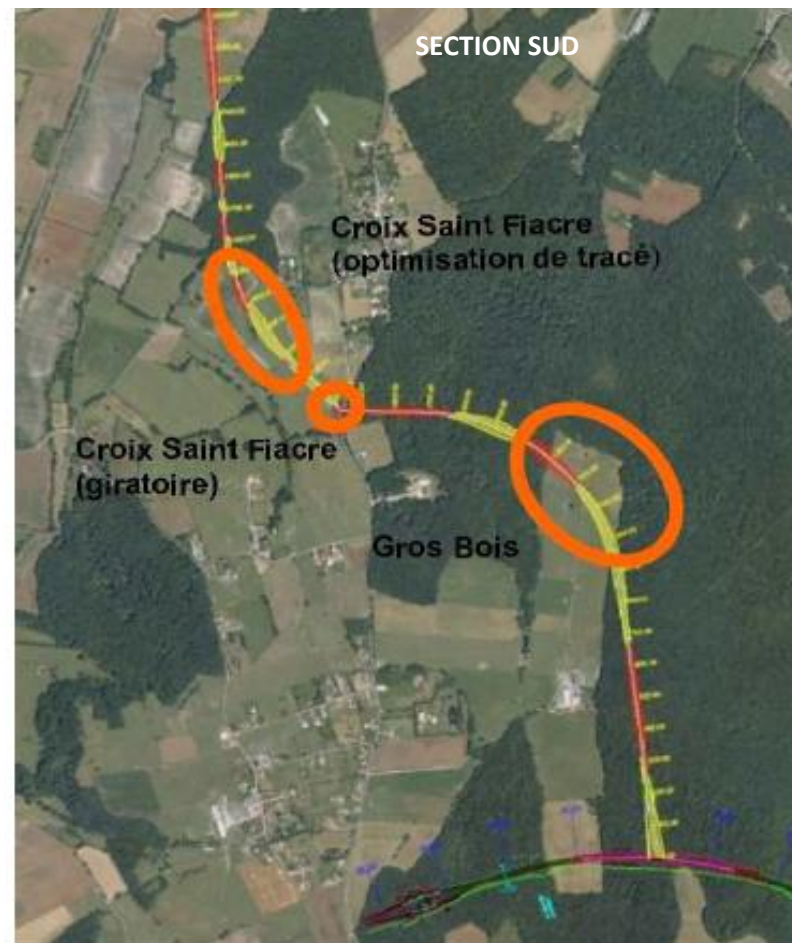
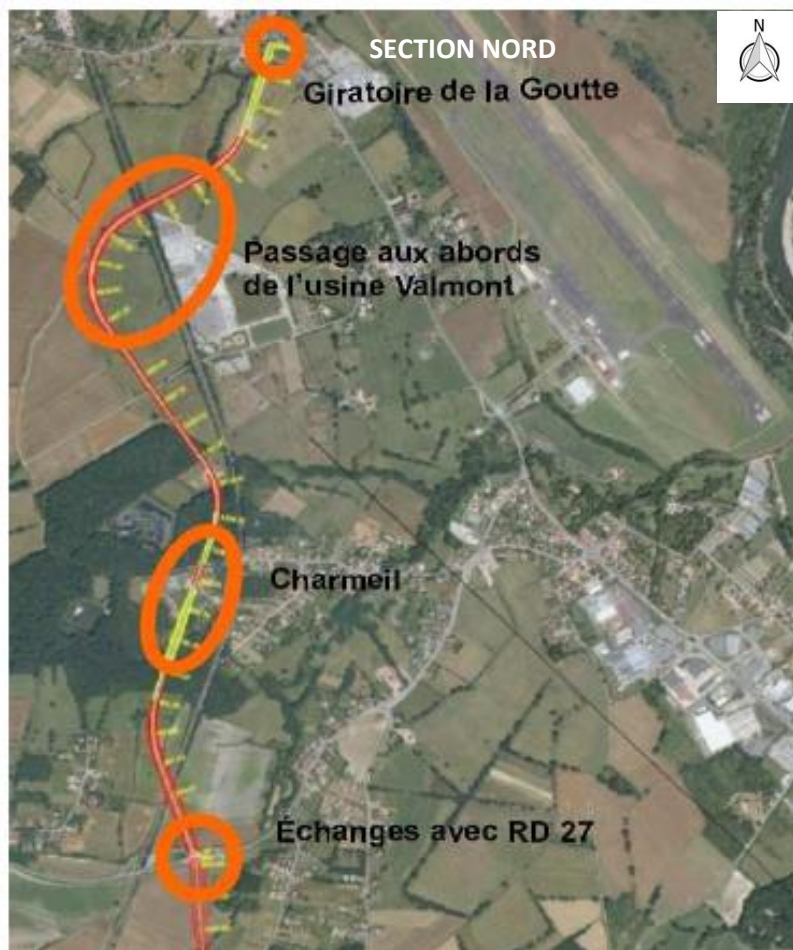
Trafic moyen journalier sur le CNO	
Bidirectionnel	2x1 voies
10300 véh/j 17% PL	12000 véh/j 15% PL

Temps de parcours (CSO ↔ RD67)	
CNO	RD6
6,7 minutes	15 minutes <i>Gain de temps de 30%</i>

- **Réserves de capacité aux giratoires :** satisfaisantes, sauf pour certaines entrées en lien avec le développement de Montpertuis.

