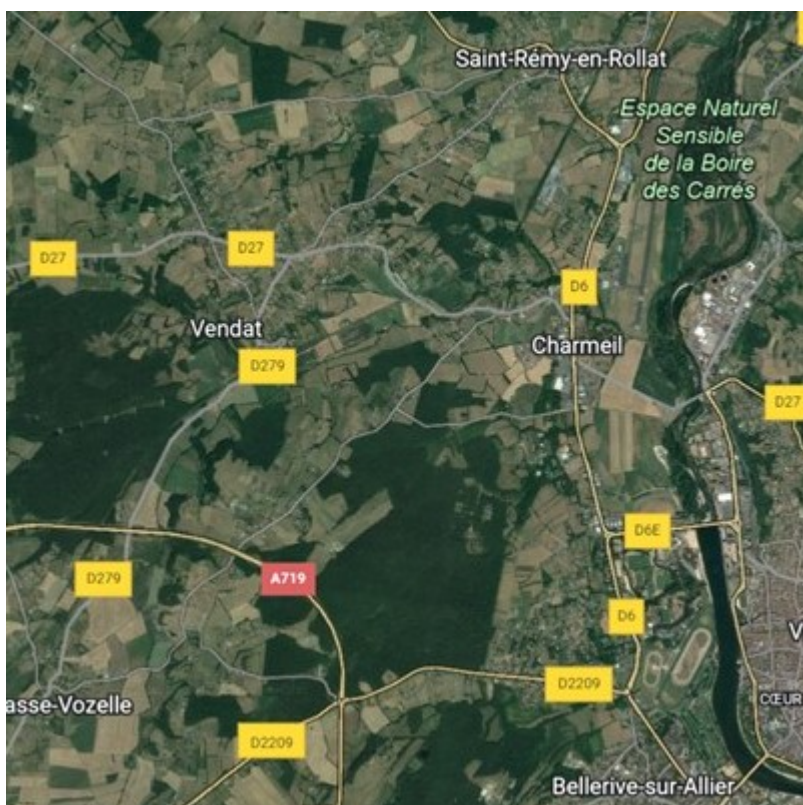


***Enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy traversant les communes de Bellerive-sur-Allier, Charmeil, Creuzier-le-Neuf, Espinasse-Vozelle, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rémy-en-Rollat, Vendat***

## ***Rapport d'enquête publique***



Vichy, le 6 février 2023

La commission d'enquête publique,

Marie-Odile RIVENEZ, présidente  
Robert FRADIN, Jean-Luc POUYET, membres titulaires

**Référence : Arrêté préfectoral 2372/2022 du 3 novembre 2022, portant ouverture d'une enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy traversant les communes de Bellerive-sur-Allier, Charmeil, Creuzier-le-Neuf, Espinasse-Vozelle, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rémy-en-Rollat, Vendat.**

**Destinataires du présent rapport :**

*Madame la préfète de l'Allier*

*Madame la présidente du Tribunal administratif de Clermont-Ferrand*

## Sommaire

1– Généralités _____	4
1.1 - Identité du demandeur _____	4
1.2 - Préambule et objet de l'enquête _____	4
1.3 - Historique _____	4
1.4 - Objectifs du projet _____	4
1.5 - Cadre juridique _____	5
1.6 - Composition du dossier _____	5
2- Organisation et déroulement de l'enquête _____	6
2.1 - Préambule _____	6
2.2 - Désignation de la commission d'enquête _____	6
2.3 - Modalités de l'enquête _____	7
2.4 - Précisions apportées au dossier _____	7
2.5 – Publicité _____	7
2.6 – Déroulement de l'enquête _____	8
2.7 - Climat de l'enquête _____	8
3– Le dossier d'enquête _____	9
3.1- Présentation du dossier et contenu _____	9
3.2 - Information du public _____	9
3.3 - Compatibilité du projet avec les documents cadres existants _____	9
4- Observations recueillies pendant la période d'enquête _____	9
4.1 - Bilan des observations recueillies _____	9
4.2 – Synthèse des observations _____	10
4.2.1– Répartition des thématiques _____	10
4.2.2– PV de synthèse des observations et questions au porteur de projet _____	10
avec thèmes Trafic p10, Alternatives p12, Nuisances p16, Environnement p17, Economie p25, Aspects financiers p27, Aménagements p29, Communication p30, PLU p 31 _____	10
4.2.3- Réponse du porteur de projet au PV de synthèse de la commission d'enquête, et analyse et commentaires de la commission _____	32
avec thèmes Trafic p32, Alternatives p38, Nuisances p48, Environnement p55, Economie p69, Aspects financiers p71, Aménagements p72, Communication p76, PLU p77 _____	32
5- Annexes _____	79
Annexes 1 à 14 : Publicité de l'enquête _____	79
Annexes 15 et 16 : Tableaux de synthèse des observations _____	79
Annexe 17 : Complément de réponse de la DREAL au PV de synthèse des observations _____	79

## 1– Généralités

### 1.1 - Identité du demandeur

Préfecture de la Région Auvergne - Rhône-Alpes  
Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement  
5 place Jules Ferry  
69006 LYON

Référent local : Eric SEPTAUBRE - DREAL Auvergne – Rhône-Alpes  
Service Mobilité Aménagement Paysages  
7 rue Léo LAGRANGE  
63000 CLERMONT-FERRAND

### 1.2 - Préambule et objet de l'enquête

L'enquête publique est une enquête unique qui porte sur le projet de contournement nord-ouest (CNO) de Vichy et comporte 3 volets :

- La demande d'autorisation environnementale concernant les décisions administratives suivantes : autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et dérogation aux interdictions relatives aux habitats et espèces protégées
- La demande de déclaration d'utilité publique du projet,
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Bellerive, Charmeil, Espinasse-Vozelle, Saint-Rémy-en-Rollat, Vendat,

### 1.3 - Historique

Depuis le début des années 2000, le projet de contournement Nord-Ouest de Vichy fait l'objet de discussions, d'échanges, de débats, et d'études. Un premier projet a été proposé en 2003-2005, mais aucun consensus n'a pu être trouvé.

En 2011, les études ont repris et ont fait l'objet de différentes réunions avec les élus locaux. Plusieurs sous-variantes du tracé initial ont été étudiées et modifiées et sont présentées dans le dossier d'enquête publique.

### 1.4 - Objectifs du projet

Le contournement nord-ouest de Vichy a différents objectifs :

- Améliorer la desserte de Vichy ;
- Délester la RD6 du trafic de transit (1500 poids lourds/jour) en vue d'améliorer le cadre de vie des habitants et la sécurité des riverains ;
- Accompagner le développement de l'agglomération vichyssoise en améliorant la desserte des zones d'activités économiques et en anticipant le développement de la zone de Montpertuis.

## 1.5 - Cadre juridique

Compte tenu de l'impact du CNO sur les milieux, ce projet d'infrastructure est concerné par 9 rubriques au titre de la loi sur l'eau, dont 4 sous le régime de l'autorisation (A) :

- Sondages (D),
- Prélèvement en ressource souterraine (A),
- Ruissellement urbain sur 25 ha (A),
- Rejet d'effluent en période de gel par l'utilisation de sel (D),
- Modification du lit mineur de 3 cours d'eau (A),
- Impact sur la luminosité des cours d'eau sur 70 mètres linéaires (D),
- Enrochement des berges de cours d'eau sur 90 mètres linéaires (D),
- Remblai d'une surface de 3000 m<sup>2</sup> en zone inondable, dans le lit majeur d'un cours d'eau (D),
- Impact sur 7,5 ha de zones humides (A).

Par ailleurs, toujours compte tenu de l'impact du projet sur les milieux, une demande de dérogation aux mesures de protection de la faune et de la flore sauvages, dite dérogation espèces protégées, est également nécessaire. Cette demande de dérogation porte sur 119 espèces observées sur ou à proximité du périmètre d'études naturalistes définies pour le projet (amphibiens, chiroptères, insectes, mammifères, oiseaux, reptiles).

Outre l'avis de l'Autorité Environnementale (AE), l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) est également requis compte tenu de la demande de dérogation au titre des espèces protégées, et selon les articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement. L'intérêt public majeur du projet doit être démontré.

Par ailleurs, au titre de l'article R181-28 du code de l'environnement, sur le dossier de demande de dérogation à la protection stricte de la Loutre d'Europe, dans la mesure où cette espèce protégée, relevant d'un Plan National d'Action, figure sur la liste en annexe de l'arrêté du 9 juillet 1999, et où cette demande a fait l'objet d'un avis défavorable du CNPN, un avis conforme du ministre est nécessaire également.

## 1.6 - Composition du dossier

Le dossier mis à l'enquête publique comprend :

- l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête (2372/2022 du 3 nov 2022), 6 p,
- et le dossier technique constitué de 19 pièces numérotées de A à S, et de ses annexes :
- Pièce A – Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives, p 6 à 15
  - Pièce B – Plan de situation, p 16 à 19 ;
  - Pièce C – Notice explicative, p 20 à 53 ;
  - Pièce D – Plan général des travaux, p 54 à 58 ;
  - Pièce E – Etude d'impact (tome 1 et tome 2), p 59 à 804 ; et annexes Air, Géotechnique, Paysage et Trafic
  - Pièce F – Evaluation des incidences Natura 2000, p 805 à 852 ;
  - Pièce G – Evaluation socio-économique, p 853 à 910 ;
  - Pièce H – Etude préalable sur l'économie agricole, p 911 à 968 ;

- Pièce I – Mise en compatibilité des documents locaux d’urbanisme, p 969 à 1126 ;
- Pièce J – Bilan des concertations préalables à l’enquête, p 1127 à 1250 ;
- Pièce K – Dossier de classement/déclassement des voies, p 1251 à 1256 ;
- Pièce L – Annexes du dossier DUP (dont avis formulés), p 1257 à 1470 ;
- Pièce M – Présentation du pétitionnaire, p 1471 à 1474 ;
- Pièce N – Maîtrise du foncier, p 1475 à 1504 ;
- Pièce O – Dossier Loi sur l’Eau, p 1505 à 1620 ;
- Pièce P – Éléments utiles à la compréhension du dossier Loi sur l’eau, p 1621 à 1660 ;
- Pièce Q – Demande de dérogation au titre du CNPN, p 1661 à 2076 ;
- Pièce R – Résumé non technique du dossier DAE, p 2078 à 2110 ;
- Pièce S – Annexes du dossier DAE, 271 p ;
- Pièce T – Avis conforme du Ministre chargé de la protection de la nature, 1p.
- Un sommaire simplifié a été rajouté à la demande de la commission afin de faciliter la recherche d’information par le public.

## 2- Organisation et déroulement de l’enquête

### 2.1 - Préambule

Une première organisation d’enquête publique a été lancée le 27 avril 2022 et a commencé par la désignation de la commission d’enquête, décision E22000023/63 du 27 avril 2022, par le président du tribunal administratif de Clermont-Ferrand. Suite à cette désignation, et alors que l’enquête publique devait démarrer les derniers jours de juin, il s’est avéré que l’avis du CNPN, indispensable dans le cadre de la procédure, nécessitait une réunion de la commission CNPN. Celle-ci s’est finalement tenue les premiers jours de juillet et l’avis CNPN a été rendu le 15 août 2022. Cet avis étant défavorable, une réponse du porteur de projet a été rédigée courant septembre. L’arrêté d’ouverture de l’enquête publique a été signé par la préfète de l’Allier en date du 22 septembre 2022, (arrêté n°1941/2022) et l’enquête annoncée du 20 octobre au 22 novembre 2022. Or, la veille de la première permanence, soit le 19 octobre, la DREAL signale qu’une pièce était manquante au dossier : « *au titre de l’article R181-28 du code de l’environnement, sur le dossier de demande de dérogation à la protection stricte de la Loutre d’Europe, dans la mesure où cette espèce protégée, relevant d’un Plan National d’Action, figure sur la liste en annexe de l’arrêté du 9 juillet 1999, et où cette demande a fait l’objet d’un avis défavorable du CNPN, un avis conforme du ministre est nécessaire* ». Elle en informe la préfecture et le jour de l’ouverture de l’enquête, jour de la première permanence, l’arrêté d’ouverture d’enquête est annulé. L’enquête est donc reportée. Un des membres de la commission d’enquête donne sa démission. L’avis conforme du Ministre est rendu le 27 octobre.

### 2.2 - Désignation de la commission d’enquête

Une nouvelle désignation est faite le 26 octobre 2022 par la présidente du tribunal administratif de Clermont-Ferrand. La désignation de France PISSOCHET, membre de la première commission est retirée.

La commission d'enquête se compose comme suit : Marie-Odile RIVENEZ, présidente, Robert FRADIN et Jean-Luc POUYET, membres titulaires.

### **2.3 - Modalités de l'enquête**

Un nouvel arrêté d'ouverture d'enquête définit les modalités de l'enquête publique : arrêté 2372/2022 en date du 3 novembre 2022. L'enquête est ouverte pour une durée de 40 jours, du lundi 28 novembre 2022, au vendredi 6 janvier 2023, sur le territoire des communes de Bellerive-sur-Allier, Charmeil, siège de l'enquête, Creuzier-le-Neuf, Espinasse-Vozelle, Saint-Germain-des-Fossées, Sant-Rémy-en-Rollat et Vendat.

Le dossier est consultable dans les mairies concernées, à l'hôtel d'agglo de Vichy communauté, sur un poste informatique en mairie de Charmeil ou encore sous format numérique sur le registre numérique accessible à l'adresse <https://www.registre-numérique.fr/cno-vichy>, ou encore sur le site de la préfecture.

Le public intéressé a la possibilité de formuler ses observations sur registre papier, dans l'une des 7 communes citées, ou à l'hôtel d'agglomération de Vichy Communauté, ou sur le registre numérique, ou encore par voie postale à la mairie de Charmeil.

### **2.4 - Précisions apportées au dossier**

Une réunion de présentation du projet a été organisée par la commission le 18 octobre 2022, soit avant la première période d'enquête, en sous-préfecture de Vichy. La DREAL a pu exposer les objectifs du projet, les alternatives de tracé étudiées, les impacts sur le milieu naturel, et les premiers retours du public sur le projet, lors des concertations. Elle a pu également répondre aux premières questions de la commission.

Puis, avant l'enquête, en date du 23 novembre, une visite sur site a permis à la commission de mieux visualiser l'emplacement du projet et le lieu des aménagements, et de prendre connaissance de l'environnement du projet.

### **2.5 – Publicité**

L'avis d'enquête a été publié dans les mairies de chacune des communes concernées par le projet, ainsi qu'à l'hôtel d'agglomération de Vichy, et à la sous-préfecture de Vichy, 15 jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête, comme en attestent les certificats d'affichage figurant en annexe du présent dossier (annexes 1 à 9) . Par ailleurs, la DREAL a procédé à la mise en place de 10 panneaux d'affichage sur site comme en atteste le constat d'huissier figurant en annexe 10. Elle a par ailleurs complété l'information du public en ajoutant des panneaux géants sur le rond-point situé à proximité de l'A719, sur le rond-point de la Goutte (photo ci-dessous).



L'avis d'enquête a été publié dans le quotidien La Montagne les 9 novembre et 2 décembre 2022, et dans l'hebdomadaire La Semaine de l'Allier les 10 novembre et 1<sup>er</sup> décembre, soit conformément à l'arrêté (annexes 11 à 14).

Par ailleurs, différents articles ont été publiés dans la Montagne dans la période de l'enquête et notamment le 19 octobre : « Contournement : A vous la parole », le 22 octobre : « CNO : l'enquête publique annulée », le 31 octobre : « Contournement Nord Ouest. Le dossier complet », le 28 novembre : « l'avenir du CNO dans la balance », le 05 janvier : « le CNO mobilise les contributeurs ».

## 2.6 – Déroulement de l'enquête

Une première permanence s'était tenue sur Charmeil le premier jour de la « première » enquête. Si elle n'a pas permis le recueil d'observations, puisque l'enquête a été annulée ce jour-là, elle a permis de commencer d'informer le public qui était déjà très nombreux ce premier jour.

Ensuite, pendant la période d'enquête, ce sont, au total, 7 permanences qui ont été tenues par la commission, sur Charmeil, siège de l'enquête, Bellerive, Espinasse-Vozelle, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rémy-en-Rollat, Vendat.

Le public lors de l'enquête a été particulièrement présent et actif. Les 7 permanences ont, à chaque fois, fait l'objet de nombreuses visites durant toute leur durée, voire même les visites ont empiété certaines fois avant et après les horaires prévus (sauf à la fin de la dernière permanence qui correspondait à la fin de l'enquête à 12h30). Certaines personnes ou associations se sont déplacées à plusieurs reprises, voire même lors de chaque permanence. L'organisation des permanences s'est faite dans de bonnes conditions. A Charmeil, pour les 2 permanences, des chaises ont été disposées dans le hall, pour permettre au public de patienter confortablement. Sur Bellerive, le public pouvait consulter le dossier sur plusieurs postes de lecture, pendant que le commissaire recevait une personne ou un groupe.

## 2.7 - Climat de l'enquête

Le climat de l'enquête n'était pas particulièrement tendu mais pas très serein non plus. Une partie du public avait hâte que le CNO aboutisse, excédé par les nuisances apportées par les véhicules et en particulier les camions, sur la RD6 ou RD2209. Une autre partie du public était excédé par l'idée que l'on pouvait déplacer ces nuisances vers d'autres riverains, ou/et par l'idée qu'une infrastructure de ce type était susceptible de voir le jour, sur un site naturel (forêt, cours d'eau, zone humide), à une époque où l'axe général des politiques nationales ou locales est la préservation de l'environnement. Le public était donc de façon générale très agacé, mais est néanmoins resté courtois.



### **3– Le dossier d’enquête**

#### **3.1- Présentation du dossier et contenu**

Le dossier d’enquête était particulièrement lourd et difficile d’approche. Si le fait de regrouper la demande de DUP et la demande d’autorisation environnementale facilitait la compréhension générale pour le public, le dossier n’était pas particulièrement adapté pour la recherche d’information. La commission d’enquête avait fait compléter le dossier par l’ajout d’un sommaire plus détaillé, mais cela ne suffisait pas forcément pour certaines recherches précises. Le dossier qui comptait 2110 pages + toutes les annexes, était de plus découpé en 29 pièces différentes et la recherche par mot clé n’était donc pas possible avant d’avoir ciblé le document contenant l’information recherchée.

#### **3.2 - Information du public**

Le résumé non-technique du DAE présenté en pièce R du dossier permettait au lecteur d’avoir une approche simplifiée du dossier. Néanmoins, certains aspects du projet étaient parfois très réduits, comme par exemple le trafic routier avec la répartition VP, PL, avant et après le CNO ; ou encore les mesures compensatoires et leurs incidences sur chacun des milieux ou espèces affectés. Certains des aspects du dossier restaient parfois flous selon la pièce du dossier.

#### **3.3 - Compatibilité du projet avec les documents cadres existants**

Ce sujet ayant fait l’objet de nombreuses observations, il sera traité dans la partie 4 : *Observations recueillies pendant la période d’enquête*.

### **4- Observations recueillies pendant la période d’enquête**

#### **4.1 - Bilan des observations recueillies**

Au cours de l’enquête, ce sont :

496 observations déposées sur le registre numérique (incluant des doublons),

160 observations déposées sur les registres papier ou transmises par courrier (incluant parfois des doublons avec le registre numérique),

donc au total près de 650 observations reçues.

Signalons que plusieurs personnes (ou associations) ont déposé plusieurs observations, parfois similaires, parfois différentes, parfois complémentaires, que certaines observations ont été signées parfois par plusieurs personnes d’une même famille, ou au contraire, que les membres d’une même famille ont parfois transmis une contribution individuellement, mais par une même adresse mail (jusqu’à 7 fois).

De ce fait et compte tenu des doublons, la commission a fait le choix de ne pas comptabiliser précisément le nombre d’observations favorables au projet, d’une part, et défavorables (ou réservées) d’autre part. Elle considère cependant, comme le porteur de projet, que la répartition

favorable/défavorable est globalement équilibrée. Elle souligne que c'est la justification des contributions qui est primordiale, pour l'analyse.

Quelques observations ont été déposées avant ou après la période réglementaire, et n'ont donc pas été prises en compte par la commission.

La commission a fait le choix de présenter les observations sous forme de tableaux (annexes 15 et 16). Le premier tableau reprend les contributions du registre numérique (annexe 15, 38 p.), le second reprend les contributions déposées sur les registres papier et les courriers reçus (annexe 16, 12 p.). Il a été fait une synthèse de chacune des 650 contributions. Compte tenu du nombre important d'observations et des thèmes récurrents qui sont abordés, les observations ont été classées par thématique. Chaque thème est repris dans les paragraphes suivants, où les préoccupations du public sont développées.