2. Comparaison des options de tracé

ETUDES DES OPTIONS DE TRACÉ



2. Comparaison des options de tracé

MÉTHODOLOGIE DE COMPARAISON ET DE PONDÉRATION

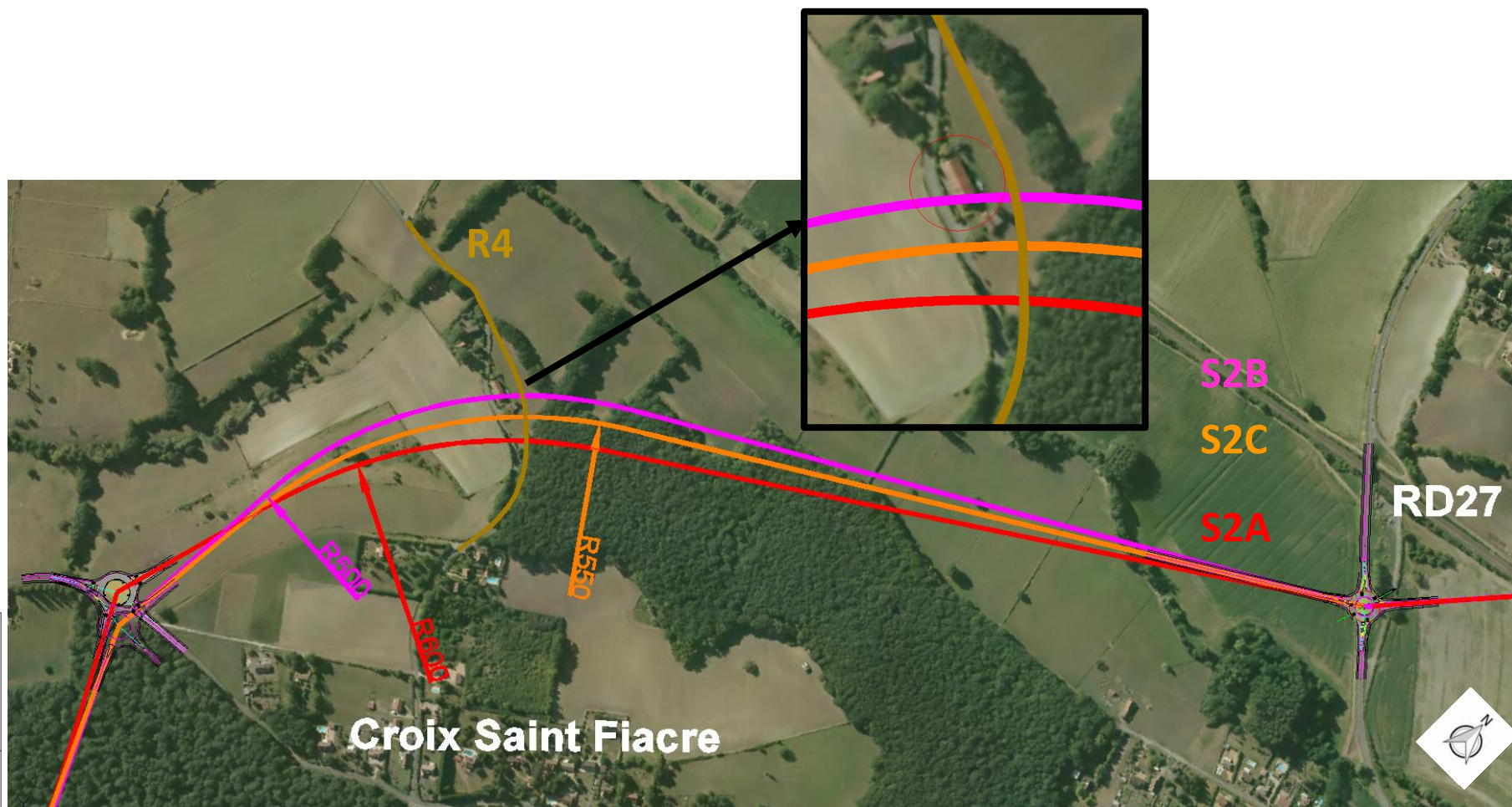
Analyse environnementale Niveau d'impact	Analyse technique Niveau d'intérêt	Note d'incidence
Faible	Favorable	1
Modéré	Neutre	2
Fort	Défavorable	3
Très fort	Très défavorable	4

La comparaison est **relative** entre chaque option de tracé, indépendamment des enjeux identifiés sur chaque secteur

Niveau d'importance de l'enjeu global du secteur	Coefficient de pondération
Faible	X 1
Moyen	X 2
Fort	X 3
Très fort	X 4

2. Comparaison des options de tracé

OPTION DE TRACE CROIX ST FIACRE– tracé en plan



2. Comparaison des options de tracé

ANALYSE MULTICRITÈRES ENVIRONNEMENTALE – CROIX SAINT FIACRE

			Note d'incidence relative				Note pondérée			
Milieux	Composantes	Coeff de pondération de l'enjeu global	S2A		S2B	S2C		S2A	S2B	S2C
Physique	Eaux souterraines	1	1		1	1		1	1	1
	Zones humides	2	2			2		4	6	4
	Eaux superficielles	3	1		1	1		3	3	3
Naturel	Règlementation/inventaires	2	1		1	1		2	2	2
	Habitats	2	4		3	4		8	6	8
	Espèces	3	4		3	4		12	9	12
	Fonctionnalités écologiques	3	4		3	4		12	9	12
Humain	Urbanisation/aménagements/servitudes	3	3		3	2		9	9	6
	Commodités du voisinage (acoustique, Air/Santé)	3	Avec maison 3	Sans maison 2	3	Avec maison 4	Sans maison 3	7,5	9	10,5
	Agriculture	3	3		3	3		9	9	9
	Risques naturels et technologiques	1	1		1	1		1	1	1
Paysager	Patrimoine/archéologie	1	1		1	1		1	1	1
	Paysage	3	3		2	3		9	6	9
TOTAL								78,5	71	78,5

2. Comparaison des options de tracé

ANALYSE MULTICRITÈRES TECHNIQUE – CROIX SAINT FIACRE

Composantes		S2A	S2B	S2C
Tracé en plan		2	2	2
Profil en long		2	3	2
Différentiel remblai - déblai (en milliers de m3)		3	2	1
Rétablissement	Hydraulique	2		
	Routier	4	2	3
Possibilité de dépassement		2	2	2
Visibilité		2	3	2
Trafic / fonctionnement		2		
Impact financier		Neutre : 2		
TOTAL		21	20	18

2. Comparaison des options de tracé

OPTION CROIX-SAINT-FIACRE

Analyse environnementale

S2A	S2B	S2C
78,5	71	78,5

Analyse technique

S2A	S2B	S2C
21	20	18

Synthèse de l'analyse multicritères

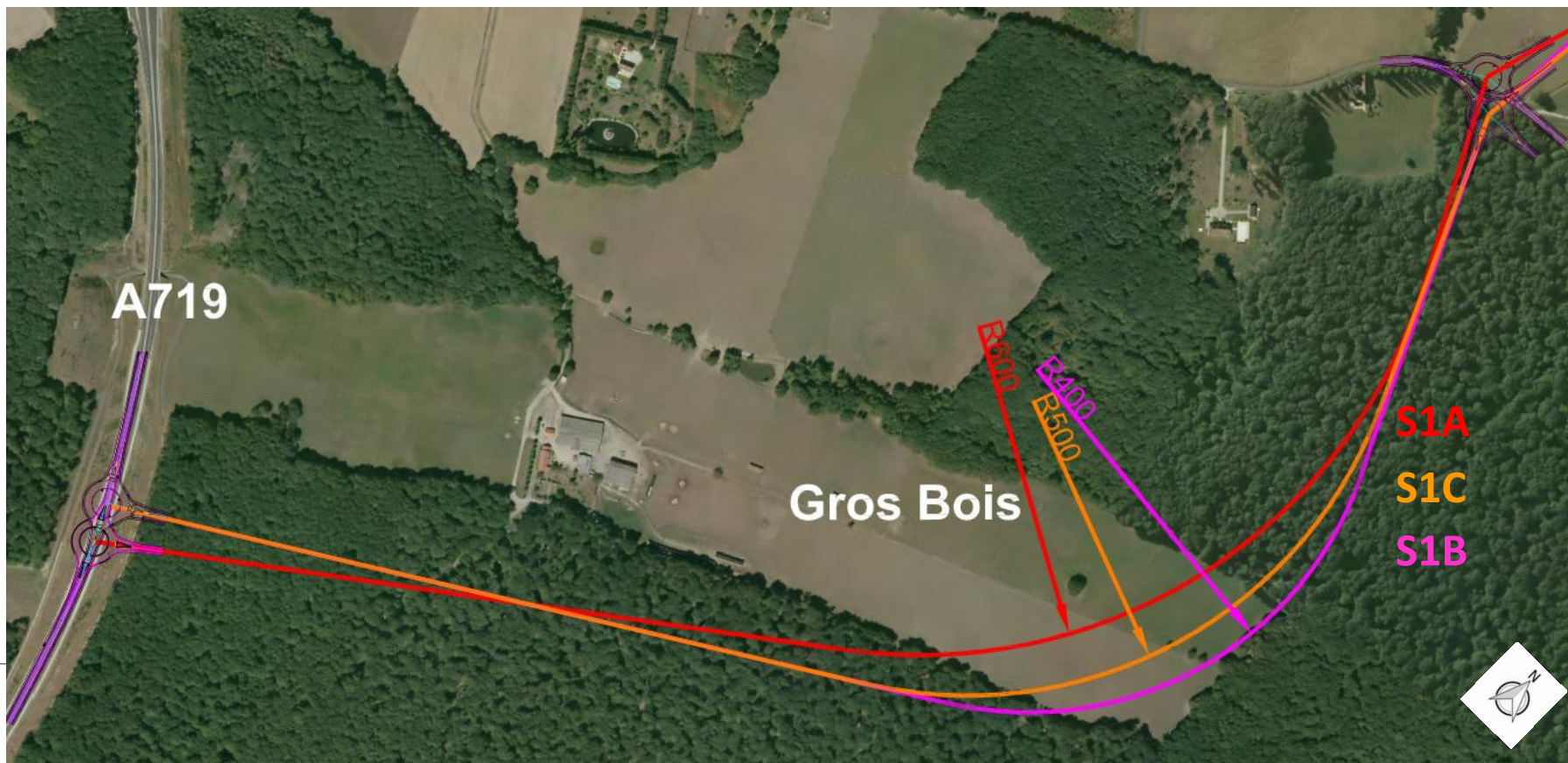
Dans un premier temps, l'option S2A est ainsi à écarter selon l'analyse multicritère car défavorable pour les thématiques environnementale et technique. Le choix doit ainsi se porter sur l'option S2B ou S2C suivant la thématique privilégiée.

Proposition retenue au Comité Technique :