## 4.2 – Synthèse des observations

### 4.2.1– Répartition des thématiques

Thèmes	-1- Trafic	-2- Alternatives	-3- Nuisances	-4- Environnement naturel	-5- Développement économique et touristique	-6- Aspects financiers	-7- Aménagements	-8- Communication  -9- PLU
% de contributions env.	60%	15%	40%	35%	15%	15%	5%	<5%

**4.2.2– PV de synthèse des observations et questions au porteur de projet avec thèmes Trafic p10, Alternatives p12, Nuisances p16, Environnement p17, Economie p25, Aspects financiers p27, Aménagements p29, Communication p30, PLU p 31**

#### Thème 1 - Trafic et sécurité

Cette thématique est celle qui a fait l'objet du plus grand nombre d'observations, près de 60 p.cent des contributions ont évoqué les problèmes liés au trafic routier ou/et à la sécurité.

Deux tendances se dessinent, en fonction du lieu de résidence des contributeurs. Ainsi, les habitants de Bellerive et de Charmeil qui se sont exprimés sont, pour la très grande majorité, favorables au projet. Sur Vendat, la tendance est totalement inversée.

Les contributeurs favorables considèrent que le projet de CNO permettra l'allègement du trafic et une meilleure fluidité de la circulation sur la RD6 (entre le rond point de la Goutte et le rond point de Boussange et sur la RD2209 (depuis le rond point de Boussange jusqu'au rond-point de l'A719), et permettra un gain de temps, moins de bouchons, moins de nuisances liées à la pollution, au bruit, aux vibrations, aux odeurs (se référer au thème « Nuisances »).

L'aspect sécurité est largement abordé. Des riverains indiquent des « sorties périlleuses » de leur propriété, voire « ne plus pouvoir sortir leur voiture » : @81, RCh15, RCh19, CCh6, RB40,... Certains ajoutent que la situation actuelle est « catastrophique » (RSR1).

Il est souligné que des usagers empruntent des itinéraires de substitution passant dans des quartiers résidentiels non adaptés à ce trafic, et sans respecter forcément le code de la route (RB38, @311,...).

L'urgence de réduire le trafic est évoqué de nombreuses fois (@33,@289,@485, RVVA2,...) et même par des contributeurs défavorables au projet (@493,...). L'exaspération des riverains sur ce sujet est maximale.

Plusieurs contributeurs reviennent sur l'historique du projet et soulignent que le CNO est le dernier maillon manquant pour compléter le schéma global des infrastructures A719, CSO, Boulevard Est de Vichy/Cusset (@2,@7,@8,@450). Ce schéma, une fois terminé, permettrait, selon les partenaires socio-économiques (@187,...) un meilleur accès aux entreprises, à la fois pour les fournisseurs et aussi pour les salariés, mais aussi facilitera la relocalisation éventuelle d'entreprises (@271), par la réduction des parcours des transports, aujourd'hui recherchée pour réduire l'empreinte carbone des produits ou entreprises. Cet argument est contesté par les associations « Vichy Climat Environnement et Danger Montpertuis (@372), qui soulignent de plus une confusion entre la logique de desserte et la logique de contournement du CNO (@372) et explicitent la logique d'engrenage.

Des questions ou des remarques plus précises ressortent parfois :

- Un contributeur (CSG1) indique que « l'AE demande dans son avis de mieux étayer les hypothèses de trafic,... que celles-ci ne sont pas actualisées ».
- Le CNO ne permettra pas de réduire la circulation vers les zones commerciales, sportives, touristiques et universitaires de Vichy (@CSG3, 290,...) et les riverains de la RD6 continueront à en subir les inconvénients (@232,...).
- Des contributeurs indiquent le non-respect de la réglementation routière, telle qu'indiquée sur les panneaux de signalisation et que le respect de cette signalisation ne justifierait pas le projet de CNO. Ce sujet est traité dans le chapitre « Alternatives ».
- Le CNO ne fera qu'augmenter le trafic sur le long terme (@156, @2, @81, @409, @410, @446, @452,@490...) ce type d'infrastructure engendre un effet « aspiration du trafic » (@78,...).
- Des alertes proviennent d'organismes officiels, notamment le CERTU au ministère de l'Équipement et de l'Urbanisme, dans une déclaration du 02/12/2022 « il est maintenant établi que les réalisations d'infrastructures nouvelles génèrent systématiquement des besoins supplémentaires de déplacements et ne permettent pas de résoudre la congestion du réseau.»
- Le CNO ne fera qu'augmenter le trafic sur le long terme (@156, @2, @81, @409, @410, @446, @452, @490...); il ne réduira pas le trafic sur la RD6 entre les 3 ponts de l'agglomération, celui-ci aura même tendance à augmenter compte tenu de la revitalisation de

certaines infrastructures sportives, et aussi thermales et touristiques (UNESCO) et de l'affluence attendue.

- Le développement des ZI va aussi augmenter le trafic (@424, @426,...).
- L'ouverture de l'A79 aurait permis de constater un baisse du trafic (@249, RCh13,...)

**En complément des réponses souhaitées sur les points évoqués ci-dessus recueillis pendant l'enquête, la commission souhaiterait connaître :**

- ❖ **Le comptage actualisé sur l'itinéraire actuel RD2209 /RD6/RD67, avec des chiffres avant et après la mise en service de l'A79.**
- ❖ **La répartition en nombre de camions et véhicules légers utilisant l'itinéraire actuel.**

## Thème 2 - Alternatives

Nombre de contributeurs opposés au projet font des propositions d'alternatives au CNO, mais aussi quelques personnes favorables au projet qui regrettent la surconsommation d'espaces naturels (@101 par exemple) ou qui prônent la réduction générale de la circulation des poids lourds (@265 par exemple) et le retour au ferré. Selon eux, la mise en œuvre du CNO, outre son impact fort sur les milieux naturels, ne fera que déplacer les nuisances sur d'autres riverains.

Le porteur de projet, dans le dossier présenté (pièce E – Etude d'impact/ 3- Description des principales solutions de substitution examinées et raison pour lesquelles le projet a été retenu) fait état de l'historique du projet et des différents fuseaux étudiés.

L'alternative au projet figurant au dossier est l'aménagement de la RD6 sur place qui est présentée comme possible, mais difficilement faisable parce que nécessiterait des acquisitions foncières et démolitions du bâti.

Différentes alternatives au tracé sont ensuite décrites dans le dossier.

Rappelons que le projet est présenté comme un enjeu majeur de l'agglomération dont les voiries locales subissent une hausse global du trafic de transit (Pièce R – Résumé non technique 1/ Description détaillée du projet).

### 1. Alternatives au projet

#### 1.1. Transfert de la circulation des PL en transit sur l'A79/A71

La principale alternative proposée concerne effectivement uniquement les poids lourds (PL).

#### Préambule

Les interdictions de circulation des poids lourds figurant sur les panneaux de signalisation, bien en amont de Bellerive, ont induit en erreur associations et riverains, qui ont interprété ces panneaux comme une interdiction globale de circulation sur Bellerive. Ces personnes demandaient à ce que ces interdictions de circulation soient respectées, quitte à faire intervenir les forces de l'ordre. Une pétition de 54 personnes a d'ailleurs été déposée en préfecture à ce sujet (@384).

*Rapport de l'enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy – 6 février 2023*

La commission s'est, en conséquence, procuré l'arrêté d'interdiction permanente de circulation des PL sur les routes de l'Allier (arrêté 2010-015P du président du Conseil général) pour leur préciser la nature des interdictions. Les interdictions sur la RD6 concernent le tronçon Rond point de la Goutte jusqu'à la jonction à la D2009 et pour la RD2209, le tronçon depuis le rond point de Boussange jusqu'au pont de Bellerive. En conséquence, le trafic entre le rond point de la Goutte et le rond-point de Boussange n'est pas interdit aux PL, ni même jusqu'au rond point de l'autoroute A719.

Il est vrai que la présence de 8 panneaux d'interdiction de traversée de Bellerive (cf contribution CCh10 ou @349) sur le giratoire de l'A719 en direction de la D2209, sur la RD2209 en direction de Vichy, au carrefour avec la RD273, sur la RD6E...) peut porter à confusion.

**En dehors de cette confusion sur les interdictions actuelles**, l'idée proposée par les contributeurs serait que les PL en transit depuis le nord ou l'est du département (voire du pays), vers le sud ou le sud-ouest du département (voire du pays), aient recours à l'A79/A71, et que leur circulation sur l'axe D6-D2209 en centre urbain, soit interdite. Compte tenu de l'investissement de 600 millions d'euros sur cette infrastructure, de l'impact écologique déjà subi lors de sa mise en œuvre, il leur apparaît logique que les PL qui traversent le département ou le pays, du nord au sud ou le plus souvent du nord-est au sud-ouest, utilisent l'infrastructure déjà existante. Ils considèrent que cela désengorgerait l'axe RD6-RD2209 sur Charmeil-Bellerive, sans impacter l'environnement. « Faire reporter le trafic de transit sur l'A71 et sur la RCEA est plus pertinent que jamais en raison de l'achèvement des travaux de la RCEA, devenue A79, en deux fois deux voies, et sa sécurisation, pour un coût de 200 millions d'euros, @372 ». Même un transporteur met en avant cette solution.

Il est constaté dans quelques observations que le flux de PL a régressé depuis l'ouverture de l'A79 (@249, RCh13,...). Il est même souhaité qu'un nouveau comptage des PL soit réalisé sur l'axe, et que les chiffres soient comparés à ceux précédant l'ouverture de la RCEA (@249).

Une personne indique cependant, que faire passer les PL par Montmarault pour revenir à Vichy serait une aberration écologique (@352). Probablement cette personne n'a pas noté que les contributeurs favorables à cette alternative parlent du trafic de transit pour cette déviation et non du trafic local qui même avec le CNO, selon certaines destinations, seront parfois encore contraints d'emprunter la RD6 ou RD 2209.

Le président d'une association (@422) indique que cette alternative est un non-sens dans la mesure où elle mettrait à l'écart total le bassin de Vichy.

**Cette alternative « Transfert de la circulation des PL en transit sur l'A79/A71 » n'a pas été évoqué dans le dossier. Or elle revient à maintes reprises de la part des contributeurs qui souvent considèrent que le CNO ne ferait que transférer les nuisances liées au trafic des riverains de la RD6-RD2209 vers les « éventuels futurs » riverains du CNO, mais aussi que le CNO tel qu'il est proposé n'est pas un véritable contournement puisqu'il passe encore en zone urbaine, est donc trop intégré à l'agglomération. Une explication pourrait être qu'un itinéraire alternatif à une autoroute est toujours nécessaire. La commission s'est donc renseignée auprès de la Direction des Mobilités Routières au ministère des transports. Il apparaît qu'il est possible d'imposer l'autoroute aux PL sous réserve de conditions particulières, dûment justifiées. Cela existe déjà sur d'autres départements.**

- **Est-il possible d'avoir connaissance plus précisément du trafic de transit susceptible de se détourner de l'A79, pour raison de péage et de temps, alors que ce serait l'itinéraire le plus adapté ?**

- **Et quelle proportion du trafic PL de transit risquerait d'être détourné de l'A79 au profit du CNO, si celui-ci était mis en œuvre (@410) ?**

**En résumé, quelle est la position de la DREAL sur la possibilité d'un transfert du trafic PL de transit vers l'A79-A71, via des arrêtés d'interdiction ?**

## 1.2- Autres mesures proposées alternatives au projet

### 1.2.1 Améliorer la gestion des transports (RCh8, @58, @349, @493,...)

Réguler la circulation de sorte que seules les livraisons locales empruntent les routes locales. D'autres voies sont ouvertes aux transports internationaux, le guidage des routiers internationaux doit être adapté (@58), améliorer la signalisation bien en amont, mieux gérer les tarifs routiers (@349). Le contributeur @493 fait des propositions en matière d'alternatives « en phase avec les urgences climatiques et énergétiques actuelles ».

D'autres contributions rappellent qu'il est observé des canicules à répétition, des orages de grêle violents (comme sur Vichy en 2022)... et que parce que les temps ont changé (réchauffement climatique), il est plus que nécessaire que les projets routiers évoluent. (Se référer à la partie Environnement naturel).

### 1.2.2 Le fret ferroviaire

De nombreuses contributions portent, compte tenu de l'évolution du climat, sur la nécessité urgente de préserver les espaces naturels, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et suggèrent de revenir au fret ferroviaire, de remettre en fonctionnement le réseau ferré existant, plus ou moins abandonné, et d'utiliser les financements prévus pour le CNO au développement du fret ferroviaire.

« On sacrifie au lobby tout puissant du transport routier et son développement exponentiel, cet axe (1x2voies) sera rapidement surchargé et obsolète, il serait plus judicieux d'engager une réflexion profonde afin de réactiver le fret ferroviaire les 60 ou 80 millions d'euros annoncés y seraient sûrement mieux employés.@275 » ou @490, @410,...

Ces observations ont aussi fait l'objet d'un tract de la part des associations qui nous a été remis a plusieurs reprises par les particuliers (@176).

### 1.2.3 Modes collectifs de déplacement

Il est aussi proposé de développer les transports en commun, covoiturages, navettes automatiques, et autres modes doux de déplacement ; l'urgence étant de limiter la circulation sur l'axe D6-D2209. Il est souvent répété que le CNO ne désengorgera pas cet axe D6-D2209 parce que le trafic local sera toujours croissant (avec le développement des activités sportives et thermales sur le cœur de l'agglomération) et attirera d'avantage de circulation pour le transit (en raison d'une meilleure fluidité de la circulation sur le CNO), (@493,@490, @471, @446,@359,@339, RB49, CV4,...).

#### 1.2.4 Incitation aux déplacements locaux en vélo

Cette alternative va de pair avec le transfert des PL sur le réseau autoroutier. Il est ainsi fréquemment souhaité, que les contributeurs soient favorables ou non au CNO, l'aménagement de voies cyclables (voir Chapitre 7 –Aménagements).

#### 1.2.5 Alternative pour la desserte de Montpertuis

Une alternative proposée pour que la desserte de Montpertuis ne soit pas nécessaire est l'installation de panneaux photovoltaïques sur le site.

En conclusion, ce qu'il ressort dans ce chapitre « Alternatives au projet » est le transfert du transit routier sur les voies autoroutières existantes, puis la mise en œuvre globale « d'une mobilité apaisée, de transports multi-modaux ». Pour la grande majorité des contributeurs sur ce sujet, cela constitue des pistes d'avenir pour Vichy Communauté, qui n'impacteront ni les milieux naturels, ni la ressource en eau et eaux thermales, essentiels pour l'image de Vichy et pour rester en accord avec son inscription au patrimoine de l'UNESCO (se référer au Chapitre Développement économique et touristique, 4-UNESCO).

« ...Cette question de la transmission aux générations futures est d'autant plus présente qu'il paraît impensable de ne pas tenir compte de l'avis du CNPN qui a émis un avis défavorable à ce contournement : au vu de l'impact du projet sur les milieux naturels, l'artificialisation des sols induite (35 ha) et les zones humides impactées, il apparaît souhaitable de reconsidérer les scénarios de recherche d'une solution alternative satisfaisante, y compris en intégrant la réflexion sur une modification des réseaux existants @369 ».

« Sans minimiser les nuisances subies par les riverains des axes RD6 et RD2209, ce n'est pas en reportant ces nuisances un peu plus loin que l'on résoudra les problèmes, on ne fera que les déplacer. Il est urgent d'aménager les voiries concernées pour la sécurité des riverains, et de trouver des alternatives aux déplacements des personnes (transports en commun, covoiturage) et des marchandises (fret ferroviaire, logistique des derniers kilomètres, interdiction effective du transit des poids lourds), @490 ».

De la même façon, l'AE dans son avis demande de reconsidérer s'il n'existe pas d'autres solutions, en particulier au vu des incidences du projet retenu sur l'artificialisation des sols, les milieux naturels et les zones humides (@419).

**Dans quelle mesure, un projet qui regrouperait tout ou partie des alternatives proposées ci-dessus, ne pourrait-il pas permettre une réduction significative du trafic, compatible avec une réduction significative des nuisances aux riverains sur l'axe RD6-RD2209 ?**

## 2 Alternatives au tracé

Différentes alternatives au tracé ont été proposées et sont listées ci-dessous :

- Longer la voie ferrée entre Vendat et Charmeil, ce qui permettrait d'éviter un nouveau cloisonnement (@24) et ainsi de moins impacter le milieu naturel.
- Passer sur le site de Manurhin, un pont pour traverser la départementale, passer sur les terres cultivées et rejoindre le carrefour de St Rémy-en-Rollat en longeant l'aéroport » @19 ; ou option plus SE évitant Charmeil en longeant l'aéroport (RV8).
- Portion Nord Bois Perret : variante proposée pour la réduction de l'impact des nuisances, la protection des étangs, de leur faune (@97).
- Déplacement du projet de 50 mètres plus au sud au niveau du rond point de la Goutte (RSR5, CV1) (Cf « Aménagements »).
- Un tracé plus direct pour éviter une surconsommation d'espaces naturels et éviter de couper 2 fois la voie ferrée (@101 et @102).
- Choisir un tracé plus éloigné des habitations (@309, @321), qui permettrait de ne pas couper l'agglomération de part et d'autres du tracé et de ne pas impacter de nouveaux riverains avec les nuisances d'un trafic qui sera encore augmenté.

**La commission demande que le porteur de projet donne son point de vue sur les tracés proposés ci-dessus.**

<h3>Thème 3 - Nuisances</h3>
------------------------------

La tendance pour cette thématique est en toute logique identique à la tendance énoncée au chapitre « Trafic-Sécurité ». Les riverains de la RD2209 et RD6 sur Bellerive et Charmeil réclament une suppression ou une réduction des nuisances subies, alors que les futurs riverains du CNO, habitant Vendat, déplorent l'arrivée de nuisances, alors qu'ils ont choisi d'habiter au calme, dans un cadre campagnard, près des forêts, des cours d'eau, des prairies.

Il est, en premier lieu, signalé par les contributeurs que le projet CNO ne fera que déplacer les nuisances d'un itinéraire vers un autre, sans réduire de manière significative celles existant sur les RD2209 et RD6.

Les contributeurs favorables au projet CNO, constatent que l'accroissement du trafic ne fait qu'augmenter les nuisances.

- Ils constatent une dégradation constante de leur cadre vie (ne plus pouvoir ouvrir les fenêtres, façades des maisons salies, vibrations, fissurations des murs (@286), vaisselle qui tremble (RCh19), horloges dérégées, cadres qui tombent (CCh19),...);
- Amélioration très attendue pour les riverains actuels de la RD2209 et RD6, mais fortes inquiétudes pour les futurs riverains de Vendat, Charmeil, Saint-Rémy-en-Rollat ; (@13, 50,185, 275, 279, 296, 427, 341,368, 380, 412, 413,...) ;
- Le développement du site de Montpertuis ne fera qu'accentuer les nuisances (@123, 232) pour les riverains du CNO.



En ce qui concerne les contributeurs défavorables au projet :

- Les habitants de Vendat surplombant le tracé s'inquiètent des bruits de la circulation propagés par le sol et le relief, et des bruits relatifs au passage sur le pont enjambant la voie ferrée (RV8). Ils sont inquiets de la dégradation du paysage.
- Quelles seront les dispositions techniques prises, pour les riverains du Rond-point de la Goutte à Saint-Rémy-en-Rollat, particulièrement impactés, se situant au départ du tracé ?
- Quel est l'aménagement envisagé pour assurer la sortie des riverains du rond point de la Goutte en toute sécurité, puisqu'ils n'auront plus accès direct au rond-point et ne souhaitent pas effectuer une sortie directe sur la RD6 venant du bourg de Saint-Rémy-en-Rollat, pour raison de sécurité ?
- Certains d'entre eux demandent si des études de bruit ont été réalisées au Rond-Point des Ancizes à Creuzier-le-Neuf (@479).
- Plusieurs contributeurs s'inquiètent des nuisances atmosphériques, GES,... que la création du CNO va générer (@40 ; @490 ; @496, @CSG1...) ; et considèrent que le projet est en contradiction avec les engagements nationaux et internationaux (COP21 ; Sommet de la Terre...)

**La commission d'enquête interroge le porteur de projet sur le transfert des nuisances, et souhaite :**

- ❖ **un inventaire précis des mesures anti-nuisances qui seront prises, leurs caractéristiques ainsi que leur positionnement (murs anti bruit, route semi enterrée...)**
- ❖ **Un état du nombre de riverains impactés par les nuisances en précisant la distance de leur maison par rapport au tracé.**

#### Thème 4 - Environnement naturel

L'impact du projet sur le milieu naturel (zones humides, zones boisées, zones agricoles, biodiversité, ressource en eau, eaux thermales, paysages) est la crainte la plus forte des contributeurs défavorables. 75% des personnes ou associations qui se sont prononcées contre le projet ont argumenté leur contribution sur cette thématique.