S2B

2. Comparaison des options de tracé

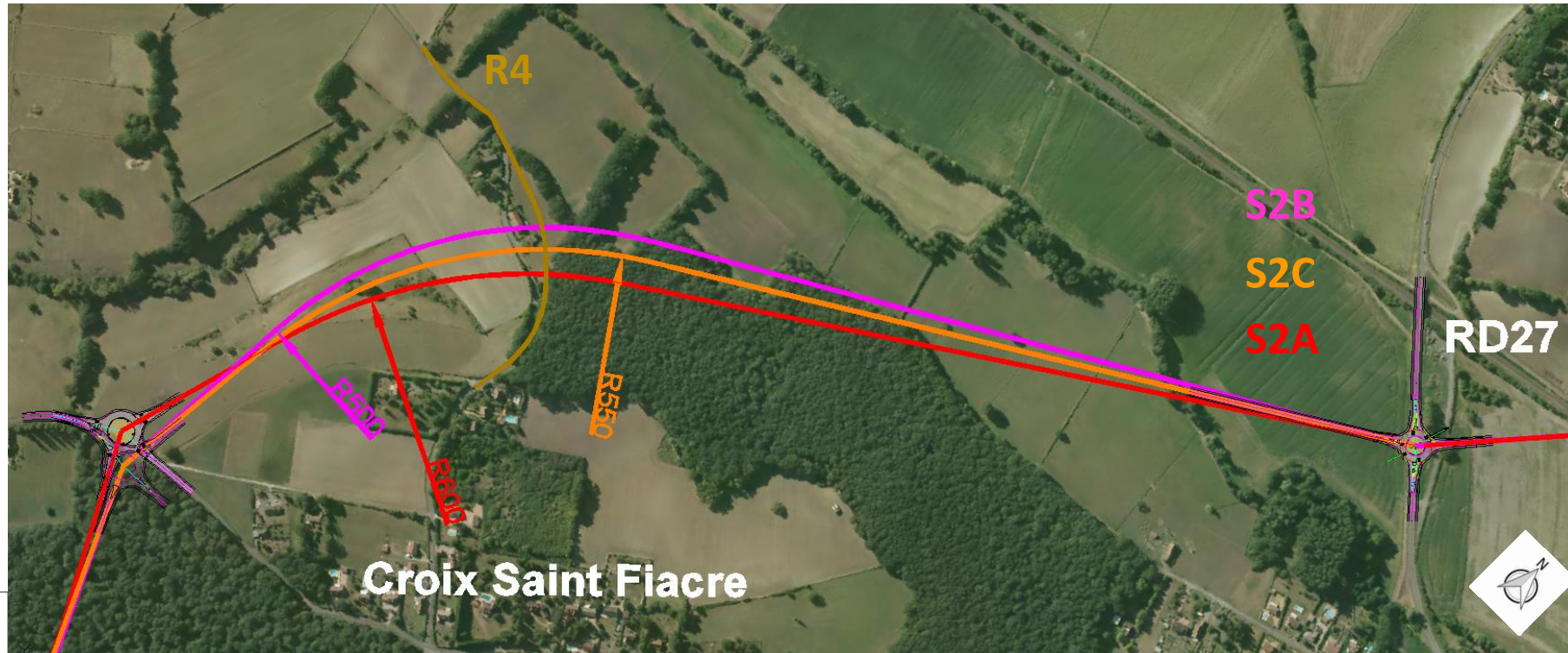
OPTION GROS BOIS – Tracé en plan



Proposition retenue au Comité Technique : **S1B**

2. Comparaison des options de tracé

OPTION DE TRACE CROIX ST FIACRE– tracé en plan

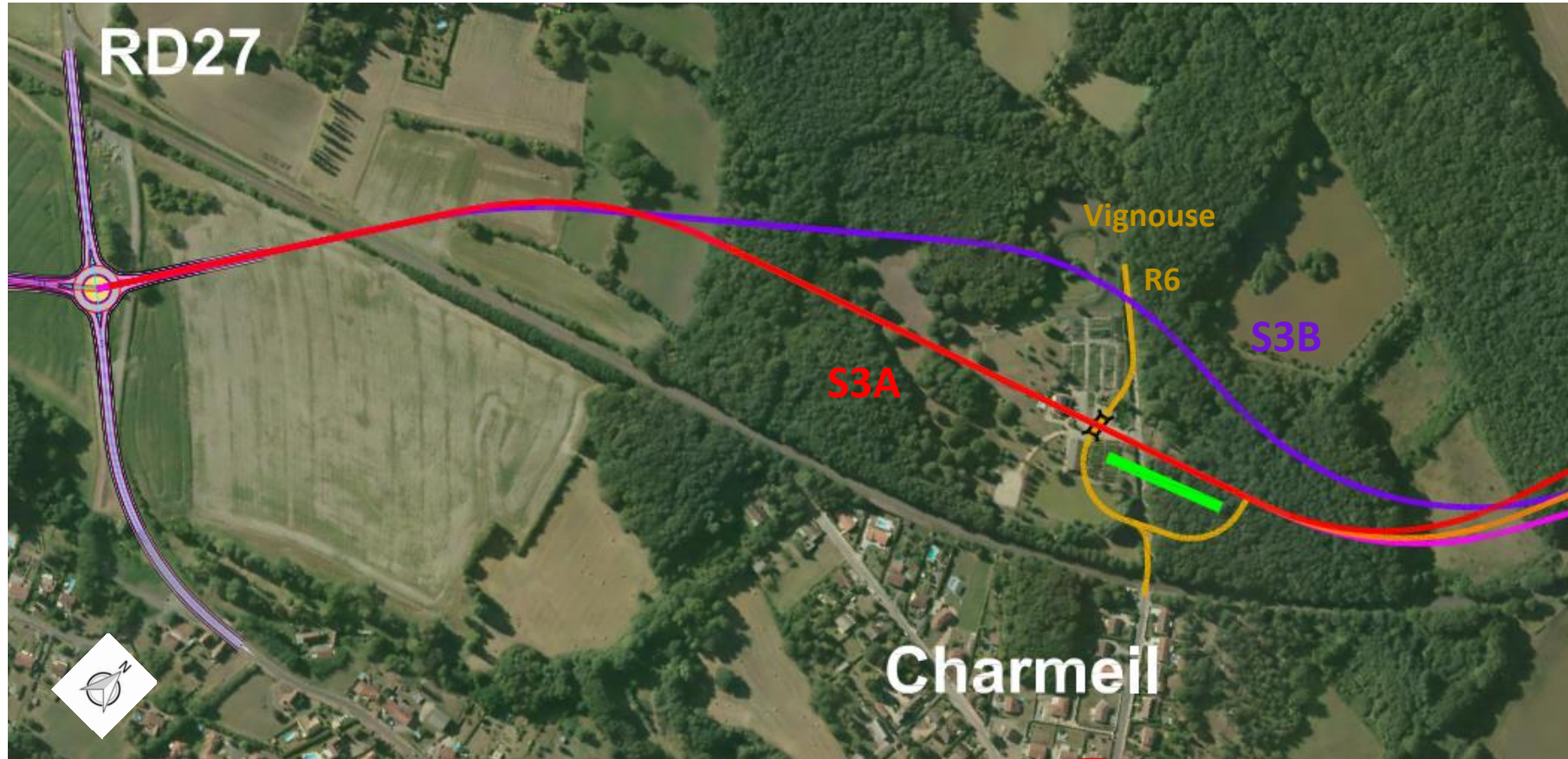


Proposition retenue au Comité Technique : **S2B**

2. Comparaison des options de tracé

OPTIONS SECTION NORD- CHARMEIL VALMONT LA GOUTTE

Dans l'incertitude de l'acquisition de la pépinière, une option contournant celle-ci a été introduite.

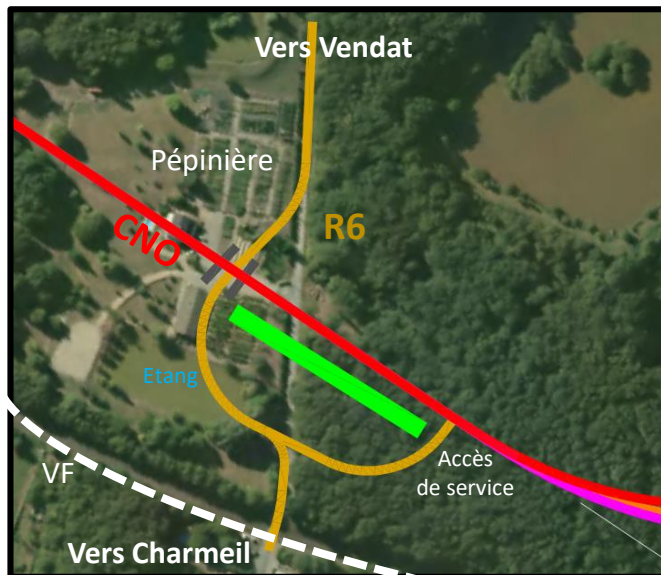


Proposition retenue au Comité Technique : **S3A** (si acquisition pépinière)

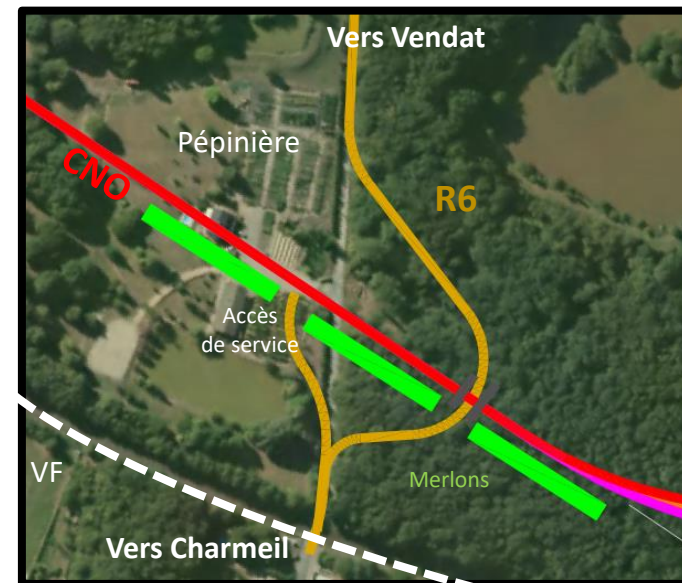
2. Comparaison des options de tracé

OPTION CHARMEIL - Rétablissement Rue de la Vignouse

**Solution 1 Passage Souterrain à
Gabarit Réduit (2,75m) côté étang**



Solution 2 PSGR côté bois

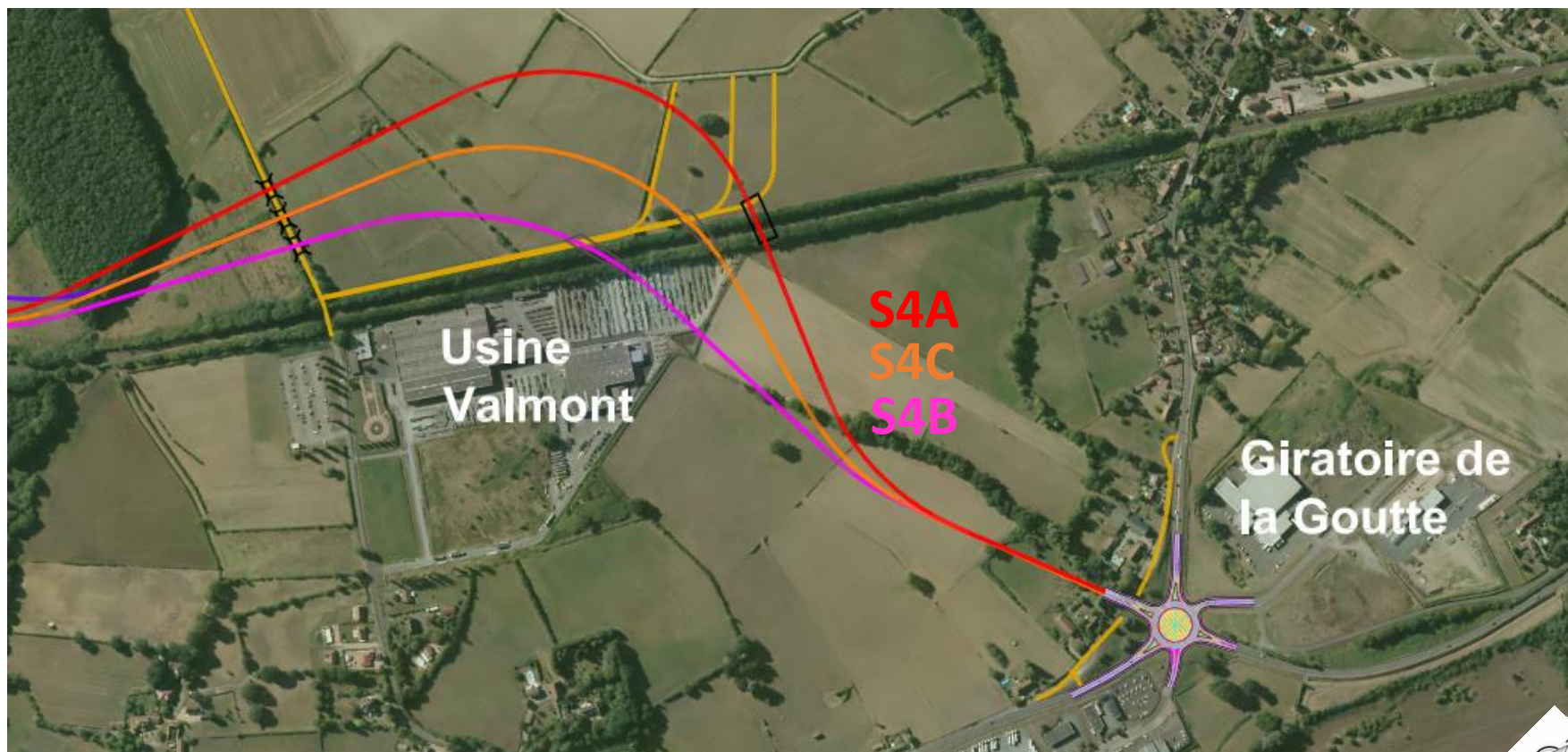


Autre solution : gabarit 4,50m en attente étude géotechnique

Proposition retenue au Comité Technique : **Solution 1- Etang**

2. Comparaison des options de tracé

OPTION VALMONT

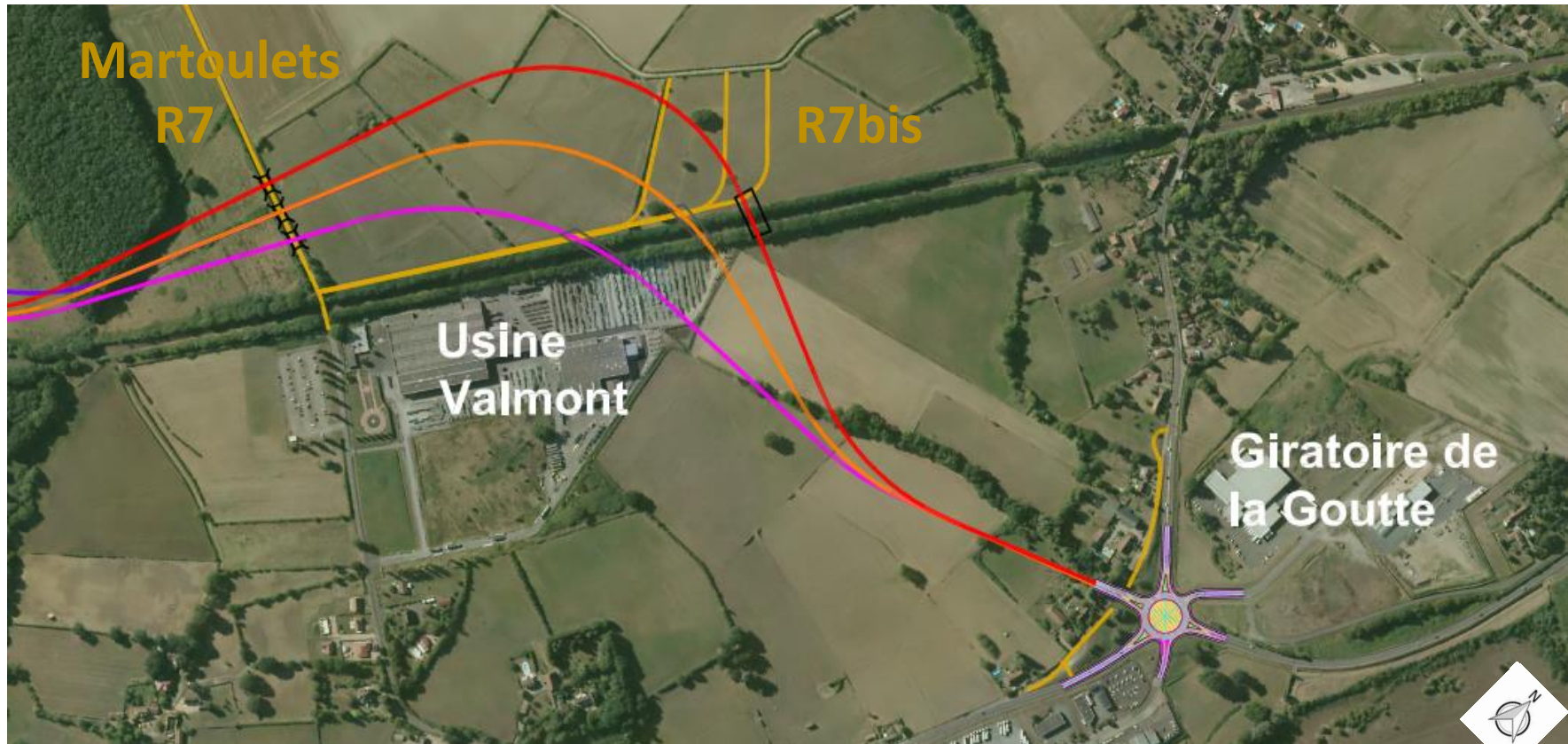


Proposition retenue au Comité Technique :