Les contributeurs favorables se prononcent rarement sur le sujet de l'environnement, sauf élus et certains partenaires socio-économiques qui font état d'une bonne prise en compte de l'aspect environnemental dans le dossier, ou de la mise en place de compensations, ou bien encore de leur confiance accordée au porteur de projet, la DREAL, puisqu'elle a aussi en charge la politique environnementale sur la région. Ils représentent environ 16% des contributions favorables, et n'ont pas de questions particulières eu égard à l'environnement.

Nous reprendrons donc dans cette thématique le détail des observations des personnes et associations qui sont défavorables au projet, notamment ou en particulier, pour des raisons environnementales.

## 1. Compatibilité du projet avec la politique générale pour la préservation de l'environnement

Nombreuses sont les personnes qui s'interrogent sur le projet par rapport aux nouvelles politiques de l'Etat : « non prise en compte du dérèglement climatique », « projet en contradiction avec les dispositions du Sommet de la terre de 2002 », « non prise en compte de la COP21 », « à l'opposé de toutes les préconisations officielles : PCAET ou TEPOS » « d'aucune utilité publique au regard de la Loi Climat-Résilience, Loi solidarité Amont/Aval, Plan Santé Environnement, Droit UE sur l'eau... », « non-respect des exigences DCE, de la Stratégie nationale des aires protégées, du SRADDET », « en décalage avec la démarche éco-citoyenne ».

Le projet est perçu comme « massacre environnemental », « impliquant la destruction et la fragmentation des espaces naturels », « sujet à disparition de la biodiversité », « catastrophe écologique », « impactant un réservoir de biodiversité et un corridor écologique », « destructeur de zones humides et de forêts », « aberration écologique », « vecteur de l'artificialisation des terres agricoles et forestières », « projet funeste »,...

On peut citer quelques contributions :

« Ce Projet n'est donc pas d'utilité publique puisqu'il accentue l'artificialisation des sols, impacte les milieux naturels, les zones humides, augmente la pollution et ceci en complète contradiction avec toutes les préconisations gouvernementales et locales, telles celles du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) pour l'autonomie énergétique et la neutralité carbone, ou celles des TEPOS (Territoires à Energie Positive) » (@236).

« C'est avec beaucoup d'étonnement que nous apprenons le soutien au projet de la majorité politique actuelle de Vichy Communauté. En effet, comment comprendre que nos élus locaux votent en faveur de ce projet qui va : - Accroître le trafic routier donc faire augmenter les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, alors qu'ils ont voté un plan climat qui vise à... les réduire ; - Détruire des terres agricoles alors qu'ils ont voté un Plan Alimentaire Territorial qui vise à... en accroître le nombre.@446 ».

« Nous considérons que ce projet de contournement sur 6,5 km n'est d'aucune utilité publique au vu des lois sur la sobriété ; biodiversité et paysages ; solidarité amont, usage des sols et qualité des eaux ; Plan santé environnement – Loi pollueur / payeur – Loi sur le droit à un environnement sain de 2016... » @RCh8. Notons que cette contribution fait part d'une pétition plus générale déposée en préfecture, portant sur la demande de préservation des zones humides du Val d'Allier, de près 1350 signatures de personnes résidant sur l'agglomération de Vichy.

« Je voulais intervenir sur ce registre afin d'exposer mon sentiment concernant ce contournement, qui à mes yeux est une vraie aberration écologique avec la destruction de nombreux hectares de prairies, de forêt, du cours d'eau du Béron, présent sur ce tracé, ainsi que des zones classées sachant que Vichy est désormais inscrite au patrimoine de l'Unesco...A l'ère où nous cherchons à protéger au maximum la biodiversité et l'environnement, est ce que l'on ne se trompe pas de priorité avec ce projet? @477 ». Une contribution fait état d'insuffisance dans le dossier quant aux mesures compensatoires envisagées, tant d'un point de vue quantitatif, que qualitatif (@398).

**La commission demande que le porteur de projet réponde aux inquiétudes des contributeurs sur cet aspect du dossier.**

**Elle fait remarquer que dans le bilan de la concertation de 2013, les éléments de réponse de la DREAL Auvergne sur un tracé proposé entre 2000 et 2005, étaient les suivants : « l'ensemble des**

études menées auparavant ont été reprises afin d'intégrer les nouvelles réglementations environnementales et données en matière de trafic et d'aménagement du territoire de l'agglomération. Le principe d'un tracé qui traverserait le bois de Charmeil ou le bois Perret n'est aujourd'hui plus envisageable du fait de l'évolution de la réglementation en matière de protection de l'environnement ». or, le projet actuel avec la variante Gros bois, empiète significativement sur le bois de Charmeil. Il est même le plus impactant de toutes les variantes étudiées. Quelles évolutions environnementales depuis 2014, font que la DREAL soit en mesure aujourd'hui de porter le projet de CNO avec le tracé retenu (tracé très impactant du bois), et des politiques environnementales plus sévères qu'en 2014-2015 ?

## 2. Impact du projet sur les zones humides

Après la conformité du projet avec les nouvelles exigences règlementaires liées au réchauffement climatique, les zones humides sont le principal sujet de préoccupation du public ayant contribué aux observations sur le thème de l'environnement. « les 3/4 du tracé sont en zones humides, nécessaires à l'écosystème, d'après le Giec, les zones humides participent par des moyens naturels à l'absorption des émissions de CO2 et donc de l'effet de serre et des canicules qui ont touché la région @496 ».

L'inquiétude est liée à la grande richesse du site. En effet, la présence de la vallée du Béron sur le périmètre de DUP, la présence d'étangs, la présence de parcelles agricoles humides, assez résistantes aux situations de sécheresse selon le témoignage d'un contributeur (@496 photo), nécessitent des mesures compensatoires importantes. Ce sont au total 58,65 ha de zones humides qui ont été identifiées à proximité du projet. Les compensations prévues dans le dossier ne satisfont pas l'AE qui estime que si le ratio imposé par le SDAGE est respecté, compte tenu du bon état des parcelles accueillant les mesures compensatoires, l'apport des mesures de compensation reste limité (absence d'équivalence fonctionnelle). Or la DREAL, en réponse à cette remarque ne propose pas d'accroître les compensations : « A ce stade, il n'est pas envisagé de compléter les mesures compensatoires sur le site du Béron ».

**Comme l'indiquent les élus dans leur contribution, le dossier porté par la DREAL, se doit être exemplaire (CCh1, CCh12, @450). N'y a-t-il pas de possibilité d'obtenir une équivalence fonctionnelle des mesures sur ce site, compte tenu de l'enjeu écologique des zones humides ; d'autant que ces milieux sont considérés comme des amortisseurs du changement climatique puisqu'ils permettent le stockage du carbone atmosphérique et freinent la circulation de l'eau, réduisant ainsi les crues et les inondations (se référer aussi au paragraphe 5. Ressource en eau qui reprend certaines contributions faisant état de l'importance de préservation des zones humides) ?**

## 3. Impact du projet sur les espaces boisés

La majorité des observations déposées sur la thématique de l'environnement, déplore l'impact du projet sur les surfaces boisées (@357 par exemple), que ce soit par destruction ou morcellement, et du fait de l'importance que ces espaces revêtent pour :

- le paysage,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains,

- la réduction des températures en cas de canicule,
- leur efficacité dans le captage de carbone
- la réserve de biodiversité qu'elles constituent...

« Sans la nature, nous ne sommes rien !!! En faisant cette route, vous allez accentuer la sécheresse qui malheureusement est déjà bien trop présente. Vous allez tuer la vie présente dans cette forêt qui n'a rien demandé. Ne faites pas cette route !!! » @312.

La commission a demandé le détail du taux de surface boisée impactée dans le périmètre de DUP. Il n'y a pas dans le dossier de données précises sur les surfaces boisées du périmètre DUP. Seul figure un tableau (page 633 de l'étude d'impact –Tome 2), qui estime la surface boisée sous le tracé à 14,5 ha.

La commission en date du 17 octobre 2022 s'était procuré l'avis du CRPF dont il est fait état en page 1263 de la pièce L. Le CRPF indique, dans son avis, que « 20,8 ha de forêt devraient être défrichés et qu'il n'y aura pas de compensation demandée au titre du code forestier, sachant que le CNO devrait être porté par l'Etat ». Il rappelle que dans le cadre de l'A719 de Gannat à Vichy, 14,5 ha de forêt impactés par le projet ont été compensés par 60 ha de boisement en 3 ans. Il rappelle que l'Allier est bien en deçà du taux national de boisement (18% contre 31%), et considère que les mesures compensatoires sont largement insuffisantes par rapport à la perte d'un nouvel espace forestier. Il demande donc de rajouter dans les mesures compensatoires environnementales le boisement d'au moins 20,8 ha au titre de compensation de la surface boisée, des aides pour reboiser des peuplements déperissants ou pauvres pour au moins 20,8 ha à titre de compensation carbone et perte de surface forestière, et enfin des aides pour les améliorations sylvicoles.

Le porteur de projet répond en page 1263 de la pièce L du dossier que la surface réellement impactée est plutôt de 14,5 ha, que la compensation écologique porte sur près de 20 ha, et que l'Etat ne mettra pas en œuvre de mesures complémentaires, parce que les 20 ha n'ont pas de vocation sylvicole, ne sont donc pas sujet à une procédure de défrichement.

Notons que le CNPN dans son avis (p1350 de la pièce L) précise que les mesures compensatoires pour le reboisement sont de trop petites tailles et trop dispersées le long du trajet et que cela ne compense pas la forte coupure de Gros Bois, et demande une meilleure justification du ratio.

Le porteur de projet répond de la justification des mesures par rapport aux espèces présentes dans les milieux, espèce par espèce, mais il n'apparaît pas de justification du ratio spécifique aux espaces boisés.

D'autre part, la commission note que les boisements sur les mesures MC1 et MC2 ne sont pas des espaces reboisés mais « laissés en évolution spontanée ». Le temps de reboisement sera donc probablement allongé. Qu'en est-il par rapport à un reboisement avec plantation ?

**Comme pour les zones humides, et conformément aux attentes des élus, le dossier de la DREAL se doit d'être exemplaire. Il apparaît, selon l'avis du CRPF et l'avis du CNPN, que la compensation efficace des surfaces boisées est insuffisante.**

**Est-ce que la DREAL est en mesure de pouvoir proposer des reboisements efficaces sur de nouvelles surfaces, pour pallier cette insuffisance ?**

#### 4. Les espaces agricoles.

Le dossier fait état d'une réduction très importante, entre 1998 et 2010, du nombre d'exploitations ayant leur siège sur le périmètre des communes impactées par le projet (61% entre 98 et 2010 contre 49% dans le département de l'Allier)

L'artificialisation des espaces dédiées à l'agriculture sur le périmètre du projet, outre son impact sur l'environnement au titre du réchauffement climatique, n'est donc pas sans conséquence sur le territoire de l'agglomération et sur son économie.

Les agriculteurs sont bien sûr très défavorables au projet, voire très en colère, parce qu'ils sont déjà sous pression de l'urbanisation (morcellement agricole, nombreuses zones d'habitation, circulation dense sur les routes qu'ils empruntent,..) et leur outil de travail se voit altéré, par la surface impactée (47,3 ha de prélèvement foncier selon la Chambre d'agriculture -CCh25), par le changement d'environnement (la proximité d'une voie routière importante, n'est pas sans conséquence sur un élevage dans le périmètre immédiat par exemple), et par les contrats dans lesquels ils ont pu s'engager pour des mesures de protection de l'environnement, type MAEC par exemple.

Ils font part de leur forte détresse @453, @476, @491, RCh13.

**La commission avait bien noté, lors de la présentation du projet par la DREAL, des choix de variante pour moins impacter l'exploitation agricole proche de l'A719.**

**Quel type de compensations est envisageable, compte tenu de l'impact du projet sur l'outil de travail des agriculteurs ?**

#### 5. La ressource en eau

La ressource en eau de la zone d'étude est exceptionnellement riche.

En effet, sur le périmètre se cumulent sources thermales, nappe d'accompagnement de l'Allier (avec deux zones de protection des captages au nord du périmètre (sur Saint Germain et Saint Rémy), 60 ha de zones humides, cours d'eau Allier, Servagnon, Béron, Goutte Jeanton, Goutte de la Fontaine, Briandet, et étangs.

Les contributeurs mettent en avant le caractère indispensable de ces éléments, à une époque où la ressource en eau est en nette régression, où les épisodes de sécheresse et de canicule se multiplient, et où sa protection fait l'objet de nombreux accords, règlements,...à tous niveaux (RCh3, RCh8,...).

Certains élus, favorables au projet, émettent certaines réserves eu égard à l'environnement et souhaitent : « Ne pas dégrader la qualité des eaux souterraines, respecter les périmètres de protection existants et prendre en compte la présence de zones humides dans la conception de l'opération. Être compatible avec les documents de gestion de la ressource en eau en vigueur. Ne pas dégrader la qualité de l'eau des différents cours d'eau présents, ne pas aggraver le risque inondation dans la zone d'étude, ne pas aggraver le risque industriel dans la zone d'étude» @402.

D'autres contributeurs sont beaucoup plus inquiets et moins confiants : « Il est donc inutile et inconscient de dépenser tant d'argent public (au moins 100 millions d'euros) pour réaliser ce

contournement et causer une catastrophe naturelle en asséchant des zones humides dont nous avons tellement besoin étant donné les périodes de manque d'eau que nous allons inévitablement traverser dans les années futures » @123 ;

« Situé dans le Périmètre de Protection des Eaux de Vichy et proche de plusieurs captages d'eau potable, il risque ainsi de porter atteinte à la qualité et à la quantité de l'eau, à un moment où nous sommes confrontés à de redoutables sécheresses » @131 ;

« Ces zones sont non seulement importantes pour le climat, mais aussi pour préserver la ressource en eau ici même, dans l'agglomération, alors que la sécheresse nous menace tous les ans un peu plus » @215 ;

« En détruisant des zones humides, de prairies et de haies, c'est détruire les habitats de la faune et la flore que nous devons protéger afin d'avoir de l'eau en quantité et en qualité. Cette zone est une zone d'expansion des crues centennales, elle doit cesser d'être artificialisée. Les constructions commerciales et parking tout autour devraient être désimperméabilisés pour limiter les dégâts que provoqueront la prochaine crue centennale 4500 m<sup>3</sup> /s, que les élus oublient » @226

« Il est impératif de préserver notre environnement, les catastrophes climatiques récentes (incendies à répétition, inondation, grêle, manque d'eau potable dans certaines communes en France) nous montrent que le changement climatique est bien en route... il est donc important de préserver les écosystèmes. Raser des bois, pépinières, traverser des zones humides protégées et ruisseaux pour construire une route ne sont donc pas d'actualité »@380.

La préservation de la ressource en eau est souvent associée à l'intérêt public, l'intérêt général ou même l'intérêt public majeur et certaines contributions remettent en cause les priorités des élus aujourd'hui :

« Les poètes sont des visionnaires. Certains hommes sont des politiques et visionnaires. Notre époque récente hélas n'a produit que des gestionnaires à courte vue. L'intérêt général supérieur n'est pas recherché @469 » ;

« L'intérêt individuel (ne plus avoir de bruit) et l'intérêt public (avoir de l'eau) ne doivent pas se combattre @97 » ;

« Aujourd'hui avec tout ce que nous subissons, grêle, inondation etc... et nous rajoutons toujours plus d'infrastructures béton ? @404 ».

Il est rappelé que l'intérêt des élus est aussi la préservation de l'environnement : « En fait, l'intérêt des élus et des administrés se rejoignent dans les enjeux de la préservation de la biodiversité : - un grand système régulateur : cycle de l'eau, photosynthèse, chaînes alimentaires, cycle du carbone, formation des sols, circulation atmosphérique, ... - Les services rendus sont nombreux : \* approvisionnements (nourriture, eau, combustibles, matériaux, ...) \* ressources énergétiques \* régulation du climat, des maladies, des inondations, purification de l'air, de l'eau, ... \* apports culturels, esthétiques, loisirs, repos, ... » @218.

En raison de la vulnérabilité de la ressource en eau (raréfaction, inondations, tempêtes, etc...) mais aussi de ses propriétés vectrices de solutions (rôle régulateur des écosystèmes aquatiques par exemple), certains contributeurs font part de leur souhait de voir la mise en place d'une politique globale de protection de la ressource sur le territoire : « Les temps ont changé !!! Le réchauffement climatique est là, et bien là, avec toutes ses nuisances, canicules à répétition, sécheresse, inondations, feux, orages très violents de grêle (rappelez vous le 4 juin 2022 dans notre région) et doit nous interpeller @427 ». « Une réflexion globale pourrait voir le jour, autour de la sobriété des espaces et

de la protection des paysages et de la biodiversité qui permet d'avoir de l'EAU POTABLE en qualité et en quantité » @97. Il est souligné que le projet va pourtant à l'encontre de cette politique, par exemple : « Ce projet est une aberration environnementale et un gâchis, à l'heure où les politiques de tout bord prèchent pour sauvegarder l'environnement, ce projet va totalement à l'encontre des grands discours, de la préservation environnementale alors même que nous n'avons jamais connu de telles catastrophes que sur cette année 2022, incendies, violent orage de grêle etc ...@432 ».

**La compatibilité du dossier avec le SDAGE est étudiée dans le dossier en page 1593 et suivantes.**

**La commission d'enquête s'étonne que sur l'orientation 1C (restauration de la qualité des cours d'eau), seul le cours d'eau Allier soit évoqué. Pourquoi ? Compte tenu de l'impact du projet sur d'autres plus petits cours d'eau, sur le Béron en particulier et sur la Goutte Jeanton par exemple, la commission pense qu'il serait nécessaire de compléter ce tableau. Ainsi, par exemple, le décaissement envisagé pour la préservation des capacités d'écoulement des crues apparaît être en contradiction avec l'objectif de restauration, voire même seulement de préservation, de la qualité physique de ce cours d'eau. Qu'en est-il ?**

## 6. La biodiversité

De nombreuses contributions abordent la biodiversité de façon très générale :

- qu'il s'agisse de contributions favorables comme : « ce dossier comprend un enjeu environnemental fort. Comme en atteste la qualité du dossier d'autorisation environnementale, les concepteurs de projet se sont attachés à éviter les impacts environnementaux, à les réduire, voire à les compenser dans des proportions favorables à la biodiversité. L'Etat met un point d'honneur à ce que la réalisation du contournement ne se fasse pas au détriment de l'environnement et soit exemplaire de ce point de vue (CCh12) ».

ou

- qu'il s'agisse de contributions défavorables, comme : « La biodiversité subit un effondrement brutal, massif et inédit à l'échelle de l'histoire, il est urgent de renoncer à TOUS les projets qui continuent de l'affaiblir comme si c'était anodin. Le mode routier est, (à l'exception de l'aérien) celui qui cumule les pires nuisances et conséquences catastrophiques sur l'environnement et le vivant, il est urgent de ne plus investir dans de nouvelles infrastructures. (@78) »

Certaines contributions abordent les politiques mondiales relatives à la biodiversité :

En faisant référence à la COP 24 par exemple : « Pour garder la hausse des températures en-deçà des 2°C, les Etats devront tripler d'ici 2030 le niveau de leurs engagements lors de la COP21 – et même les multiplier par 5 pour éviter de dépasser les 1,5°C souhaitables. Sinon c'est 4°C d'augmentation de la moyenne des températures, et des nations entières, des écosystèmes, des peuples et des modes de vie qui pourraient tout simplement cesser d'exister, d'après la Haute Commissaire Mme Bachelet @218 ».

Ou :

« Quel paradoxe, à l'heure des COP 27 et 15, de voir maintenus des projets qui vont à l'inverse de la lutte pour le maintien de la biodiversité, et des objectifs affichés par notre pays ! @232 ».

D'autres contributions abordent le thème de la biodiversité de façon plus ciblée sur le projet, et les politiques locales, comme :

« Est- il d'intérêt public de détruire la faune et la flore de milieux naturels fragiles, et des paysages jusqu'alors préservés, alors que l'on sait pertinemment qu'aucune mesure dite compensatoire - si tant est qu'elles soient mises en œuvre - ne pourra rétablir les équilibres naturels existants, et que tout retour en arrière sera illusoire? @232 » ;

« En cette période lourde au niveau climatique, comme on peut le remarquer avec cet accroissement des températures, ainsi que la préservation de la biodiversité, je ne pense pas nécessaire qu'un contournement, dans une zone forestière abritant de nombreuses plantes et animaux endémiques de la région auvergnate, respecte ces règles importantes pour la bonne poursuite de l'humanité. Je pense au contraire que ceci risque fort d'obliger un déplacement des écosystèmes voire même une perte d'une partie de la biodiversité dans les travaux risquant de mettre en péril une partie de la forêt déjà fragilisée. L'établissement d'une protection à ce niveau semble d'ailleurs d'une idée bien meilleure.@444 ».