S4C

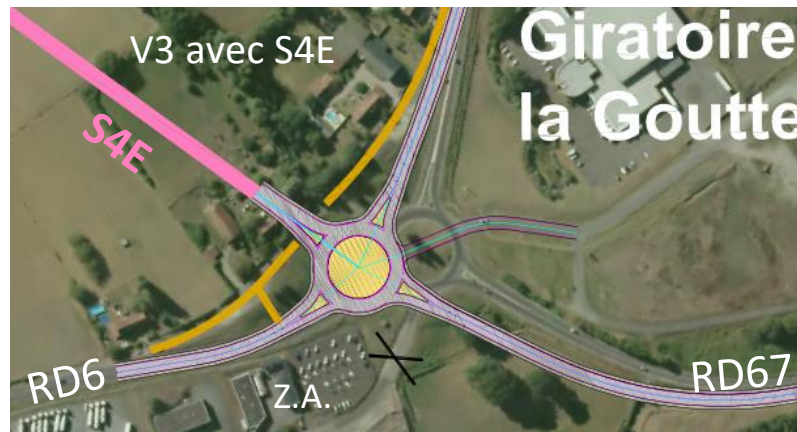
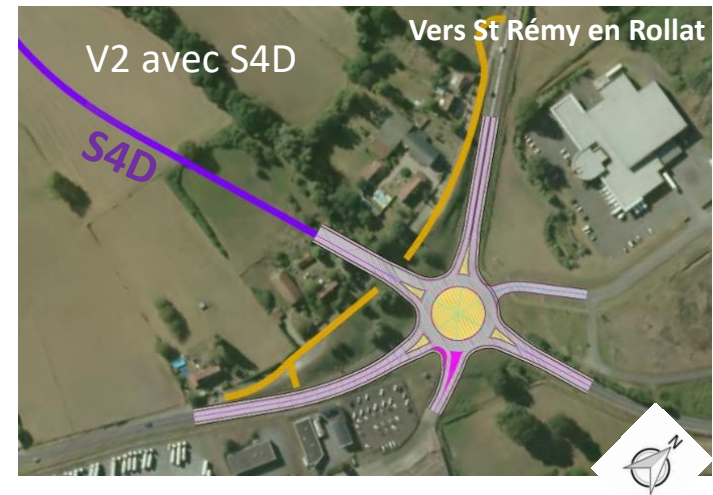
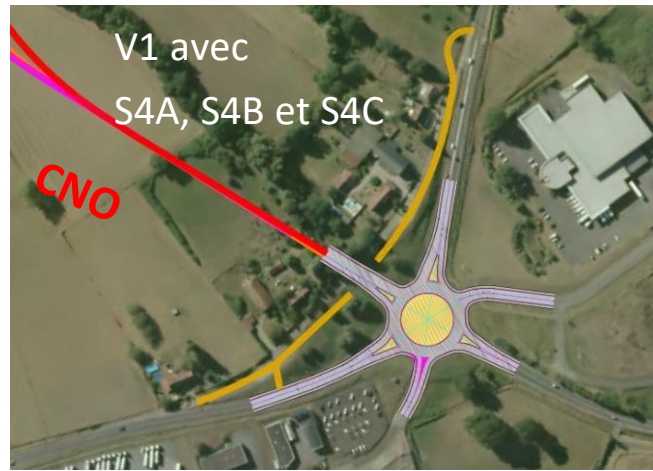
2. Comparaison des options de tracé

OPTION VALMONT – Rétablissement du chemin des Martoulets



2. Comparaison des options de tracé

OPTION Giratoire de la Goutte : V1 et V2



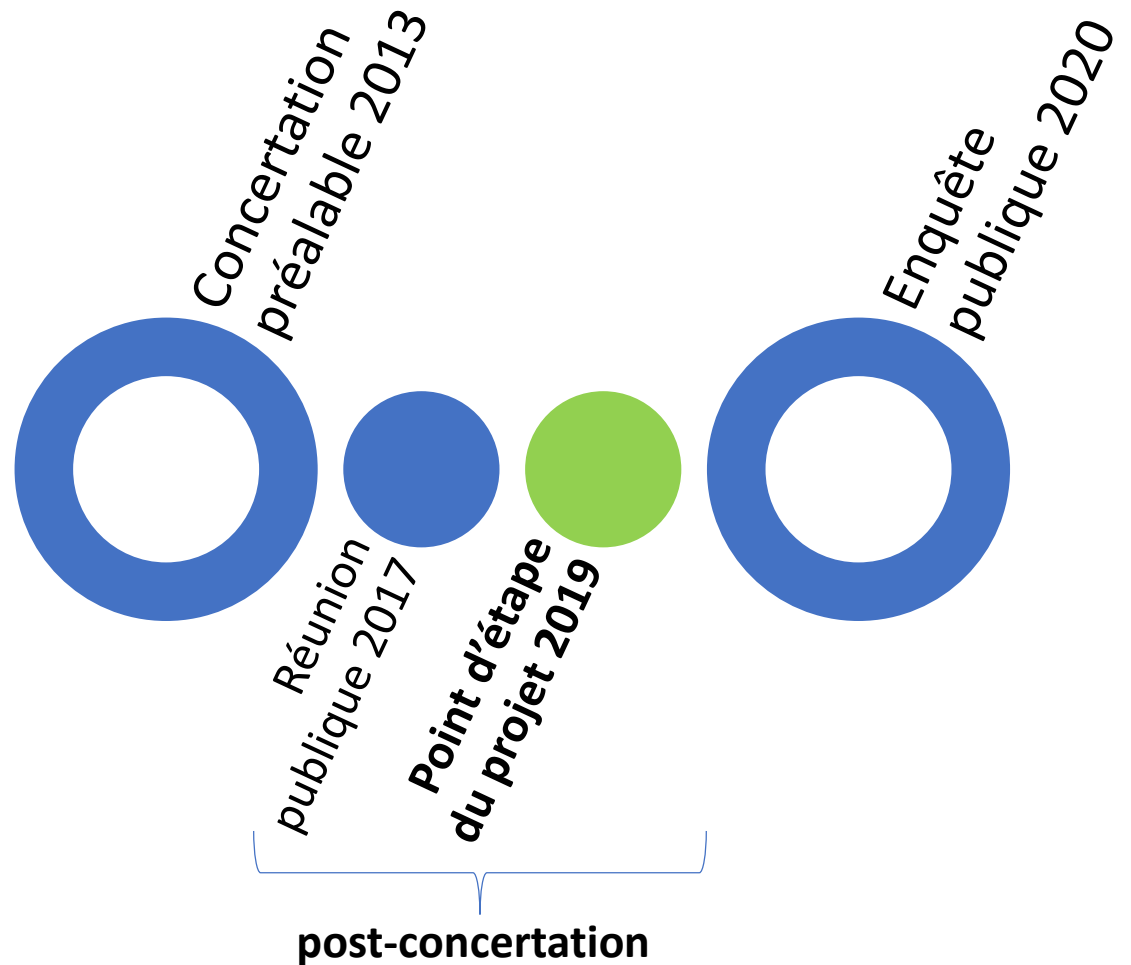
Proposition retenue au Comité Technique : V2 avec S4D
avec traitements phonique et paysager