Et :

En évoquant la trame verte et bleue impactée par le projet :

« Le respect de la trame verte et bleue recouvre des objectifs écologiques : - réduire la fragmentation des habitats des animaux - permettre le déplacement des espèces - préparer l'adaptation au changement climatique - préserver les services rendus par la biodiversité - améliorer le cadre de vie des habitants - améliorer la qualité et la diversité des paysages - prendre en compte les activités économiques tout en favorisant un aménagement durable du territoire @218. »

« Le projet ne tient pas compte des habitats naturels d'intérêt communautaires... ni de la mortalité par collision ou écrasement @218 ».

« Près des trois quarts du projet sont concernés par la trame verte et bleue identifiée dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET): il traverse successivement plusieurs réservoirs de biodiversité et un corridor écologique @463 ».

**Le dossier a un impact fort sur la biodiversité ; personne ne peut le nier, puisqu'il a fait l'objet de deux demandes de dérogation exceptionnelle : pour destruction et déplacement d'individus et pour destruction/dégradation/altération d'habitats d'espèces protégées, au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.**

**Ces demandes de dérogation portent sur 3 espèces d'insectes, 6 espèces de reptiles, 11 espèces d'amphibiens, 5 espèces de mammifères terrestres, 18 espèces de chiroptères, et 76 espèces d'oiseaux observées sur ou à proximité du périmètre d'études naturalistes définies pour le projet, soit au total sur 119 espèces.**

**La commission rappelle que cette demande de dérogation est possible à condition :**

- ***qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante ;***
- ***que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;***
- ***que le projet corresponde à l'un des 5 cas suivants :***

**a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;**

**b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;**



*c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;*

*d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes*

*e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens »*

La contribution @451 déposée par l'association de défense des riverains fait état de l'illégalité de la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.

**La commission d'enquête demande à ce qu'une réponse précise soit apportée à cette contribution qui justifie de l'absence d'intérêt public majeur du projet.**

Si une contribution indique « En matière de démocratie, il me semble que l'intérêt général doit reposer sur une majorité (@422) », faisant état de l'avis favorable quasi-unanime des élus, l'utilité publique du projet est fréquemment remise en cause pour des raisons liées à l'impact du projet sur l'eau, et les milieux, par certains contributeurs : « Nous considérons que le projet de contournement de 6,5 km est d'aucune utilité publique » (RCh3, @387,...et autres contributions citées dans le chapitre « Ressource en eau »).

**La commission d'enquête demande à ce qu'une réponse précise soit également apportée aux contributions (voir aussi chapitre ressource en eau) qui justifient l'absence d'utilité publique du projet.**

## Thème 5 - Développement économique et touristique.

La ville de Vichy bénéficie d'une attractivité croissante sur le plan économique, touristique, sportif. Elle vient de se voir retenue à l'UNESCO au titre des grandes villes d'eau d'Europe sur la liste du patrimoine mondial. Cependant, l'agglomération souffre d'un handicap, avec la saturation régulière de ses accès qui entache son image, situation à laquelle il est indispensable de remédier (@7, @8, @139, @160, @288, @328, @450,...).

Il ressort des contributions favorables au projet que ce contournement complète le schéma global des infrastructures d'accès à l'agglomération, et qu'il constitue un atout majeur pour le développement économique actuel et futur, même s'il est pénalisé par un manque de visibilité sur les projets d'industrialisation (zones de Montpertuis, du Davayat ou des Ancizes) (@450, CCh 11, @195, 159,...).

### 1. Politique territoriale.

Une partie des contributeurs pense que le CNO est un élément indispensable du développement économique du territoire :

- Le contournement de l'agglomération de Vichy fait suite à un engagement pris par l'Etat en 2004 après le choc économique provoqué par la fermeture du site GIAT MANHURIN. Plusieurs infrastructures visant à désenclaver l'agglomération ont été effectuées depuis, elles ne produiront

leur plein intérêt qu'avec la réalisation du CNO, le développement économique et social ne pourra se faire sans l'existence d'infrastructures routières adaptées (@ 450,...).

- La Région, particulièrement favorable à la réalisation de ce projet, soutiendra son inscription budgétaire au futur volet infrastructures du CPER (CCh 11).

Les contributeurs défavorables au projet soutiennent que les politiques territoriales sont en pleine évolution et que les investissements destinés au CNO devraient être axés sur le développement de nouvelles mobilités (@490,...). Ils indiquent que la priorité doit aller à la préservation de l'environnement et que les projets destructeurs d'espaces naturels doivent être abandonnés (@462,...). Ils considèrent que le caractère indispensable du CNO à la survie des zones d'activité de l'agglomération n'est pas fondé et en exposent leurs arguments (@372). Ils démontrent même l'inutilité publique du CNO d'un point de vue socio-économique (@387).

**La commission d'enquête retient que la majorité des contributions favorables au projet le sont dans une recherche de valorisation du territoire, de développement économique et de création d'emplois. A contrario, les défavorables voient plutôt un gaspillage, l'inutilité d'un projet qui ne va pas améliorer la situation, risque fort de l'aggraver, déplaçant les nuisances, portant atteinte à l'environnement, et considère qu'il n'est pas un choix judicieux.**

## 2. Montpertuis.

La desserte de Montpertuis, actuellement à l'état de friche industrielle, dont la dépollution est achevée, est un sujet sensible en raison de la richesse du site en zones humides et naturelles.

Cet espace est très convoité.

Les élus envisagent un développement économique de cette zone de plus de 120 hectares. Plusieurs projets ont déjà été évoqués, dont un projet de raffinerie d'éthanol qui est en « veille ». De nombreux contributeurs souhaitent la réhabilitation de ce site de Montpertuis pour y développer des activités économiques, créatrices d'emplois.

Il a aussi fait l'objet de plusieurs projets par des associations très actives qui militent pour que ce site soit préservé et qui s'opposent à toute idée qui pourrait mettre en péril son environnement (@99, 226, ...). Ainsi, un projet d'implantation d'un centre de recherche sur la dépollution des sols et la biodiversité est avancé. Il reste de ces projets, que l'avenir du site est incertain.

L'Association Danger Montpertuis considère que l'un des objectifs caché du CNO est de créer un accès au site pour en faciliter le développement par la suite. Les élus qui ont apporté leur contribution affichent clairement leur volonté d'un développement économique sur le site. Le dossier DREAL n'inclut pas dans son étude le développement de ce site (cf thématique Communication).

Quelques contributeurs verraient bien le tracé du CNO traverser Montpertuis, alors que la tendance est plutôt à la mise en valeur du site tout en préservant son environnement.

## 3. Tourisme/ Thermalisme.

Des investissements conséquents, (plus de 40 M€) sont prévus pour rendre la ville de Vichy plus attractive, avec la renaissance du cœur thermal, et l'ambition de redevenir une station thermale de référence. C'était déjà une destination phare pour ses installations sportives, et les derniers investissements consentis (60 M €) pour la préparation aux compétitions internationales ne font que

confirmer cette vocation. L'ensemble de ces projets doit être accompagné de mesures visant à faciliter l'accès à l'agglomération, la réalisation du contournement contribuera à l'améliorer ( En revanche, les contributeurs opposés au projet, considèrent que le CNO n'aura pas d'incidences sur les déplacements jusqu'à ces installations puisqu'il s'agit de trafic local et qu'ils continueront d'emprunter l'axe RD6-RD2209.

#### 4. UNESCO/LABEL.

Le sujet est revenu à maintes reprises dans les différentes contributions : Vichy a rejoint les plus grands sites patrimoniaux du monde. Cette inscription à l'UNESCO va apporter une meilleure protection et une coopération renforcée dans les domaines de la conservation du patrimoine, du thermalisme/ santé, du tourisme et de la promotion. Cette nomination prestigieuse ne doit pas être entachée par l'image d'entrées d'agglomération saturées à certaines heures et complexes d'accès (CCh1).

La contribution @369, quant à elle, considère que ce projet va à l'encontre de la Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel prônée par l'UNESCO en 1972. Au vu de l'impact sur les milieux naturels, l'artificialisation des sols et les zones humides, il paraît impensable de ne pas tenir compte de l'avis du CNPN.

De la même façon, les contributeurs opposés au projet considèrent que le CNO n'allègera pas la circulation jusqu'au cœur de la ville (jusqu'aux thermes) puisqu'il s'agit de trafic local.

**La commission réitère sa demande auprès du porteur de projet, afin que soit précisé (quantifié) le trafic local : nombre de voitures et de PL de la RD6 depuis Charmeil jusqu'au centre ville de Vichy avec le CNO et sans le CNO, et depuis l'A719 jusqu'au centre de Vichy, avec le CNO, et sans le CNO ; puis avec le développement de la zone de Montpertuis.**

**La DREAL peut-elle indiquer à la commission les engagements environnementaux, s'il en est, pris par la ville de Vichy au titre de son inscription au patrimoine de l'UNESCO ?**

### Thème 6 - Aspect financier

Ce sujet est abordé une centaine de fois, tant sur le registre numérique que dans les registres papier. Soit ce sont des particuliers qui estiment que leurs biens vont subir une dévaluation importante du fait de la création d'une voie de grand passage à proximité de leur propriété, soit ce sont des riverains qui ont vu au fil des années leurs biens être dévalués, voire dégradés en raison de l'accroissement de la circulation.

L'autre volet de l'aspect financier a trait au coût jugé exorbitant du projet. Sur ce point, plusieurs contributions contestent vivement un tel investissement au regard du contexte actuel et du bénéfice envisagé, estimant absurde de dépenser de telles sommes dans des projets « d'une autre époque ».

Une contribution (@ 232) se questionne sur le réel intérêt public du projet face au bénéfice qu'en tireront les transports routiers : ils seront confortés dans leurs pratiques actuelles, utilisant gratuitement une infrastructure dont la prise en charge se fera avec de l'argent public sans aucune retombée économique pour l'agglomération.

## 1. Dévalorisation immobilière.

De nombreux propriétaires, riverains ou à proximité du futur contournement se sont installés dans ces secteurs, pour leur tranquillité, l'environnement, les paysages. C'est fréquemment, comme ils le soulignent, l'investissement de toute une vie pour leur descendance et ils redoutent avec l'arrivée du contournement, outre la perte inestimable de leur qualité de vie, de voir leurs biens subir une dévaluation conséquente.

Fortement opposés au projet, ils s'interrogent sur la possibilité d'être dédommagés s'il est, malgré tout, réalisé (@ 432,470,...).

D'autres riverains des RD 6 et 2209 actuelles attendent impatiemment ce contournement. Ils déplorent les dégradations sur leurs habitations et propriétés provoquées par la densité de la circulation, poids lourds en particulier, les vibrations, la pollution. Des dégradations, également sur les infrastructures routières, sont signalées, les remises en état étant toujours à la charge de la collectivité.

## 2. Coût du projet.

Dans de nombreuses contributions, on peut noter la réprobation face au coût du projet, assortie de la crainte d'une sous-estimation avec une facture finale exorbitante. Ce ressenti est aggravé bien évidemment par le contexte de morosité actuel et les doutes sur la disponibilité future de l'énergie. « Est-il raisonnable d'investir de telles sommes dans des projets impactant fortement notre environnement et qui risquent de devenir obsolètes à terme ? (E23,...) ». Ce financement va être prélevé sur des enveloppes dédiées au ferroviaire, compétence première de la région et outil de décarbonation des mobilités. Ce coût est prohibitif au regard des résultats obtenus, mieux vaudrait investir dans des infrastructures destinées à favoriser le multimodal, les modes doux et des mesures de protection de l'environnement (@490, @493, @226,...).

Le coût du projet est fréquemment mis en parallèle avec les investissements réalisés sur la RCEA par les opposants au CNO, considérant que l'utilisation de cette dernière doit être optimisée plutôt qu'investir dans une nouvelle infrastructure routière. Ce point est en opposition avec le choix des utilisateurs qui pour des raisons économiques évitent parfois les péages autoroutiers.

Quelques contributions abordent le sujet sur un ton plus vif, jugeant le projet irresponsable financièrement. Ils ne veulent plus de ce monde qui gaspille l'argent public dans des infrastructures destructrices de la vie et de l'avenir et qui vont accélérer irrémédiablement l'effondrement des systèmes qui constituent le support de la vie sur terre (@78, @123, @131, @218,...).

## Thème 7 - Aménagements

Dans les solutions alternatives, faisant référence aux directives du SRADDET, le transport multi modal, le ferroutage, sont fréquemment mis en avant avec la réutilisation d'anciennes lignes SNCF et de gares de fret plus ou moins abandonnées ou sous employées : Lapalisse, Saint Yorre, etc. Dans le même ordre d'idées, certaines contributions (RB 74,...) voient plus loin, et considèrent qu'il serait temps de penser à créer de grands parkings, hors agglomération, avec des liaisons rapides vers la ville, en prévision d'une interdiction future de circulation dans les centres.

Des aménagements, motivés par la proximité du tracé et différentes nuisances, sont proposés ou demandés :

- La mairie de Vendat (RV 13) suggère une modification de la variante Sud Bois Perret, passant plutôt sur les parcelles AO10 et AO11 (destruction de maison), et épargnant les parcelles AO48 et de maintenir l'existence de tous les chemins existants.
- La famille la plus sévèrement impactée par le projet demande que le tracé soit déplacé d'au moins 50 mètres plus au sud de son terrain, la propriété voisine étant expropriée (RSR 6).
- Les contributions @435 et @479 suggèrent la mise en place de dispositifs anti bruit pour protéger l'école et les zones pavillonnaires des nuisances sonores, à proximité du rond point des Ancizes. Le CNO aura-t-il un impact sur la circulation entre ce rond point et Cusset (D 2009) ?
- Aménagement de la RD907 pour les PL et arrêt d'urgence sur la RD67 (RCh2).
- L'installation de radars sélectifs PL, en vue de contraindre les PL à respecter la signalisation et les limitations de vitesse est suggérée. (@80, 180).
- Contournement NE de Creuzier le Neuf (RCN1 et E204) demandé.
- Travaux sur la route des Grands Champs dont le gabarit sera à reprendre pour répondre aux besoins du projet de Montpertuis (@279). La contribution @62 suggère d'aménager un accès PL jusqu'au rond point de la Goutte au profit de SERMETO.
- Pouvez-vous confirmer que l'ouvrage d'art 1 est similaire à la proposition faite par le Segic c'est à dire un passage de 7m de large par 4,77m de haut afin de faire passer une semi-remorque grumière (@379) ?
- @460, @147, @158 souhaitent certains aménagements sur la RD67, notamment sur le carrefour de la Gravière afin de sécuriser l'accès à la RD 142E particulièrement dangereux actuellement. Demandent la mise en place de mesures anti bruit (voir schéma joint) la création de voies de décélération, de pistes cyclables pour rejoindre la Boire des Carrées et accéder à la Voie Verte Billy/ Saint-Yorre en toute sécurité,
- Plusieurs contributeurs rappellent la nécessité de créer des voies piétonnes et/ou cyclistes entre les ronds points Boussange et des Ancizes, en réduisant et « débitumant » certaines voies si besoin (@410, @147, @268, @340, @465, @490).
- Considérant que les maisons de la rue du Vieux Vendat seront les plus impactées du tracé et qu'elles perdront tout le potentiel de leur valeur initiale, la contribution @470 propose un itinéraire différent : passage à l'Est de Montpertuis pour les dessertes des zones d'activité et à l'Ouest de Vendat et Saint Rémy, au prétexte que les forêts françaises absorbent plus facilement des impacts qu'un tissu urbain.
- Aménagement du réseau routier adjacent (par exemple D258 entre le rond point des Moulières et la zone de Rhue ) ? (@466).

**La commission d'enquête demande au porteur de projet de bien vouloir apporter une réponse sur ces points particuliers.**

## Thème 8 - Communication

Deux volets concernent cette thématique : l'information relative à l'enquête publique, d'une part, et la clarté du dossier concernant le volet Montpertuis, d'autre part.

### 1- Information relative à l'enquête publique

Dans le premier volet, une contribution (CCh29) fait état de mauvaise visibilité de l'affichage en mairie, ou de non lisibilité depuis la voie publique, parce que parfois en affichage intérieur.

Cette contribution indique aussi que les affichages de l'avis d'enquête publique sur Espinasse-Vozelle et Charmeil ne sont pas conformes parce que imprimé en noir sur fond blanc.

Enfin il est ajouté que les gros immenses panneaux au rond point de la goutte par exemple, n'ont été déposés que le 24 novembre, donc pas dans les 15 jours précédents l'enquête. **La commission est bien consciente que ces panneaux ont été ajoutés pour rendre plus lisible la communication, pour l'améliorer, et qu'ils ne faisaient l'objet d'aucune obligation.**

Cette même contribution indique que le registre dématérialisé a été inaccessible pendant une partie de la journée du 29/11, contrairement à ce que prévoit l'article R123-9. **La commission sur ce point a bien eu connaissance de ce problème « technique », et considère que cela n'a pas altéré le dépôt de contribution, puisque très rapidement, avant la fin de la journée, le problème a été résolu.**

Puis, cette contribution fait état de fausses informations (mensonges) figurant au dossier, en particulier concernant l'intégration de l'association des riverains au comité de pilotage.

Enfin, elle remarque qu'une contribution a été enregistrée le 20/10 sur le registre numérique. **La commission peut rassurer le contributeur sur ce point, l'observation@1, comme la @498 et comme tous les courriers reçus hors délais n'ont pas été pris en compte.**

### 2- Dossier Montpertuis

Il est souvent reproché le manque de clarté du dossier à propos de l'aménagement du site de Montpertuis (@180, @193,@207,@208,...) comme par exemple : « l'intérêt particulier du futur exploitant du site de Montpertuis fait partie des éléments, jamais clairement affichés mais toujours présents, qui figurent en filigrane dans ce projet (@232) ». Nombre de contributeurs considèrent qu'ils manquent d'information sur ce sujet, que le type d'exploitation du site, tant qu'il ne sera pas connu, ne peut pas donner lieu à des aménagements, qui lorsque le projet sera bien défini, demanderont à être ajustés ou dont l'intérêt ne sera plus justifié.

L'autorité environnementale souligne d'ailleurs : « Les effets du CNO sur le développement de la zone de Montpertuis doivent être intégrés dans l'étude d'impact, au titre des effets induits du projet. Si le développement de la zone de Montpertuis est possible sans le CNO, en revanche, le branchement du barreau de Montpertuis sur le CNO ne saurait faire partie de scénario de référence, dès lors que le CNO n'existerait pas. Or, plusieurs volets de l'étude d'impact (bruit, pollutions...) présentent les effets du projet, en semblant inclure ce barreau dans le scénario de référence, ce qui conduirait à les

minimiser. L'AE recommande de s'assurer que le barreau de Montpertuis complet, n'est pas inclus au scénario de référence pour l'ensemble du dossier.»

Ce à quoi le porteur de projet explique pourquoi le barreau de Montpertuis a été inclus dans le scénario de référence pour l'ensemble du dossier...

**En résumé, il est vrai que le public ne sait pas à ce jour, si le trafic lié à Montpertuis est inclus ou non dans le dossier. Des précisions ont d'ailleurs été demandées par la commission dans le chapitre trafic. Mais il semble néanmoins compliqué d'estimer l'impact du trafic pour l'accès à un site industriel (ou non industriel), en l'absence totale de connaissance de l'activité qui y sera développée.**

**Ainsi, le projet inclut parfois le développement de la zone de Montpertuis. Le développement de l'activité du site de Montpertuis est d'ailleurs une forte attente de la part des élus locaux. Néanmoins, l'impact du projet ne peut être estimé à ce jour puisqu'aucune information sur les activités envisagées sur ce site ne figure au dossier. La commission demande des éclaircissements sur ce point.**

### **3- Autre**

Un riverain (@344) exprime son regret de n'avoir pu accéder à l'information relative au tracé du CNO, plus précocement.

Il semblerait que des riverains récemment installés sur la vallée du Béron n'aient pas eu l'information de ce projet de CNO, au moment de l'acquisition de leur bien.

## **Thème 9 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Très peu de contributions évoquent cette thématique : dans les contributions @162, @163, il est rappelé que sur les sept communes concernées par la déviation, cinq communes doivent faire modifier le PLU et obtenir des autorisations de déclassement des zones EBC.