3. Validation de la solution retenue

Secteurs à enjeux particuliers étudiés	Proposition d'option à retenir suite à analyse multicritères et Comité Technique
Gros Bois	S1B – Demande d'Espinasse-Vozelle de s'éloigner au maximum de la ferme
Giratoire de la Croix-Saint-Fiacre	emplacement du giratoire en conséquence des options des sections 1 et 2
Optimisation de tracé à la Croix-Saint-Fiacre	S2B – Demande de Vendat et privilégie au maximum l'environnement
Charmeil	S3A (si acquisition pépinière)
Rétablissement de la Vignouse	Solution 1 Etang (environnement à privilégier)
Passage aux abords de l'usine Valmont	S4C
Rétablissement Martoulets	R7
Giratoire de la Goutte	Giratoire V2 - avec traitements phonique et paysager

4. Communication

Rappel des principaux temps d'échanges avec les citoyens au cours de l'avancement du projet



4. Communication : *plan de communication*

Mise en place d'un triple dispositif pour le point d'étape 2019 du projet :

- **Information pour tous les publics : la mise à jour de la page du projet du site internet de la DREAL (dernière MAJ 09/16)**
- **Information dans les collectivités locales : une exposition itinérante de 5 panneaux, une plaquette d'information, une affiche / flyer**
- **Un temps d'échanges avec les citoyens : une réunion publique**

Mai 2019

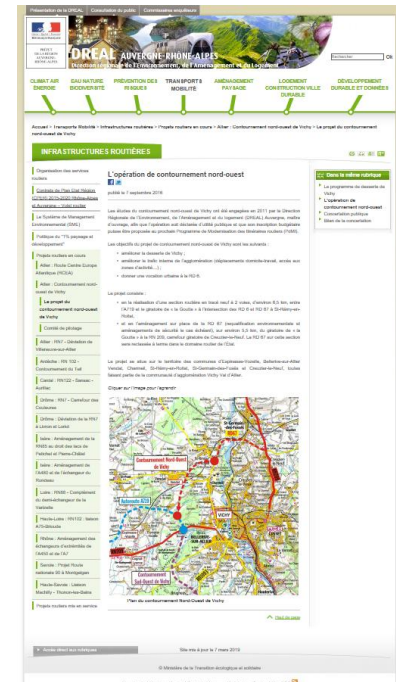
Mai –
Octobre
2019

Juin 2019

4. Communication : La page internet

Plan détaillé de la page :

- **Le point sur le projet :**
 - phase actuelle de post-concertation, dans la perspective de l'enquête publique
 - les études continuent
- **Les enjeux**
- **Le projet** : présentation générale
- **Votre secteur** (découpage par commune ou par secteur : point à préciser)
- **La concertation et bibliothèques de document :**
 - rappel de la procédure de concertation
 - panel de documents utiles à la compréhension de l'évolution du projet



La page actuelle :
<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/l-operation-de-contournement-nord-ouest-a9667.html>

4. Communication : les panneaux d'exposition

POINT D'ÉTAPE

Pour suivre l'actualité du projet en 2019

Projet de Contournement nord-ouest de Vichy



En route vers l'enquête publique

Depuis la concertation préalable, les études techniques actuellement en cours, permettent d'affiner le projet de contournement nord-ouest de Vichy. Tout au long de cette période, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne Rhône Alpes soutiendra les échanges avec le public. Ce point d'étape en 2019, est une suite logique aux rencontres de ces dernières années, qui ont contribué à préparer le projet.

EN QUOI CONSISTE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

- L'enquête publique est une procédure administrative. Elle vise à informer le public et recueillir son avis sur un projet.
- Elle est ouverte à tous les citoyens.
- Elle permet de recueillir les avis et suggestions du public.
- Elle permet de recueillir les avis et suggestions du public.
- Elle permet de recueillir les avis et suggestions du public.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

2013 - 2021	2022 - 2025
Les principales procédures administratives et les études du projet	La réalisation du contournement
2013 : Concertation préalable avec les communes concernées	2022 : Réalisation de l'ouvrage d'art de la route de Vichy
2015-2016 : Appels de propositions pour les études de faisabilité	2023 : Lancement des travaux de construction
2017 : Choix de la variante définitive	2024 : Mise en service commerciale
2018-2019 : Choix définitif de la variante	

Projet de contournement nord-ouest de Vichy
Pièce jointe plus
www.augp.fr

La présentation du projet

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



L'avancement des études

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



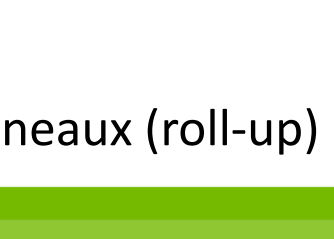
L'insertion du contournement dans l'environnement

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



Les enjeux du contournement nord-ouest de Vichy

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



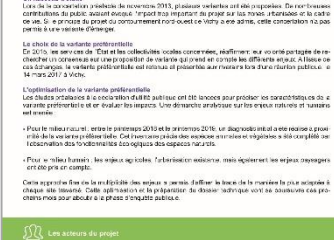
L'insertion du contournement dans l'environnement

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



Les enjeux du contournement nord-ouest de Vichy

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



Les enjeux du contournement nord-ouest de Vichy

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



LES BÉNÉFICES LIÉS AU CONTOURNEMENT

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



LES BÉNÉFICES LIÉS AU CONTOURNEMENT

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



EXEMPLE D'ACTION ENVISAGÉE SUR LA COMMUNE DE CHAMBELET

L'élaboration des différentes variantes de l'axe de contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue continu entre la DREAL et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante définitive qui tient compte de l'ensemble des enjeux et des contraintes du territoire.



4. Communication : La plaquette d'information

POINT D'ÉTAPE
Pour suivre l'actualité du projet en 2019

Projet de Contournement nord-ouest de Vichy



En route vers l'enquête publique

Depuis la concertation préalable, les études techniques actuellement en cours, permettent d'affiner le projet de contournement nord-ouest de Vichy. Tout au long de cette période, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne Rhône Alpes souhaite poursuivre les échanges avec le public. Ce point d'étape en 2019, est une suite logique aux rencontres de ces dernières années, qui ont contribué à préparer le projet, en vue de l'enquête publique qui devrait se dérouler fin 2020.