**La commission apprécie les cartes présentées pour les mises en compatibilité des PLU des communes concernées, zonage avant et après. Elle souhaiterait cependant un tableau récapitulatif des surfaces de chaque zone concernée : avant et après mise en compatibilité.**

**La commission considère que les déclassements portent sur des surfaces énormes, eu égard aux besoins du projet, qui sont déjà très importants. Est-il possible d'avoir une estimation des surfaces réellement impactées ? La commission demande également au porteur de projet s'il ne serait pas possible de ne déclasser que les surfaces boisées directement impactées ?**

**4.2.3- Réponse du porteur de projet au PV de synthèse de la commission d'enquête, et analyse et commentaires de la commission avec thèmes Trafic p32, Alternatives p38, Nuisances p48, Environnement p55, Economie p69, Aspects financiers p71, Aménagements p72, Communication p76, PLU p77**

Le Maître d'ouvrage du contournement nord-ouest de Vichy par la RN 209 (CNO) a procédé à une lecture attentive du procès-verbal (PV) de synthèse des observations recueillies dans le registre numérique, les registres papier et les courriers adressés à la commission d'enquête. Le présent mémoire apporte une réponse à chaque remarque du PV de synthèse, et ce en reprenant la même trame thématique. Ce mémoire comprend aussi les éléments en réponse aux demandes de compléments d'information formulées par la Commission d'enquête.

En complément et pour chaque remarque déposée sur le registre numérique ou papier, le Maître d'ouvrage apporte des éléments de réponse avec un renvoi vers la/les réponse(s) thématique(s) numérotée(s) correspondante(s) et si besoin par un argumentaire spécifique. Ces éléments sont intégrés dans une colonne supplémentaire « Réponse du Maître d'ouvrage » rajoutée par le Maître d'ouvrage dans les tableaux recensant les contributions reçues.

*La commission d'enquête apprécie qu'une réponse ait été faite à la fois au PV de synthèse, et à la fois, par le biais d'un renvoi au paragraphe concerné, à chacune des observations qui avait été transmise sous forme de tableau.*

*Les réponses de la DREAL au PV de synthèse sont reprises dans leur intégralité dans les chapitres qui suivent, (extrait du PV en gras – réponse DREAL en caractère normal) et l'analyse et /ou les commentaires de la commission sont ajoutés en italique et sur fond grisé à chaque paragraphe (sauf cas particulier ou un commentaire de la commission n'a pas été jugé nécessaire)*

**THEME 1 – TRAFIC ET SECURITE**

**Remarque n°1.1 : Cet argument est contesté par les associations « Vichy Climat Environnement et Danger Montpertuis (@372), qui soulignent de plus une confusion entre la logique de desserte et la logique de contournement du CNO (@372) et explicitent la logique d'engrenage.**

Le CNO remplit effectivement un double rôle, ce qui lui permet de capter un maximum de trafic poids-lourds, qui aujourd'hui emprunte l'itinéraire par RD6 et RD2209. La logique de contournement s'entend par rapport aux secteurs urbanisés le long de la RD6 et de la RD2209, qui souffrent aujourd'hui des nuisances causées par le trafic routier, particulièrement des poids-lourds. De fait, l'itinéraire RD6/RD2209 assure actuellement par défaut cette fonction de contournement en assurant la meilleure liaison entre le nord et le sud de l'agglomération de Vichy.

Concernant le rôle de desserte, il ne s'agit pas de la desserte locale des entreprises situées le long de l'itinéraire RD6-RD2209 à Charmeil et Bellerive-sur-Allier, qui est minoritaire. Il s'agit de la desserte du bassin de Vichy depuis l'extérieur, par exemple, la desserte de la ZA Bioparc à Hauterive (par le CSO) depuis le nord-est de la France, ou la desserte de la ZI des Ancises à Creuzier-le-Neuf depuis Clermont-Ferrand, ou bien encore la desserte de la ZA Davayat à Saint-Rémy-en-Rollat (au giratoire de la



Goutte). Tous ces exemples de trajets parmi d'autres constituent le trafic d'échange, majoritaire sur l'itinéraire actuel traversant Charmeil et Bellerive-sur-Allier.

Tout ce trafic empruntera le CNO et contournera bien les RD6 et RD2209 actuelles. Mais en l'absence de CNO, il ne pourra pas être reporté sur le contournement lointain que serait l'itinéraire A79-A71.

À noter que la desserte du site de Montpertuis est prévue depuis le contournement Nord-Ouest. En l'absence de CNO, la desserte de ce site se ferait toujours par la RD 6 et elle générerait encore un trafic PL supplémentaire sur les RD6 et RD2209.

*La commission d'enquête a bien validé le fait que le CNO va permettre la circulation des PL qui desservent les entreprises des zones d'activités situées en périphérie de l'agglomération de Vichy et donc doit délester l'axe RD6-RD2209 d'une majorité du trafic PL.*

**Remarque n°1.2 : Un contributeur (CSG1) indique que « l'AE demande dans son avis de mieux étayer les hypothèses de trafic,... que celles-ci ne sont pas actualisées ».**

Le Maître d'ouvrage a répondu précisément à ce point dans le mémoire en réponse à la remarque n°14 de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), avec l'argumentaire rappelé ci-après :

Les matrices de déplacements utilisées dans le modèle numérique de trafic font appel à plusieurs sources de données. La source de données principale est une étude de circulation d'envergure réalisée en 2012 par le cabinet SORMEA pour constituer un point complet dans la réflexion sur les conditions de circulation du Bassin de Vichy et déterminer les impacts des différents projets de l'Etat et des collectivités locales sur la circulation à moyen terme sur le secteur (Contournement Sud-Ouest et Nord-Ouest de Vichy, Desserte Nord de Vichy et Liaison autoroute A719 Gannat-Vichy). Les matrices de déplacements ont été conçues à partir des résultats de l'enquête OD (Origine Destination) SORMEA 2012, de l'enquête OD DVA de 2000, et complétées par des comptages automatiques et directionnels de 2012. Pour l'étude du CNO, ces matrices de déplacements ont été reprises et ajustées aux données de trafic relevées en 2018.

Les matrices de déplacements 2018 sont exprimées par type de véhicule pour les véhicules légers et les poids-lourds/transports en commun pour chaque période de pointe (matin / soir).

En présence du projet, le trafic de transit poids-lourds va se reporter naturellement sur le CNO car plus attractif en termes de distances et de temps de parcours.

Le trafic d'échange poids-lourds, pour une majeure partie, va emprunter le CNO (sur une ou plusieurs sections) pour optimiser les déplacements. Ce report est possible car une grande partie des zones d'activités des zones existantes et avec des surfaces disponibles à l'Ouest de l'agglomération sont situées le long du CNO-CSO (Bioparc, Montpertuis, Davayat) donc facilement accessibles par cet axe routier. L'autre possibilité de report concerne les zones d'activités au Nord et de l'autre côté du cœur de ville de Vichy comme Vichy-Rhue ou les Graves à Cusset. Depuis l'Ouest, l'utilisation du CNO puis de la RD67 comme voie de contournement deviendra concurrentielle à une circulation en ville très contrainte pour les poids-lourds.

Un trafic résiduel persistera sur la RD6 en raison des quelques activités principalement commerciales existant le long de cet axe ou pour une desserte locale sans équivalence de temps via le CNO. Ces effets de reports sont évalués directement dans le modèle de trafic utilisé pour évaluer les effets du CNO sur la répartition des trafics routiers. Le modèle de trafic est construit sur la base de l'état actuel des déplacements recensés auquel sont appliquées les croissances de trafics projetées pour les prochaines années.

Le report massif des poids-lourds de la RD6 sur le CNO n'est ainsi pas le fruit d'une hypothèse mais le résultat du modèle de trafic alimenté par ces données. Ce modèle suit le principe de l'affectation statique, chaque véhicule emprunte le plus court chemin (prenant le moins de temps) en tenant compte d'un certain nombre de paramètres :

- Longueur des sections empruntées,
- Vitesses des sections empruntées selon la charge,
- Charge de chaque section en rapport avec la capacité théorique,
- Règles de priorité aux carrefours.

À une échelle régionale, la mise en service du CNO offrirait théoriquement aux poids-lourds en transit sur l'axe Gannat-Digoin et Gannat-Moulins un nouveau choix d'itinéraire. Actuellement l'itinéraire Gannat-Digoin via l'agglomération de Vichy est déjà plus intéressant en termes de distance (33 km en moins) et de coûts de péage en comparaison à l'itinéraire A71-RCEA passant au Sud de Moulins. Même constat de Gannat à Moulins, car actuellement le passage par la RD67 n'entraîne pas d'allongement de la distance par rapport à l'itinéraire A71-RCEA mais permet une diminution du coût de péage.

En conclusion, en raison d'un attrait déjà existant pour ces itinéraires et d'une amélioration faible des temps de parcours longue distance (actuellement de 1h à 1h45), l'afflux de poids-lourds supplémentaires à la mise en service du CNO sera donc faible.

*La commission d'enquête a demandé des précisions au porteur de projet sur les chiffres d'évolution du trafic depuis la mise en service de l'A79. La comparaison porte sur le trafic en 2019 et seulement sur les 2 mois de novembre et décembre en 2022. Il ressort une baisse de 10% du trafic VL et une stabilité du trafic PL (par rapport à 2019). La DREAL indique que l'interprétation des chiffres est délicate (sur 2 mois) mais qu'ils « sont toutefois cohérents avec les évolutions attendues dans l'étude de trafic initial de l'A79 »*

*Concernant le report éventuel du trafic PL de transit, la commission note bien que l'itinéraire via l'A79 est plus long en kilomètres, et de 22km comme cela a été précisé par la DREAL au paragraphe 2.1.1.1.*

**Remarque n°1.3 : Le CNO ne permettra pas de réduire la circulation vers les zones commerciales, sportives, touristiques et universitaires de Vichy (@CSG3, 290,...) et les riverains de la RD6 continueront à en subir les inconvénients (@232,...).**

L'objectif du CNO n'est pas de réduire la circulation locale mais d'assurer une meilleure répartition des déplacements. La circulation actuelle sur la RD6 est constituée de déplacements locaux vers des zones desservies par cet axe, mais aussi de déplacements qui ne font qu'y transiter, y compris pour certains déplacements liés à l'agglomération de Vichy. Le projet prévoit une réduction de 30% de la circulation VL sur la RD6 en traversée de Charmeil (soit une baisse de 4 000 véh/j). Avec des baisses aussi attendues à l'entrée de Bellerive-sur-Allier, le projet prévoit au niveau de la RD6, désormais limitée à la desserte locale, un report de plus de 90% du trafic poids-lourds sur le futur contournement, soit une diminution de près de 1 500 PL/jour en 2025 dans la traversée de Charmeil entre les situations sans et avec projet CNO selon les modélisations de trafic réalisées. Ces différentes baisses permettront de diminuer très significativement les nuisances subies par les riverains.

*La commission d'enquête note qu'il devrait rester environ 100 PL sur la RD6, si le projet de CNO aboutissait. Sur les 1500 PL susceptibles d'emprunter le CNO, 500 PL relèveraient du transit.*

*Sur les 11000 VL (environ), 4000 VL emprunteraient le CNO, il resterait donc 7000 VL sur l'axe.*

**Remarque n°1.4 :** Des contributeurs indiquent le non-respect de la réglementation routière, telle qu'indiquée sur les panneaux de signalisation et que le respect de cette signalisation ne justifierait pas le projet de CNO. Ce sujet est traité dans le chapitre « Alternatives ».

L'itinéraire actuel RD6 et RD2209 ne fait actuellement l'objet d'aucune interdiction aux poids-lourds. Il existe bien un arrêté d'interdiction sur la RD2009 mais celui-ci concerne la section traversant le centre-ville de Bellerive-sur-Allier entre le giratoire de Boussange (carrefour RD2209/RD6) et le pont de Bellerive. Elle contraint les poids-lourds de plus de 7,5 t à emprunter le contournement Sud-Ouest (CSO) sauf desserte locale. La section traversant le lieu-dit Champ-Roubeau n'est pas concernée par cette interdiction. La méprise provient vraisemblablement du panneau installé au niveau du giratoire d'extrémité A719-CSO, qui est une présignalisation de cette interdiction. La signalisation est cependant claire au niveau du giratoire de Boussange, avec un panneau B8 d'interdiction aux PL uniquement avenue de Vichy, ainsi qu'une signalisation directionnelle indiquant Vichy VL par la D2209 et Vichy PL par la RD6.

*La commission d'enquête regrette que ces panneaux aient grandement perturbé le public qui se focalisait sur cette interdiction, sans rapport avec l'axe Rond point de la Goutte - Rond point de Boussange, mais qui concernait uniquement la traversée de Bellerive.*

**Remarque n°1.5 :** Le CNO ne fera qu'augmenter le trafic sur le long terme (@156, @2, @81, @409, @410, @446, @452,@490...) ce type d'infrastructure engendre un effet « aspiration du trafic » (@78,...).

Toute nouvelle infrastructure peut générer en effet de nouveaux trafics à l'échelle d'un territoire large du fait de l'augmentation et de la sécurisation de l'offre viaire, ces évolutions de trafic étant prises en compte dans les études de trafic.

Néanmoins, ces augmentations restent limitées et la présente opération routière permet de proposer, de manière pérenne, une meilleure répartition des flux en fonction de leur destination (flux de desserte, locaux et de transit), et ce en évitant notamment les zones urbaines pour le trafic de transit. À titre d'exemple comparable, à proximité de Vichy, on peut citer la déviation de Lapalisse par la RN7, mise en service en 2005, qui a permis de libérer la zone urbanisée des nuisances qui y étaient causées par l'important trafic, notamment poids-lourds. Ce dernier a été réduit drastiquement et durablement, du fait du report sur le nouveau contournement.

*La commission prend note que l'infrastructure peut générer un nouveau trafic, mais qu'elle permet une meilleure répartition des flux. Elle ne considère pas l'exemple de Lapalisse comme similaire, la quasi-totalité du trafic routier de cette ville étant du transit.*

**Remarque n°1.6 :** Des alertes proviennent d'organismes officiels, notamment le CERTU au ministère de l'Équipement et de l'Urbanisme, dans une déclaration du 02/12/2022 « il est maintenant établi que les réalisations d'infrastructures nouvelles génèrent systématiquement des besoins supplémentaires de déplacements et ne permettent pas de résoudre la congestion du réseau. ».

Bien que le projet permette de réduire la congestion du fait de la diminution du trafic liée aux reports sur le CNO, la décongestion du réseau routier ne figure pas parmi les objectifs prioritaires du projet de CNO de Vichy, au contraire par exemple de l'objectif d'assurer une meilleure répartition des déplacements au niveau de l'agglomération de Vichy en reportant le trafic de transit sur la nouvelle

infrastructure, ce qui permet notamment de résoudre les problèmes de nuisances liés au trafic PL. La réduction très importante du trafic PL sera pérenne.

*La commission souligne l'exemple de Montpertuis pour lequel il avait été demandé la mise en place d'une desserte pour concrétiser l'installation d'une activité industrielle. Le CNO générerait bien dans ce cas, un besoin supplémentaire.*

*La commission note que « la réduction très importante du trafic sera pérenne », mais souligne que la circulation va aller en diminuant, d'après les chiffres transmis par le porteur de projet, et elle ajoute qu'à terme, le parc automobile sera beaucoup plus propre et plus silencieux.*

**Remarque n°1.7 :** Le CNO ne fera qu'augmenter le trafic sur le long terme (@156, @2, @81, @409, @410, @446, @452, @490...) ; il ne réduira pas le trafic sur la RD6 entre les 3 ponts de l'agglomération, celui-ci aura même tendance à augmenter compte tenu de la revitalisation de certaines infrastructures sportives, et aussi thermales et touristiques (UNESCO) et de l'affluence attendue.

Cf réponses aux 2 remarques précédentes.

**Remarque n°1.8 :** Le développement des ZI va aussi augmenter le trafic (@424, @426,...).

Le développement des zones industrielles (et des zones d'activités de manière plus globale) est de nature à faire augmenter les trafics attendus sur le réseau viaire du territoire, quel que soit le scénario futur étudié (avec ou sans projet).

Dans ce sens, il convient de préciser que l'annexe de l'étude d'impact relative à l'étude de trafic précise les projets pris en considération dans le modèle ainsi que les hypothèses de croissance de trafic en découlant.

Par ailleurs, le trafic PL des principales zones concernées sur l'agglomération de Vichy (notamment Ancises à Creuzier-le-Neuf, Davayat à Saint-Rémy-en-Rollat et le projet Montpertuis) empruntera le CNO au lieu de la RD6/RD2209 actuellement.

**Remarque n°1.9 :** L'ouverture de l'A79 aurait permis de constater une baisse du trafic (@249, RCh13,...).

Lors des travaux de l'A79, le trafic PL sur la RCEA a diminué de moitié, en particulier en raison des nombreuses contraintes de déviation. Ce trafic a pu se reporter en partie sur la RD6/RD67/RD2209, sachant que des travaux avaient aussi lieu simultanément au niveau du pont de Varennes-sur-Allier. Une baisse de trafic observée à l'ouverture de l'A79 s'expliquerait vraisemblablement par un retour à la situation normale d'avant travaux.

Les réponses apportées à la remarque suivante permettent de préciser les niveaux de trafic concernés.

**Remarque n°1.10 :** Le comptage actualisé sur l'itinéraire actuel RD2209 /RD6/RD67, avec des chiffres avant et après la mise en service de l'A79.

**La répartition en nombre de camions et véhicules légers utilisant l'itinéraire actuel.**

L'analyse d'un comptage permanent du Conseil Départemental de l'Allier sur la commune de Saint-Rémy-en-Rollat au niveau de la RD6 met en avant les niveaux de trafic VL et PL, semblant montrer une reprise du trafic VL après l'année 2020 liée à la COVID-19 (et une croissance du trafic PL qui n'a pas diminué en 2020).

RD6	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VL	11077	10905	11073	10794	10659	10968
PL	1525	1629	1758	1905	2121	1966

Il convient cependant de nuancer les conclusions à tirer de ces relevés portant sur un unique point et du fait que les années 2020 et 2021 ont été fortement perturbées par les confinements et par le début des déviations pour les travaux de l'A79. L'année 2022 a quant à elle été fortement impactée par les travaux de la RCEA et du pont de Chazeuil.

Le tableau suivant compare les trafics pendant les mois de novembre et décembre 2022 (soit après la mise en service de l'A79) avec ces mêmes mois en 2019 (soit avant le démarrage des travaux).

RD6	2019				2022				2022/2019	
	TV	%PL	VL	PL	TV	%PL	VL	PL	VL	PL
Novembre	12260	13,9%	10556	1704	11292	15,4%	9553	1739	-1003	35
Décembre	12404	12,4%	10866	1538	11400	14,7%	9724	1676	-1142	138

Une analyse sur deux mois s'avère être relativement délicate, mais s'il s'agit bien de l'effet de la mise en service de l'A79 qui est considéré sans autre externalité, il est possible d'observer une décroissance du trafic total mais qui ne concerne que les VL, le nombre de PL restant stable.

Le modèle de trafic se base sur diverses données de trafic dont les dernières ont été relevées en 2017, le modèle étant donc calé pour l'année 2017. En complément, la réévaluation des hypothèses de croissance de trafic portant sur une meilleure prise en compte du développement de la zone de Montpertuis (études finalisées en juin 2021), la croissance de trafic ayant ainsi été également réévaluée en prenant de 2017 à 2020 la croissance réelle du trafic routier, notamment sur la RD6 et les axes routiers environnants pour lesquels l'information était disponible. A partir de 2020, les hypothèses de croissance de trafic sont appliquées pour évaluer le trafic futur aux horizons de mise en service et 20 ans après. Au regard du trafic TMJA observé sur la RD6 en 2020, 2021 et 2022, pour des raisons multiples (et contre-intuitives à la tendance générale en France sur l'année 2020) l'année 2020 présente des niveaux de trafic analogues à l'année 2022. Il est donc raisonnable de considérer que le modèle est en partie actualisé (+1,6% de VL entre 2020 et 2022 et +3,2% de PL entre 2020 et 2022).

*La commission d'enquête conclut que le CNO aurait pour effet de réduire majoritairement le trafic PL sur la RD6 et RD2209 de 1500 PL/jour (dont 500 en transit) et aussi le trafic VL de 4000 VL/jour, et qu'il aurait pour effet d'attirer de nouveaux flux, notamment les poids lourds se détournant de l'A79, mais aussi les PL desservant le développement de nouvelles activités et en particulier la zone de Montpertuis.*

<b>THEME 2 – ALTERNATIVES</b>
-------------------------------

**Remarque n°2.0 :** Nombre de contributeurs opposés au projet font des propositions d'alternatives au CNO, mais aussi quelques personnes favorables au projet qui regrettent la surconsommation d'espaces naturels (@101 par exemple) ou qui prônent la réduction générale de la circulation des poids lourds (@265 par exemple) et le retour au ferré. Selon eux, la mise en œuvre du CNO, outre son impact fort sur les milieux naturels, ne fera que déplacer les nuisances sur d'autres riverains.