L'essentiel du projet

Long de 12 km et doté d'une voie de circulation par sens, le contournement nord-ouest de Vichy permettra de relier l'A710 au sud, au niveau d'Espagnac-Moërie, à la N209 au nord, à Chazay-le-Vieil. Le contournement nord-ouest de Vichy, qui vient en continuité du prolongement sud-ouest et de l'A715, est un enjeu majeur pour l'agglomération vichyssoise dont les voies locales subissent une hausse globale de trafic de transit. Ce projet, dont le montant total s'élève à 70 millions (hors TTC (valeur 2017), devrait être mis en service en 2025.

Projet de contournement nord-ouest de Vichy
En savoir plus
www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

L'avancement des études

L'étude des différentes variantes du tracé du contournement nord-ouest de Vichy a été menée lors d'un dialogue itératif entre la Dreal et les acteurs locaux. Ces échanges ont permis de dégager une variante préférentielle qui fait actuellement l'objet d'études plus approfondies, préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un faisceau d'étude

Lors de la concertation préalable de novembre 2013, plusieurs variantes ont été proposées. De nombreuses contributions du public avaient évoqué l'impact trop important du projet sur les zones urbaines et le cadre de vie. Si le principe du projet du contournement nord-ouest de Vichy a été admis, cette concertation n'a pas permis à une variante d'émerger.

Le choix de la variante préférentielle

En 2015, les services de l'État et les collectivités locales concernées, ont réaffirmé leur volonté partagée de rechercher un consensus sur une proposition de variante qui prend en compte les différents enjeux. À l'issue de ces échanges, la variante préférentielle est retenue et présentée aux riverains lors d'une réunion publique, le 14 mars 2017 à Vichy.

L'optimisation de la variante préférentielle

Les études préalables à la déclaration d'utilité publique ont été lancées pour préciser les caractéristiques de la variante préférentielle et en évaluer les impacts. Une démarche analytique sur les enjeux naturels et humains est menée :

- Pour le milieu naturel : entre le printemps 2018 et le printemps 2019, un diagnostic initial a été réalisé à proximité de la variante préférentielle. Cet inventaire précis des espèces animales et végétales a été complété par l'observation des fonctionnalités écologiques des espaces naturels.
- Pour le milieu humain : les enjeux agricoles, l'urbanisation existante, mais également les enjeux paysagers ont été pris en compte.

Cette approche fine de la multiplicité des enjeux a permis d'affiner le tracé de la manière la plus adaptée à chaque site traversé. Cette optimisation et la préparation du dossier technique vont se poursuivre ces prochains mois pour aboutir à la phase d'enquête publique.



Entre l'A710 et la RD67

① **6,5 km**

Chaque tronçon du tracé est soumis à une note par sens. Cette note est la somme des notes de sens, à l'exception des tronçons de la RD67 et de la RD67 bis.

La RD67

② **5,5 km**

Aménagement et homologation avec le conseil des élus, avant la signature de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la déclaration de l'État sur la RD67.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

Le lancement du projet de contournement nord-ouest de Vichy est précédé d'étapes incontournables : procédures administratives, évolution du projet en concertation avec les communes et le public, travaux préparatoires et d'aménagement...

2013 - 2021	2022 - 2025
Les principales procédures administratives et les études du projet	La réalisation du contournement
2013 Concertation préalable dans les communes concernées	2022 Début des acquisitions foncières et des travaux préparatoires
2015-2016 Reprise de la concertation avec les collectivités	2023 Lancement des premiers travaux d'aménagement
2017 Choix de la variante préférentielle	2025 Mise en service
2018-2019 Études préalables afin de préciser les caractéristiques de la variante préférentielle	
2019 Concertation inter-services pour recueillir les observations des services et des collectivités concernées par le projet en vue de finaliser le dossier d'enquête publique.	
2019 Saisine de l'autorité environnementale nationale afin d'obtenir un avis formel sur le dossier et en particulier l'étude d'impact du projet sur l'environnement. Cette dernière rend un avis pour lequel la Mairie d'Espagnac-Moërie a engagé et mobilisé le dossier le cas échéant, il sera porté à la connaissance du public.	
2020-2021 Enquête publique et déclaration d'utilité publique	

EN QUOI CONSISTE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'enquête publique est une procédure réglementaire. Son but est d'informer le public et de recueillir son avis du public sur un projet présenté en détail dans le dossier d'enquête publique.

Les trois aspects de l'enquête publique :

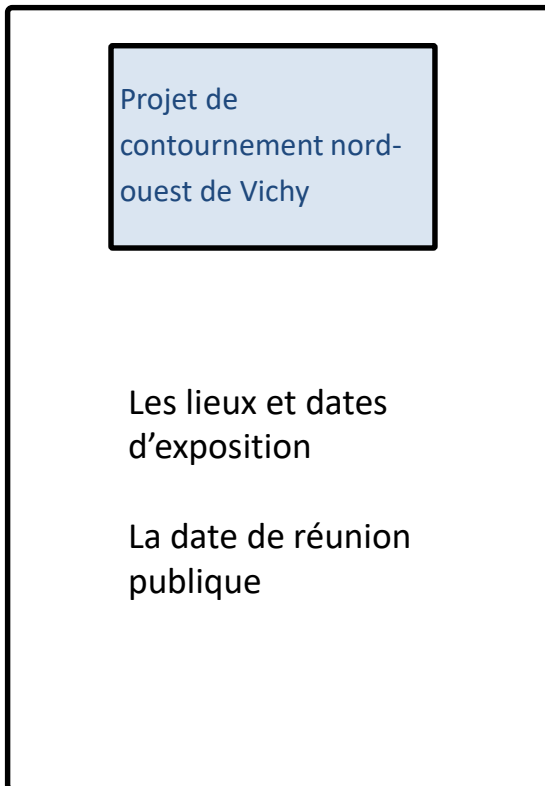
- Recueillir l'avis du public du projet, afin de procéder aux acquisitions foncières nécessaires.
- Présenter l'essentiel du projet dans son environnement, ses impacts et les mesures pour les réduire.
- Adapter les documents d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet.

Projet de Contournement nord-ouest de Vichy
En savoir plus
www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Format de la plaquette A4 : 42 * 29,7 cm – 1 pli

➤ Plaquette Cabinet 92

4. Communication : Flyer - affiche



Format du flyer / affiche : A5, A4, A3

Le format flyer - A5 est destiné à inviter les citoyens à venir découvrir l'exposition et à la réunion publique

Le format affiche – A4/A3 est destiné à l'affichage municipal



DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

AUVERGNE -
RHÔNE-ALPES

4. Communication : Réunion publique

- **Date : 11 Juin à 18h**
- **Lieu : Charmeil**
- **Un format de 2 heures avec un animateur**

Déroulement de la réunion

- **Bref rappel du projet de CNO de Vichy**
- **Présentation de l'avancement du projet**
- **Présentation détaillée de chaque secteur**
- **Echanges avec la salle**
- **Offrir la possibilité de continuer les échanges sur un autre format (rendez-vous individuel par exemple) après la réunion**

Merci de votre attention



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

AUVERGNE -
RHÔNE-ALPES

Ministère de la Transition écologique et solidaire