Les différentes propositions d'alternatives au projet de CNO de Vichy, remontées de la présente enquête, ont été étudiées par le Maître d'ouvrage dans les remarques ci-après du présent thème n°2 « Alternatives ».

Le déplacement des flux, notamment poids-lourds, sur le futur CNO engendra en effet un accroissement des nuisances en périphérie de cet axe routier, mais cependant dans des secteurs bien moins densément peuplés et en respectant les seuils réglementaires (en particulier vis-à-vis du bruit), notamment en raison du relatif éloignement des habitations par rapport à la nouvelle infrastructure (contrairement à la situation actuelle avec de nombreuses habitations en bordure de l'axe routier).

De plus, il convient de rappeler que le choix de la variante préférentielle s'appuie sur un processus de concertation relativement long (de 2013 à aujourd'hui) visant une construction collective du projet avec les différents acteurs locaux mobilisés.

*La commission d'enquête a bien conscience que les nuisances apportées par le CNO aux riverains de l'axe seront réduites par rapport aux riverains de la RD6 et RD2209, puisque les riverains impactés sont moins nombreux et dans l'ensemble plus éloignés de l'axe de circulation.*

*Elle signale toutefois que les nuisances aux riverains de la RD6 et RD2209 seront toujours présentes, mais fortement réduites (10% de PL et 63% de VL), et que les riverains du projet qui avaient fait le choix d'un cadre de vie en dehors des axes routiers, et à proximité d'espaces naturels, subiront, en plus des nuisances nouvelles comme le bruit, la pollution par les GES, une altération de leur cadre de vie par la modification du paysage et de l'environnement.*

*La remarque de la commission portait d'avantage sur la consommation d'espaces naturels et le choix d'alternatives au projet que sur le choix d'une variante. La commission regrette donc que l'idée d'alternative notamment pour la circulation des marchandises ne soit pas développée par le porteur de projet, d'autant que la non imperméabilisation des sols est plus que jamais d'actualité. Ce sujet sera évoqué dans un prochain paragraphe.*

**Remarque n°2.1.1.1 :** En dehors de cette confusion sur les interdictions actuelles, l'idée proposée par les contributeurs serait que les PL en transit depuis le nord ou l'est du département (voire du pays), vers le sud ou le sud-ouest du département (voire du pays), aient recours à l'A79/A71, et que leur circulation sur l'axe D6-D2209 en centre urbain, soit interdite. Compte tenu de l'investissement de 600 millions d'euros sur cette infrastructure, de l'impact écologique déjà subi lors de sa mise en œuvre, il leur apparaît logique que les PL qui traversent le département ou le pays, du nord au sud ou le plus souvent du nord-est au sud-ouest, utilisent l'infrastructure déjà existante. Ils considèrent que cela désengorgerait l'axe RD6-RD2209 sur Charmeil-Bellerive, sans impacter l'environnement. « Faire reporter le trafic de transit sur l'A71 et sur la RCEA est plus pertinent que jamais en raison de l'achèvement des travaux de la RCEA, devenue A79, en deux fois deux voies, et sa sécurisation, pour un coût de 200 millions d'euros, @372 ». Même un transporteur met en avant cette solution.

Repris de manière plus détaillée dans la suite du PV de synthèse, des éléments de réponse sont présentés ci-après au niveau de la remarque n°2.1.1.3.

De plus, l'interdiction permanente du trafic PL en transit proposée sur l'itinéraire RD6/RD2209 et son renvoi par l'A71 et l'A79 nécessiterait une solide argumentation fondée sur l'un des critères (ou les deux) posés par l'article L.411-8 du Code de la route, à savoir les nécessités de la circulation ou la protection de l'environnement, étant rappelé que le Conseil d'État et la CJUE (Cf décision Commission C. Autriche n° C-28/09), exercent un contrôle étroit de la nécessité de la mesure et de sa proportionnalité, qui le sera d'autant plus que l'itinéraire, dans le cas d'espèce conserverait nécessairement un trafic poids lourds hors transit très important (70% du trafic global).

Au vu du rallongement de parcours, à savoir que l'itinéraire alternatif par les autoroutes A71 et A79 est plus long de 22 kilomètres et plus coûteux en raison du tarif des péages alors que l'amélioration de la sécurité routière, de même que le bilan socio-économique de cette interdiction ne serait pas démontré, il existe, quand bien même la circulation des poids lourds hors transit soit autorisée, un fort risque qu'en cas de contentieux, la décision prise apparaisse disproportionnée et soit, en conséquence, annulée.

*La commission d'enquête prend note que cet itinéraire est de 22 km plus long. Elle signale cependant que le trafic lié à ce parcours est moins impactant sur la population, que cela permettrait un premier allègement de 1/3 du trafic PL sur les zones urbaines, avec un coût nul pour la collectivité, et que dans ce cadre, les risques d'insécurité routière seraient réduits. Elle note néanmoins qu'il resterait 70% des PL sur l'axe RD6-RD2209, et qu'en ce sens, les problèmes de sécurité routière ne seraient pas résolus.*

**Remarque n°2.1.1.2 :** Il est constaté dans quelques observations que le flux de PL a régressé depuis l'ouverture de l'A79 (@249, RCh13,...). Il est même souhaité qu'un nouveau comptage des PL soit réalisé sur l'axe, et que les chiffres soient comparés à ceux précédant l'ouverture de la RCEA (@249). Des éléments de réponse sont apportés par le Maître d'ouvrage au niveau des remarques 1.9 et 1.10 précédentes.

**Remarque n°2.1.1.3 :** Cette alternative « Transfert de la circulation des PL en transit sur l'A79/A71 » n'a pas été évoquée dans le dossier. Or elle revient à maintes reprises de la part des contributeurs qui souvent considèrent que le CNO ne ferait que transférer les nuisances liées au trafic des riverains de la RD6-RD2209 vers les « éventuels futurs » riverains du CNO, mais aussi que le CNO tel qu'il est proposé n'est pas un véritable contournement puisqu'il passe encore en zone urbaine, est donc trop intégré à l'agglomération. Une explication pourrait être qu'un itinéraire alternatif à une autoroute est toujours nécessaire. La commission s'est donc renseignée auprès de la Direction des Mobilités Routières au ministère des transports. Il apparaît qu'il est possible d'imposer l'autoroute aux PL sous réserve de conditions particulières, dûment justifiées. Cela existe déjà sur d'autres départements. Est-il possible d'avoir connaissance plus précisément du trafic de transit susceptible de se détourner de l'A79, pour raison de péage et de temps, alors que ce serait l'itinéraire le plus adapté ?

Portant exclusivement sur les enquêtes poids-lourds sur la RD67 et RD2209 à l'échelle de l'agglomération de Vichy, l'analyse des enquêtes de circulation réalisées en 2012 mène ainsi au constat suivant :

- Trafic de transit : 30%,
- Trafic d'échange entrant et sortant : 66%,
- Trafic d'échange local : 3%.

Les modélisations de trafic à l'état de référence (correspondant à l'état futur sans réalisation du projet) montrent que le trafic de transit prend de l'importance au fil des horizons observés (2025, 2045) alors que le trafic courte distance décroît progressivement.

L'étude de trafic de la mise en concession de la RCEA dans l'Allier à sa mise en service estime l'attrait du CNO à 100 poids-lourds/jour. Les véhicules empruntent cet axe payant en raison d'un relief beaucoup plus favorable aux poids-lourds que les monts du Forez. Ainsi les flux poids-lourds réaffectés sur le CNO pourraient être augmentés d'environ 200 poids-lourds/jour au maximum.

L'ensemble de ce trafic longue distance est susceptible de se détourner de l'A79, et ce principalement en raison de l'allongement de parcours par A79/A71 par rapport à l'itinéraire par RD907/RD67/RD6/RD2209/A719, le différentiel de vitesse limité pour les poids-lourds entre route et autoroute ne compensant pas cet allongement, contrairement aux véhicules légers.

*La commission d'enquête note que la création du CNO pourrait créer un flux supplémentaire, sortant de l'A79 de l'ordre de 200 PL.*

**Remarque n°2.1.1.4 : Et quelle proportion du trafic PL de transit risquerait d'être détourné de l'A79 au profit du CNO, si celui-ci était mis en œuvre (@410) ?**

Comme évoqué au niveau de la réponse à la remarque précédente, l'étude de trafic comprend une analyse du report potentiel de trafic de poids-lourds sur le CNO. L'attrait du CNO par rapport à la RCEA concédée (A79) pourrait représenter une augmentation de 100 à 200 poids-lourds par jour au maximum (soit environ 10% du trafic PL utilisant le CNO).

*La commission d'enquête souligne que l'attrait du CNO avec près de 200 poids lourds supplémentaires aura un impact non négligeable sur les zones riveraines extérieures à l'agglomération de Vichy, comme Saint-Loup par exemple, etc..., et serait susceptible d'entraîner encore de nouveaux aménagements routiers type contournement.*

**Remarque n°2.1.1.5 : En résumé, quelle est la position de la DREAL sur la possibilité d'un transfert du trafic PL de transit vers l'A79-A71, via des arrêtés d'interdiction ?**

La mise en place d'une interdiction des poids-lourds en transit sur l'axe RD6-RD2209 pourrait être envisagée comme solution alternative au CNO Vichy. Mais elle se heurterait à des difficultés pratiques et juridiques, comme développé en réponse à la remarque 2.1.1.1, et ne répondrait que partiellement aux objectifs du projet, et ce en maintenant les dysfonctionnements actuels comme précisé ci-après.

L'objectif de l'interdiction serait de renvoyer l'ensemble du transit PL longue distance entre l'échangeur de Gannat (A71-A719) et celui de Molinet (A79-D994) par le réseau autoroutier A71 et A79 en interdisant le transit par l'itinéraire par A719-D2209-D6-D907-D994.

Sa mise en place paraît difficilement acceptable car elle conduirait à un rallongement significatif de parcours (118 km contre 96 km) avec les conséquences associées en termes de consommation de carburant, qui représenterait un coût supplémentaire pour les transporteurs, mais aussi des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires.

Surtout elle ne pourrait s'appliquer qu'aux poids-lourds en transit hors département. Or, l'étude de trafic montre que ce transit ne représente au maximum qu'un tiers de la circulation PL sur l'axe RD2209-RD6 concerné par le projet de CNO, le trafic PL étant essentiellement constitué de trafic d'échange entrant ou sortant, c'est-à-dire qui a soit une origine soit une destination, intermédiaire ou



finale, sur l'itinéraire A719-RD2209-RD6-RD907-vD994 dans l'Allier. Il en ressort que l'interdiction ne s'appliquera pas aux deux tiers du trafic PL.

Une telle interdiction contribuerait donc bien à délester la RD6 du trafic PL mais de façon partielle. Avec le CNO, l'étude de trafic montre une diminution très importante du trafic PL sur la RD6 en traversée de Charmeil, qui passe d'environ 1 600 PL/j en situation de référence (sans projet) en 2025 à moins de 100 PL/j en situation projet. Avec l'interdiction du transit PL, et en supposant de façon optimiste qu'elle soit respectée à 95%, il resterait encore un trafic autorisé de près de 1 100 PL/j sur la RD6 en traversée de Charmeil, soit un tiers de moins qu'actuellement, mais dix fois plus que dans le scénario avec CNO.

L'objectif d'amélioration du cadre de vie et de la sécurité des riverains ne sera donc pas atteint en maintenant ce niveau de trafic PL encore important.

Par ailleurs, le trafic VL n'étant pas concerné, il reste à sa valeur estimée à 19 300 VL/j en référence 2025 sur la RD6 en traversée de Bellerive, alors qu'il baissera ici d'environ 4 750 VL/j avec le CNO. Les encombrements aux heures de pointe ne seraient donc pas résorbés et leurs effets parasites persisteront, comme l'emprunt d'itinéraires alternatifs constitués des voies locales, notamment à Bellerive-sur-Allier.

Concernant l'objectif d'assurer une meilleure répartition des déplacements en finalisant la desserte de l'agglomération de Vichy suite à la mise en service de l'A719 et du CSO, il ne serait évidemment pas atteint, la mise en place d'une interdiction aux PL en transit maintenant la situation actuelle avec l'absence d'un itinéraire adapté reliant les axes de dessertes Ouest et Sud (A719 et RD 906) aux axes de desserte Nord et Est (RN209 et RD907).

De même, la solution d'une interdiction aux PL en transit ne permet pas d'atteindre l'objectif d'amélioration de la desserte des zones d'activités économiques de l'agglomération vichyssoise.

Enfin, le maintien d'un trafic poids-lourds encore important sur la RD6 ne permettra pas aux collectivités locales d'y aménager efficacement une offre de mobilités alternatives, le report du trafic lourd étant un préalable nécessaire au développement des modes actifs.

### **Analyse et commentaire de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête prend note que sans le CNO, l'objectif d'une meilleure répartition des déplacements ne sera pas atteint, que l'objectif d'amélioration de la desserte des zones d'activités économiques ne sera pas atteint et que l'objectif d'aménager efficacement une offre de mobilité alternative sera limité.*

*Elle souligne cependant, qu'un tiers des poids lourds pourrait éventuellement être déviés sur l'autoroute (sous certaines conditions)..., que l'offre de mobilité alternative a déjà été entamée par les collectivités locales (la presse en fait état depuis quelques jours), et si elle susceptible d'être moins efficace, elle sera néanmoins effective. La commission rappelle que l'impact du projet sur l'environnement est tel que l'intérêt public majeur du projet doit être démontré et ajoute que si la démonstration de l'intérêt public du projet est nécessaire, il faut de plus démontrer que « le projet doit constituer un cas exceptionnel dont la réalisation se révèle indispensable ».*

*La commission ajoute que les solutions alternatives de développement d'autres modes de transports n'ont pas été suffisamment étudiées, et que c'est bien au niveau local que ce type de solutions doit être recherché. Des objectifs ambitieux ont été fixés dans la mise en œuvre des politiques de mobilité sur le territoire, pour la préservation de la qualité de l'air et de l'environnement. Pourtant l'artificialisation des sols se poursuit parce qu'elle passe par la multiplication de projets de taille moyenne, portés le plus souvent à l'échelle des collectivités. « En France, entre 20 000 et 30 000 hectares sont artificialisés*

chaque année. Cette artificialisation augmente presque 4 fois plus vite que la population, et a des répercussions directes sur la qualité de vie des citoyens mais aussi sur l'environnement – *Ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols* ». L'étude d'alternatives au projet de CNO aurait dû passer par la recherche du développement de nouveaux modes de transport.

Nous pensons que la mise en œuvre du CNO entraînera le développement d'autres contournements ; il en est fait état dans les propositions faites au cours de l'enquête (contournement de Creuzier-le-Neuf), puis l'absorption du trafic par le CNO et son accroissement créera un enchaînement de ce type d'aménagement, et donc une succession de nouveaux impacts sur l'environnement.

**Remarque n°2.1.2.1 : Réguler la circulation de sorte que seules les livraisons locales empruntent les routes locales. D'autres voies sont ouvertes aux transports internationaux, le guidage des routiers internationaux doit être adapté (@58), améliorer la signalisation bien en amont, mieux gérer les tarifs routiers (@349). Le contributeur @493 fait des propositions en matière d'alternatives « en phase avec les urgences climatiques et énergétiques actuelles ». D'autres contributions rappellent qu'il est observé des canicules à répétition, des orages de grêle violents (comme sur Vichy en 2022)... et que parce que les temps ont changé (réchauffement climatique), il est plus que nécessaire que les projets routiers évoluent. (Se référer à la partie Environnement naturel).**

Comme analysé précédemment, la seule interdiction aux poids-lourds en transit ne peut être considérée comme une alternative au projet dans la mesure où un trafic important sera maintenu sur un itinéraire inadapté. Par contre, une fois le CNO réalisé, les RD6 et RD2209 retrouveront leur rôle de routes locales et le trafic PL pourra y être limité à la desserte locale.

Concernant la signalisation directionnelle, les indications actuelles des « mentions vertes » ne signalent pas l'itinéraire par Vichy entre A71 et A79 ; ainsi seul « Vichy » est signalé en sortie à l'échangeur A71/A719, de même qu'en sortie au diffuseur A79/RD994 ; il n'y a pas de mention concernant par exemple Mâcon/Chalon dans un sens ou Clermont-Ferrand dans l'autre au niveau des sorties de l'A71 ou de l'A79. Ce schéma directeur de signalisation ne sera pas modifié par le projet de CNO, n'incitant donc pas le grand transit à emprunter l'itinéraire par l'agglomération de Vichy.

Les points liés à la prise en compte de l'environnement dans les choix opérés lors de la conception du projet sont détaillés dans le thème 4 relatif à l'environnement naturel.

**Remarque n°2.1.2.2 : De nombreuses contributions portent, compte tenu de l'évolution du climat, sur la nécessité urgente de préserver les espaces naturels, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et suggèrent de revenir au fret ferroviaire, de remettre en fonctionnement le réseau ferré existant, plus ou moins abandonné, et d'utiliser les financements prévus pour le CNO au développement du fret ferroviaire.**

**« On sacrifie au lobby tout puissant du transport routier et son développement exponentiel, cet axe (1x2voies) sera rapidement surchargé et obsolète, il serait plus judicieux d'engager une réflexion profonde afin de réactiver le fret ferroviaire les 60 ou 80 millions d'euros annoncés y seraient sûrement mieux employés.@275 » ou @490, @410,...**

**Ces observations ont aussi fait l'objet d'un tract de la part des associations qui nous a été remis à plusieurs reprises par les particuliers (@176).**

Le Maître d'ouvrage estime qu'il n'y a pas lieu dans le cas présent d'opposer les modes de transport entre eux, le développement d'un mode n'étant pas de nature à empêcher le développement d'un autre. Il convient également de préciser que l'absence de réalisation du CNO ne serait pas synonyme d'un report de financement supplémentaire sur un projet ferroviaire. Enfin, même si le fret ferroviaire,

qui relève d'un enjeu national voire européen, devait se développer de manière significative dans les années à venir, cela ne réglerait pas complètement le problème local de l'important trafic PL de transit local (Cf remarque n°2.1.1.3) qui continuerait à emprunter l'itinéraire RD6/RD2209 en l'absence de CNO.

En outre, les études de trafic du projet prennent en compte les hypothèses volontaristes du scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) retenu par la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2019-2028 et la deuxième Stratégie nationale bas carbone (SNBC2), publiées au printemps 2020. Ces hypothèses prévoient une diminution de la part modale des véhicules particuliers pour les voyageurs longue distance à l'horizon 2050, une diminution du volume des voyages courte distance en véhicules particuliers, mais une part modale stable de la route pour le trafic marchandises, qui conduit à une légère augmentation annuelle de son volume, et ce malgré la prise en compte de mesures ambitieuses en faveur du développement du fret ferroviaire et fluvial.

*La commission d'enquête note qu'il n'y a effectivement pas lieu d'opposer les modes de transport entre eux, mais considère que l'étude sur le développement d'autres types de transports, localement, est l'étape préalable au montage d'un projet d'infrastructure routière de ce type. En effet, à l'heure où le zéro artificialisation net est prôné par les politiques publiques, et où les résultats n'atteignent pas les objectifs fixés, il semble que la recherche d'alternatives de ce type est l'étape préalable au développement d'un tel projet, d'autant qu'il est ciblé sur un site naturel remarquable sur lequel 119 espèces protégées ont été recensées, mais aussi des forêts, des zones humides, des étangs, des cours d'eau, essentiels pour réguler les excès climatiques particulièrement d'actualité. La commission regrette que ce type d'approche ne soit pas même évoqué. L'alternative de l'aménagement de parkings de déchargement en entrée de ville, comme aux Ancises par exemple (où le terrain est déjà pré-aménagé), avec des livraisons en véhicules électriques ensuite, aurait pu être mise à l'étude, en préalable du dossier. Cette alternative pourrait concerner tous les transports de faible tonnage, départ. L'estimation du nombre de PL susceptibles d'être concernés reste à faire.*

**Remarque n°2.1.2.3 :** Il est aussi proposé de développer les transports en commun, covoiturages, navettes automatiques, et autres modes doux de déplacement ; l'urgence étant de limiter la circulation sur l'axe D6-D2209. Il est souvent répété que le CNO ne désengorgera pas cet axe D6-D2209 parce que le trafic local sera toujours croissant (avec le développement des activités sportives et thermales sur le cœur de l'agglomération) et attirera davantage de circulation pour le transit (en raison d'une meilleure fluidité de la circulation sur le CNO), (@493,@490, @471, @446,@359,@339, RB49, CV4,...).

L'objectif premier du CNO n'est pas de désengorger l'axe RD6-RD2209 du trafic local, mais d'assurer une meilleure répartition du trafic, notamment en reportant le trafic de transit sur une infrastructure adaptée, en particulier les poids-lourds qui induisent des nuisances sur l'axe actuel. Ces reports conduisent à une diminution du trafic sur cet axe RD6-RD2209 en le limitant au trafic local, ce qui permet de diminuer les encombrements.

La diminution du trafic local passe effectivement par le développement d'alternatives pour les déplacements locaux, développés par les collectivités locales. Des projets locaux de ce type seraient complémentaires du projet de CNO, mais n'y constitueraient pas une alternative, car ils ne concernent pas les mêmes trafics. Le CNO répond en premier lieu à la problématique du transit PL, qui ne pourra

pas être traitée par des solutions de transports collectifs ou de modes actifs, contrairement aux déplacements locaux.

En effet le développement des transports en commun ne permettrait pas d'assurer la desserte de ces différents pôles d'activités, la gare SNCF la plus proche (Saint-Germain-des-Fossés) se trouvant à près de 5 km de la zone d'étude qui est actuellement peu desservie par des lignes existantes du réseau de bus Transdev. De plus, l'offre en transport en commun routier est actuellement peu développée dans la zone d'étude. La création du CNO ne sera pas un frein à son éventuel développement ultérieur, même si rien ne semble indiquer qu'elle doit être significativement augmentée à l'avenir.

En complément, il convient de préciser que les modes actifs pourraient contribuer à diminuer la part de trafic local courte distance, essentiellement entre les bourgs de la zone d'étude et Vichy, mais sans résoudre les dysfonctionnements liés au trafic de transit et aux poids-lourds.

Finalement, le développement des transports en commun et des modes actifs n'apportent pas une réponse satisfaisante aux objectifs du projet. Il convient de préciser que le CNO constitue toutefois une opportunité pour le développement d'une telle offre, en particulier s'agissant des modes actifs au niveau du réseau local (RD6 notamment) dont le réaménagement pourra être envisagé du fait du report du trafic de poids-lourd.

*La commission d'enquête parle bien de la recherche d'alternatives qui concernent tous types de trafic. Elle réitère son regret souligné au paragraphe précédent.*

**Remarque n°2.1.2.4 : Cette alternative va de pair avec le transfert des PL sur le réseau autoroutier. Il est ainsi fréquemment souhaité, que les contributeurs soient favorables ou non au CNO, l'aménagement de voies cyclables (voir Chapitre 7 –Aménagements).**

La diminution importante du trafic poids-lourds est un préalable à tout aménagement incitatif en faveur des déplacements à vélo. Comme indiqué précédemment, seul le projet de CNO permettra une diminution très importante du trafic PL de manière certaine.

**Remarque n°2.1.2.5 : Une alternative proposée pour que la desserte de Montpertuis ne soit pas nécessaire est l'installation de panneaux photovoltaïques sur le site.**

Le CNO anticipe le développement potentiel de la zone de Montpertuis en permettant sa desserte future. Cependant, le Maître d'ouvrage routier n'est pas le porteur du projet d'aménagement de Montpertuis, ne pouvant ainsi pas s'engager sur son devenir.

L'étude du CNO prend en compte un développement du site de Montpertuis, mais une variante sans développement de Montpertuis est aussi étudiée dans le dossier, notamment en termes de trafics. Il en ressort que le projet peut absorber le trafic généré par le développement éventuel de la zone, mais aussi que le CNO se justifie en lui-même, y compris dans le cas où le site de Montpertuis ne se développerait pas.

**Remarque n°2.1.2.6 : En conclusion, ce qu'il ressort dans ce chapitre « Alternatives au projet » est le transfert du transit routier sur les voies autoroutières existantes, puis la mise en œuvre globale « d'une mobilité apaisée, de transports multi-modaux ». Pour la grande majorité des contributeurs sur ce sujet, cela constitue des pistes d'avenir pour Vichy Communauté, qui n'impacteront ni les milieux naturels, ni la ressource en eau et eaux thermales, essentiels pour l'image de Vichy et pour rester en accord avec son inscription au patrimoine de l'UNESCO (se référer au Chapitre Développement économique et touristique, 4-UNESCO).**

Les argumentaires du Maître d'ouvrage autour de l'écartement des différents projets alternatifs de transport sont présentés en réponse aux remarques précédentes du présent thème n°2 « Alternatives ».

Certaines alternatives évoquées relèvent davantage de politiques nationales ou européennes (comme le développement du fret ferroviaire) ou locales (comme le développement d'autres modes apaisés ou multi-modaux) qui pourraient certainement contribuer à une baisse du trafic routier sur l'agglomération de Vichy, mais sans apporter de réponse satisfaisante au problème local de l'usage des RD6 et 2209.

La réalisation du CNO reste la seule solution concrète et opérationnelle afin de capter de manière significative les flux PL qui continueraient de traverser les zones urbanisées de l'itinéraire RD6/RD2209. De plus, il convient de rappeler que le Maître d'ouvrage du projet de CNO de Vichy n'est pas Vichy Communauté et que l'opération routière envisagée ne remet pas en cause la réalisation des différents projets de cette intercommunalité ou de toute autre collectivité locale concernée par le périmètre de l'opération.

*La commission d'enquête souligne le fait que le développement de nouveaux modes de transports qu'il soit de personnes ou de marchandises doit passer par l'échelle locale aussi, et peut-être même d'abord, pour faire avancer le développement de ce type d'alternatives. Elle ajoute que les politiques nationales ne feront pas bouger les lignes, si localement, la volonté de ces aménagements n'existe pas.*

**Remarque n°2.1.2.7 : « ...Cette question de la transmission aux générations futures est d'autant plus présente qu'il paraît impensable de ne pas tenir compte de l'avis du CNPN qui a émis un avis défavorable à ce contournement : au vu de l'impact du projet sur les milieux naturels, l'artificialisation des sols induite (35 ha) et les zones humides impactées, il apparaît souhaitable de reconsidérer les scénarios de recherche d'une solution alternative satisfaisante, y compris en intégrant la réflexion sur une modification des réseaux existants @369 ».**

**« Sans minimiser les nuisances subies par les riverains des axes RD6 et RD2209, ce n'est pas en reportant ces nuisances un peu plus loin que l'on résoudra les problèmes, on ne fera que les déplacer. Il est urgent d'aménager les voiries concernées pour la sécurité des riverains, et de trouver des alternatives aux déplacements des personnes (transports en commun, covoiturage) et des marchandises (fret ferroviaire, logistique des derniers kilomètres, interdiction effective du transit des poids lourds), @490 ».**

**De la même façon, l'AE dans son avis demande de reconsidérer s'il n'existe pas d'autres solutions, en particulier au vu des incidences du projet retenu sur l'artificialisation des sols, les milieux naturels et les zones humides (@419).**

En réponse notamment à l'avis de l'Ae, une variante de réaménagement en place de la RD6 a été analysée, ce projet étant difficilement faisable techniquement et surtout ne répondait pas de manière satisfaisante aux objectifs du projet (maintien du risque d'accidentologie lié à la traversée de poids lourds dans la zone peuplée, maintien de nuisances fortes pour les riverains, ...).

De plus, il convient de rappeler que dans l'objectif d'assurer une continuité routière entre la RN209 et l'A719, la première mesure d'évitement a consisté de choisir, dès la programmation de l'opération, le réaménagement d'un axe routier existant (RD67) sur près de la moitié du linéaire du CNO (5,5 km), limitant ainsi nettement les incidences attendues sur l'environnement en comparaison d'une déviation routière sur l'ensemble du tracé (12 km).

Parmi ces incidences sur l'environnement évitées et réduites, il est possible d'évoquer les impacts très forts qu'aurait eu un tracé neuf au niveau des enjeux naturels que représente le val d'Allier, et la diminution de près de moitié l'artificialisation totale liée à cette infrastructure routière.

Enfin, il est à souligner que la réutilisation de la RD67 existante, couplée à une section neuve avec un dimensionnement adapté (2x1 voies seulement), aboutit à un projet de compromis en adéquation avec les besoins du territoire.

*La commission d'enquête a bien compris que près de la moitié du projet de CNO était un réaménagement de l'axe existant. Néanmoins, elle considère que dans le dossier mis à l'enquête publique, les mesures d'évitement de l'impact du projet sur le milieu naturel pour la partie neuve n'ont pas été suffisamment étudiées. Se référer aux commentaires de la commission dans les paragraphes précédents.*

**Remarque n°2.1.2.8 : Dans quelle mesure, un projet qui regrouperait tout ou partie des alternatives proposées ci-dessus, ne pourrait-il pas permettre une réduction significative du trafic, compatible avec une réduction significative des nuisances aux riverains sur l'axe RD6-RD2209 ?**

Les argumentaires du Maître d'ouvrage autour de l'écartement des différents projets alternatifs de transport sont présentés en réponse aux remarques précédentes du présent thème n°2 « Alternatives ». Les différentes alternatives, même cumulées, ne sont pas suffisantes pour faire baisser significativement du nombre de PL en transit sur l'itinéraire RD2209/RD6, contrairement à la solution du CNO qui est la seule à capter de manière significative les flux PL.

*La commission d'enquête regrette qu'une étude globale des différentes alternatives cumulées et de leur impact sur le trafic n'ait pas été présentée.*

*Elle revient néanmoins sur l'alternative développée en page 1289 à 1295 du dossier (pièce L, en réponse à l'avis de l'AE). Elle note que la mise en œuvre de cette alternative, si elle reste difficile, reste faisable, que les contre-arguments relatifs aux traitements des nuisances sonores et aux pollutions pourraient progressivement être résolus par l'évolution des véhicules, et par la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE Utilitaires et poids lourds) qui réserve l'accès à la circulation des véhicules des professionnels les moins polluants en zone urbaine. La commission souligne que le développement des poids lourds électriques a démarré et que couplé à cet aménagement de voie, à du fret ferroviaire jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés dans certains cas, à la mise en œuvre de plateformes de déchargement sur certaines zones, comme aux Ancizes par exemple où des espaces aménagés sont aujourd'hui non utilisés, pourrait être une solution. Cette démarche globale permettrait de plus de bien s'intégrer avec le nouveau label UNESCO de Vichy, et aussi avec son prestigieux titre de « Reine des villes d'eaux », puisque la préservation des espaces naturels, habitats et espèces protégées, au titre de la directive européenne, serait de plus assurée.*

*La commission fait remarquer que l'entreprise THEVENET, entreprise locale sise à Creuzier-le-Vieux, a déjà mis en place un partenariat de transport et logistique avec l'entreprise locale LOREAL, et effectue des rotations avec un semi-remorque Volvo électrique d'une capacité de 56 palettes ([www.flotauto.com](http://www.flotauto.com)).*

**Remarque n°2.2.1 : Différentes alternatives au tracé ont été proposées et sont listées ci-dessous :**

**Longer la voie ferrée entre Vendat et Charmeil, ce qui permettrait d'éviter un nouveau cloisonnement (@24) et ainsi de moins impacter le milieu naturel.**

Une variante « Voie ferrée » a été étudiée lors des études d'opportunité et présentée dans le dossier mais n'a pas été retenue, notamment en raison d'un impact fort sur les habitations du quartier de la Vignouse et des coûts importants associés de cette variante.

**Remarque n°2.2.2 : Passer sur le site de Manurhin, un pont pour traverser la départementale, passer sur les terres cultivées et rejoindre le carrefour de St Rémy-en-Rollat en longeant l'aéroport » @19 ; ou option plus SE évitant Charmeil en longeant l'aéroport (RV8).**

Le choix d'une variante de cette nature cumulerait plusieurs impacts très forts sur l'environnement :

- Un passage sur le site Manurhin traverserait le cœur du bois de Charmeil en le coupant en deux, ce qui représente un impact plus fort par rapport à la variante retenue, davantage en lisière qui limite la fragmentation du bois
- La zone à proximité de la rivière Allier présente des enjeux naturels très forts, en lien avec la zone Natura 2000 du val d'Allier, auxquels s'ajoute la problématique d'inondabilité,
- Un passage à l'Est le long de l'aérodrome est impossible pour ces raisons (lit de l'Allier) ;
- Un passage à l'ouest le long de l'aérodrome est inenvisageable au vu de l'enjeu milieu naturel et de l'absence d'espace disponible entre l'emprise de l'aéroport et la zone bâtie ;
- Un passage sur la piste de l'aérodrome en lieu et place de celui-ci suppose sa suppression ou son déplacement (avec un coût financier et environnemental afférent).

**Remarque n°2.2.3 : Portion Nord Bois Perret : variante proposée pour la réduction de l'impact des nuisances, la protection des étangs, de leur faune (@97).**

Les variantes « Nord Bois Perret » et « Sud Bois Perret modifiée » sont ressorties des analyses environnementales et technico-économique comme présentées dans le dossier d'étude d'impact. Le choix de la variante « Sud Bois Perret modifiée » plutôt que « Nord Bois Perret » a été effectué à l'issue de la concertation, qui a donné plus de poids aux impacts environnementaux sur le milieu humain que représentent notamment les enjeux sur l'agriculture et le cadre de vie, avec la possibilité de l'implantation d'un merlon de protection du quartier de la Vignouse à Charmeil. Cette implantation est permise par le passage de la route sur la pépinière, éloignée de plus de 100 m de la voie ferrée. L'engagement du Maître d'ouvrage de réaliser ce merlon réduira très significativement l'impact de la route sur les habitations du quartier.

**Remarque n°2.2.4 : Déplacement du projet de 50 mètres plus au sud au niveau du rond point de la Goutte (RSR5, CV1) (Cf « Aménagements »).**

Cette variante d'implantation du giratoire a été étudiée dans le dossier mais n'a pas été retenue (Cf p.417-418 de l'étude d'impact) en raison d'un impact plus important notamment en termes de difficulté technique du phasage de réalisation et d'un coût nettement plus important (plus de 4 M€). La variante retenue prévoit la réalisation d'un écran phonique protégeant en particulier l'habitation la plus proche de la route. Il est rappelé par ailleurs que les propriétaires dont le bien est situé à l'intérieur du fuseau déclaré d'utilité publique sont en droit de mettre en demeure le Maître d'ouvrage d'acquiescer ce bien.

**Remarque n°2.2.5 : Un tracé plus direct pour éviter une surconsommation d’espaces naturels et éviter de couper 2 fois la voie ferrée (@101 et @102).**

La variante retenue n’est pas la variante la plus longue et est relativement directe. Un tracé encore plus direct ne permettrait pas d’éviter les enjeux environnementaux les plus forts, et traverser deux fois la voie ferrée est indispensable pour ne pas toucher le quartier de la Vignouse à Charmeil.

**Remarque n°2.2.6 : Choisir un tracé plus éloigné des habitations (@309, @321), qui permettrait de ne pas couper l’agglomération de part et d’autres du tracé et de ne pas impacter de nouveaux riverains avec les nuisances d’un trafic qui sera encore augmenté.**

Le choix du tracé a été établi pour répondre à l’objectif d’amélioration du cadre de vie des riverains, en minimisant les impacts du projet sur l’environnement. Peu d’habitations se situent à proximité immédiate du tracé proposé, ce qui permet une diminution significative des nuisances par rapport à la situation le long de l’axe actuel (Cf thème n°3 relatif aux nuisances).

*La commission d’enquête n’a rien à ajouter aux différents argumentaires sur le choix du tracé, si ce n’est par rapport à la dernière remarque : oui le choix du tracé a été établi pour améliorer le cadre de vie des riverains, mais des riverains de la RD6 et de la RD2209, pas celui des riverains du futur CNO, et non le choix du tracé n’a pas été établi en minimisant les impacts sur l’environnement, puisque le porteur de projet, après concertation, a fait le choix du tracé le plus impactant sur l’environnement.*

### THEME 3 – NUISANCES

**Remarque n°3.1 : Il est, en premier lieu, signalé par les contributeurs que le projet CNO ne fera que déplacer les nuisances d’un itinéraire vers un autre, sans réduire de manière significative celles existant sur les RD2209 et RD6.**

Le projet réduira de manière significative les nuisances existantes sur l’itinéraire RD6-RD2209, du fait des reports de trafic sur le CNO, notamment près de 90% des poids-lourds.

Les nuisances ne seront pas déplacées d’un itinéraire vers un autre : actuellement le trafic, en particulier PL, emprunte un itinéraire inadapté, avec plus de 150 habitations directement en bord de route (à moins de 20 m). Au-delà, plus de 1 000 habitations peuvent être comptabilisées sur une bande de 200 m de part et d’autre de l’axe actuel (soit le double de la largeur affectée par le bruit au regard du classement sonore de la RD6 et de la RD2209).

Sur le CNO, qui sera adapté à ce trafic, aucune habitation ne sera aussi proche, sachant que les quatre habitations sur le tracé ou à proximité immédiate feront l’objet d’une acquisition par le maître d’ouvrage. A l’exception de ces quelques habitations, une seule habitation sera à moins de 50 m (au niveau du giratoire de la Goutte) sachant qu’elle est déjà à proximité de l’axe actuel structurant (RD6) et qu’elle bénéficiera dans le cadre de l’opération d’une protection par un écran anti-bruit. Au total et en comparaison avec l’itinéraire RD6-RD2209, moins de 10 habitations se situeront à moins de 100 m. Dans une bande de 200 m de part et d’autre de la future route (soit le double de la largeur affectée par le bruit au regard du classement sonore attendue de la voie), moins de 50 habitations seront concernées.

A l’exception de cette habitation au niveau du giratoire de la Goutte, tous les logements impactés par le nouveau tracé mais aussi la requalification de la RD6 seront soumis à des niveaux sonores inférieurs



aux seuils réglementaires pour les infrastructures neuves, et bénéficieront le cas échéant de mesures de protection.

Concernant la pollution de l'air, l'exposition de la population est caractérisée par l'Indice Pollution Population (IPP). Cet indice va diminuer grâce aux reports de trafic vers l'extérieur des zones les plus urbanisées, la pollution se concentrant aux abords immédiats des axes routiers. Les modélisations montrent par exemple qu'aucun habitant en 2045 ne sera soumis à des concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) supérieures à 20 µg/m<sup>3</sup> avec la mise en œuvre du projet, contrairement à la situation sans CNO.

*La commission d'enquête reprend une remarque précédente : elle a bien conscience que les nuisances apportées par le CNO aux riverains de l'axe seront réduites par rapport aux riverains de la RD6 et RD2209, puisque les riverains impactés sont moins nombreux et dans l'ensemble plus éloignés de l'axe de circulation.*

*Elle signale toutefois que les nuisances aux riverains de la RD6 et RD2209 seront toujours présentes, même si fortement réduites (toujours 10% de PL et 63% de VL), et que les riverains du projet qui avaient fait le choix d'un cadre de vie en dehors des axes routiers, et à proximité d'espaces naturels, subiront, en plus des nuisances nouvelles comme le bruit, la pollution, une altération de leur cadre de vie par la modification du paysage et de l'environnement.*

**Remarque n°3.2 : En ce qui concerne les contributeurs défavorables au projet :**

**Les habitants de Vendat surplombant le tracé s'inquiètent des bruits de la circulation propagés par le sol et le relief, et des bruits relatifs au passage sur le pont enjambant la voie ferrée (RV8). Ils sont inquiets de la dégradation du paysage.**

Tout d'abord, le Maître d'ouvrage confirme que l'ensemble des habitations seront exposées à des niveaux de bruit inférieurs aux seuils réglementaires. A l'exception du secteur de la Goutte, ces niveaux seront significativement inférieurs à ces seuils pour le tracé neuf.

Il convient de préciser que le modèle acoustique prend en compte la topographie (actuelle mais aussi future avec des tracés en déblai et remblai du CNO suivant les secteurs). En s'appuyant notamment sur ces modelés du terrain mais aussi les caractéristiques du site (passage en clairière, en lisière de bois, ...), la conception de l'opération routière intègre un traitement paysager ambitieux, comme par exemple l'installation de merlons assurant un rôle paysager et aussi acoustique au niveau du quartier de la Vignouse.

*Pour commencer, la commission rappelle que la diminution du trafic lié au CNO entraînera une baisse du niveau sonore au centre-ville de Charmeil de l'ordre de 3,5 à 5 dB entre l'état projet et l'état de référence (page 1285 du dossier – pièce L).*

*La commission d'enquête retient que les bruits liés à la circulation n'excéderont pas les seuils règlementaires. Elle souligne cependant que les normes OMS (niveaux sonores en moyenne pour le trafic routier à moins de 53 dB et seuil d'exposition au bruit nocturne de 45dB) sont les normes définies pour le respect de la santé humaine, et sont plus strictes que les normes règlementaires. Elle ajoute par ailleurs que les normes OMS indiquées dans le dossier datent de 1999 (page 374 pièce E de l'étude d'impact) alors que de nouvelles recommandations ont été faites en 2010.*

*Elle fait remarquer que certains points de mesure sont déjà, aujourd'hui, au-delà des normes OMS (notamment R13bis, 1<sup>er</sup> étage).*

*La commission regrette également de ne pas avoir une projection plus précise du traitement des nuisances sonores et paysagères du secteur de Vendat/Charmeil à proximité du giratoire de la RD27.*

**Remarque n°3.3 : Quelles seront les dispositions techniques prises, pour les riverains du Rond-point de la Goutte à Saint-Rémy-en-Rollat, particulièrement impactés, se situant au départ du tracé?**

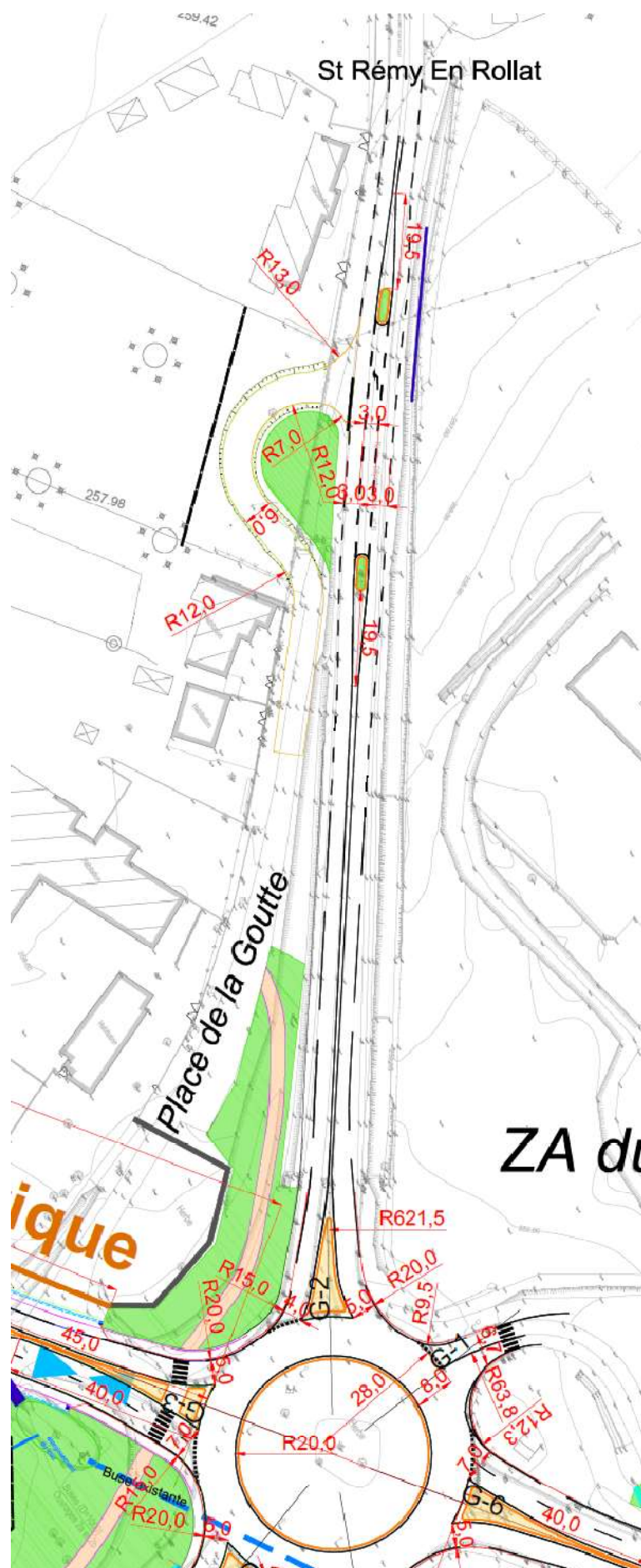
Comme représenté dans la figure ci-dessous, il est prévu la pose d'un écran phonique le long du tracé du CNO pour protéger la seule habitation située à proximité du tracé et dépassant les seuils réglementaires.



*La commission d'enquête retient l'engagement du porteur de projet pour la mise en œuvre d'un écran acoustique sur ce site et demande qu'un suivi attentionné soit porté sur l'efficacité de la proposition.*

**Remarque n°3.4 : Quel est l'aménagement envisagé pour assurer la sortie des riverains du rond point de la Goutte en toute sécurité, puisqu'ils n'auront plus accès direct au rond-point et ne souhaitent pas effectuer une sortie directe sur la RD6 venant du bourg de Saint-Rémy-en-Rollat, pour raison de sécurité ?**

En l'absence d'accès riverains autorisés au-droit du tracé neuf du CNO, une sortie sécurisée sera aménagée avec voie de tourne-à-gauche en provenance du giratoire. En direction de Saint-Rémy-en-Rollat, les riverains pourront tourner directement à gauche ou s'ils préfèrent aller à droite puis faire demi-tour au giratoire, comme représenté dans la figure ci-dessous.

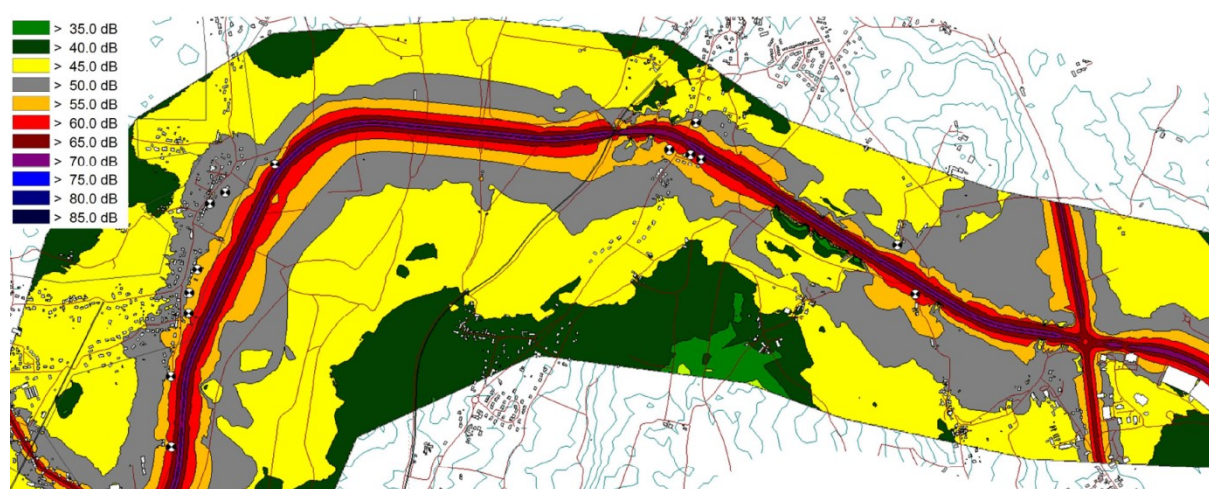


*La commission d'enquête note l'aménagement prévu pour la sortie des riverains du rond-point de la Goutte. Elle considère néanmoins que les tourne-à-gauche sont toujours une source d'insécurité et de stress pour les automobilistes.*

**Remarque n°3.5 : Certains d'entre eux demandent si des études de bruit ont été réalisées au Rond-Point des Ancizes à Creuzier-le-Neuf (@479).**

Les modélisations phoniques réalisées sur la RD67 concluent que les habitations à proximité de cet axe ne subiront pas de hausse significative des niveaux sonores de plus de 2 dB (A) du fait du projet de CNO. Les niveaux sonores seront donc conformes à la réglementation pour l'aménagement d'une route existante.

Comme représenté dans la figure suivante (zoom de la page 690 de l'étude d'impact), le rond-pond des Ancizes a bien été modélisé, comme l'ensemble du tracé neuf et de la RD67 réaménagée. Néanmoins, aucun récepteur n'a été implanté au niveau du bâti autour de ce rond-point, le bâti lié au logement étant particulièrement éloigné de la route (plus de 100 m).



Un nouveau récepteur a été placé à 1,5 m de hauteur au droit de l'habitation située au plus près du rond-point concerné. Les niveaux sonores observés sont les suivants :

- A l'état initial, le niveau de bruit était de 50.1 dB (A) en période diurne et 44 dB (A) en période nocturne ;
- A l'état fil de l'eau le niveau de bruit était 51,6 dB (A) en période diurne et 45.4 dB (A) en période nocturne ;
- A l'état projet le niveau de bruit était de 52,4 dB (A) en période diurne et 46,2 dB (A) en période nocturne.

Ainsi, l'habitation ne subira pas de hausse significative des niveaux sonores de plus de 2 dB (A) entre l'état fil de l'eau et l'état projet. Les niveaux sonores restent conformes à la réglementation pour l'aménagement d'une route existante.

*La commission d'enquête considère qu'une hausse de plus de 2dB, lorsque l'habitation se trouve en-deçà des normes OMS et passe au-delà de ces normes, est significative.*

**Remarque n°3.6 : Plusieurs contributeurs s'inquiètent des nuisances atmosphériques, GES,... que la création du CNO va générer (@40 ; @490 ; @496, @CSG1...) ; et considèrent que le projet est en contradiction avec les engagements nationaux et internationaux (COP21 ; Sommet de la Terre...)**

Le Maître d'ouvrage a répondu à ce point dans le mémoire en réponse à la remarque (n°27) de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae), avec l'argumentaire rappelé ci-après :

*Rapport de l'enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy – 6 février 2023*

Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte, La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable, en visant d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Cet engagement ne s'applique pas individuellement à chaque projet mais globalement aux émissions de l'ensemble des secteurs. La filière des transports dans son ensemble contribue à cette trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (amélioration des véhicules et autres mesures).

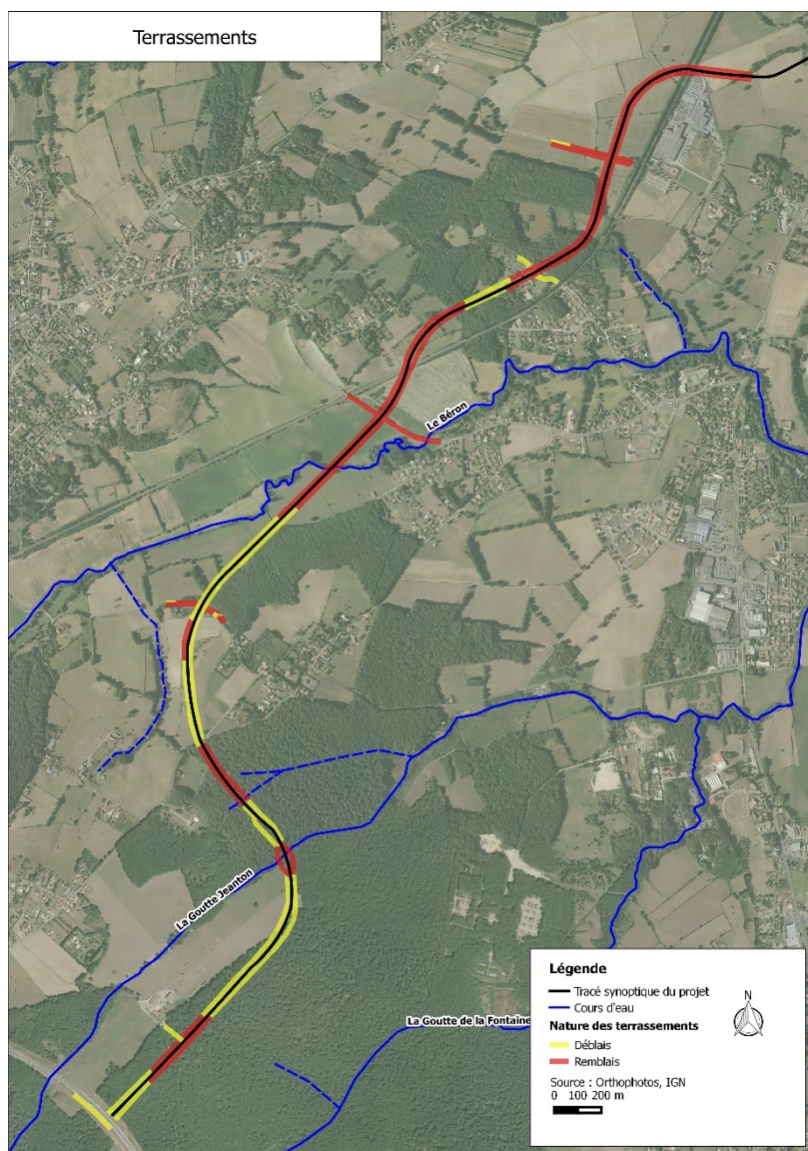
Si l'étude d'impact environnementale conclut à une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>, induites par la mise en service de l'infrastructure par rapport à l'état de référence ainsi par la mise en œuvre temporaire de la phase chantier, ni les dispositions de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte relatives notamment à la limitation des émissions de gaz à effet de serre, ni les dispositions du Code de l'environnement relatives aux plans climat-air-énergie territoriaux, ni les stipulations du paragraphe 1 de l'article 4 de l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015, signé par la France à New York le 22 avril 2016, aux termes duquel les Etats parties « cherchent à parvenir », en vue d'atteindre l'objectif de température à long terme contenant l'élévation de la température moyenne de la planète, « au plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais (...) et à opérer des réductions rapidement par la suite (...) », n'ont, en tout état de cause, pour objet de faire obstacle par principe à tout nouveau projet de construction d'autoroute, dont l'incidence nette prévisible, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, doit être prise en considération au titre du bilan qui détermine son caractère d'utilité publique.

*La commission d'enquête prend note de l'argumentaire du porteur de projet sur ce point. Elle fait néanmoins remarquer que le CNO va créer une hausse du coût de la pollution atmosphérique par rapport à l'absence de projet en 2025, et une hausse du coût annuel des émissions de gaz à effet de serre : +5,9% en 2025 et +14,33% en 2045, et que si chaque porteur de projet raisonne ainsi et ne s'engage pas sur la feuille de route de la France, les engagements nationaux ne pourront être respectés. La commission d'enquête regrette que l'étude ne soit pas justement l'occasion de faire un « projet exemplaire ». Se référer au fait que c'est l'ensemble de la filière transport qui est prise en compte, n'est pas un bon signal.*

**Remarque n°3.7 : La commission d'enquête interroge le porteur de projet sur le transfert des nuisances, et souhaite :**

**Un inventaire précis des mesures anti-nuisances qui seront prises, leurs caractéristiques ainsi que leur positionnement (murs anti bruit, route semi enterrée...)**

Comme représenté au niveau de la carte suivante et afin de limiter les mouvements de terre dans le cadre de l'aménagement du tracé neuf, des alternances de section en déblais et en remblais sont perceptibles au-droit du fuseau, sachant que les sections en déblai permettent de limiter les nuisances sonores en périphérie.



En complément et comme présenté en réponse à la remarque n°3.3, un écran phonique de près de 100 m de long et de 2,5 m de haut sera posé en limite Nord du CNO au niveau du giratoire de la Goutte.

En complément et de manière volontaire du Maître d'ouvrage en l'absence de dépassement des niveaux sonores, trois merlons de 2 m de hauteur et de longueurs variables (Cf figure suivante) seront installés pour protéger le lieu-dit de la Vignouse.

Le Maître d'ouvrage rappelle que des mesures de bruit seront réalisées plusieurs mois après la mise en service et que les protections phoniques seront le cas échéant renforcées si les mesures mettent en évidence un dépassement local des seuils réglementaires.



*La commission d'enquête prend note des engagements du porteur de projet sur ces points. Elle souhaite cependant que le porteur de projet s'engage - dans le cadre du suivi des mesures de protection contre les nuisances sonores - à compléter les aménagements (merlons supplémentaires par exemple).*

**Remarque n°3.8 :** Un état du nombre de riverains impactés par les nuisances en précisant la distance de leur maison par rapport au tracé.

Les éléments de réponse chiffrés sont présents en réponse à la remarque n°3.1.

#### THEME 4 – ENVIRONNEMENT NATUREL

**Remarque n°4.1.1 :** La commission demande que le porteur de projet réponde aux inquiétudes des contributeurs sur cet aspect du dossier.

Concernant les inquiétudes des contributeurs relatives aux impacts du projet sur la biodiversité, le dossier démontre en effet un impact non négligeable sur la biodiversité. Toutefois, le Maître d'ouvrage rappelle que son dossier a été construit selon les normes et législations en vigueur, notamment à travers l'application d'une démarche Eviter, Réduire, Compenser (ERC) que l'on retrouve à la fois dans le dossier d'étude d'impacts mais aussi dans le dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'environnement. Les impacts résiduels du projet sur les espèces protégées sont compensés par six mesures compensatoires, pour une surface totale de minimale de 65,7 ha, lesquelles visant à garantir l'absence de perte nette de biodiversité, voire son amélioration, conformément à la loi du 08 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

*La commission d'enquête souligne que le respect du projet avec les politiques générales et avec les documents cadres existants ne sont pas toujours d'une parfaite évidence. Si la démarche « Eviter, Réduire, Compenser » a été suivie, comment démontrer que l'évitement a été priorisé, dans la mesure, où comme nous l'avons vu au Chapitre « Alternatives », il apparaît que certaines possibilités d'alternatives n'ont pas été étudiées. Comment démontrer que la réduction des impacts a été priorisée par rapport à la compensation, dans la mesure où le choix du tracé s'est porté sur la variante la plus impactante. Si des mesures sont proposées pour compenser l'impact fort du projet sur de nombreuses espèces protégées et leurs habitats, l'intérêt public majeur qui peut permettre cette dérogation est à démontrer. Nous en parlerons dans toute la suite de ce thème.*

**Remarque n°4.1.2 :** Elle fait remarquer que dans le bilan de la concertation de 2013, les éléments de réponse de la DREAL Auvergne sur un tracé proposé entre 2000 et 2005, étaient les suivants : « l'ensemble des études menées auparavant ont été reprises afin d'intégrer les nouvelles réglementations environnementales et données en matière de trafic et d'aménagement du territoire de l'agglomération. Le principe d'un tracé qui traverserait le bois de Charmeil ou le bois Perret n'est aujourd'hui plus envisageable du fait de l'évolution de la réglementation en matière de protection de l'environnement ». Or, le projet actuel avec la variante Gros bois, empiète significativement sur le bois de Charmeil. Il est même le plus impactant de toutes les variantes étudiées. Quelles évolutions environnementales depuis 2014, font que la DREAL soit en mesure aujourd'hui de porter le projet de CNO avec le tracé retenu (tracé très impactant du bois), et des politiques environnementales plus sévères qu'en 2014-2015 ?

La poursuite des études d'opportunité par le CEREMA en 2016 ainsi que leurs mises à jour en 2018 par une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre a permis de comparer les différentes variantes de passages étudiées sous la forme d'une analyse multicritère : critères environnementaux (prenant en considération le milieu naturel mais aussi agricole, humain, paysager, ...), techniques et économiques. Comme détaillé en chapitre 3.1 de l'étude d'impact, cette démarche a permis de retenir comme variante préférentielle « Gros Bois / Sud Bois Perret modifiée ». Plus précisément, l'ensemble des variantes assemblées sont sujettes à des impacts très forts sur le milieu naturel, à l'exception de la variante « Thévenins / Nord Bois Perret » (impacts forts) qui présente néanmoins des impacts plus forts sur le milieu humain (habitations et activités agricoles du fait notamment d'un linéaire plus important déstructurant le foncier agricole). Son impact est aussi plus fort sur le milieu physique, en particulier les zones humides (près du double de surfaces potentiellement impactées), que la variante retenue « Gros Bois / Sud Bois Perret modifiée ». En conséquence, la variante « Thévenins / Nord Bois Perret » a été rejetée lors de la concertation pour ces raisons.

Comme deux autres variantes combinées, la variante retenue est une variante présentant un impact très fort sur le milieu naturel, mais avec un impact qualifié de moyen sur les autres enjeux environnementaux que doit prendre en compte l'analyse multicritère. Le processus de concertation, qui s'est établi sur cette analyse multicritère, a confirmé le choix de cette variante préférentielle.



Milieux	Composantes	Thévenins	Gros Bois	Est Croix St Fiacre
Physique	Eaux souterraines	Faible	Faible	Faible
	Zones humides	Fort	Faible	Faible
	Eaux superficielles	Moyen	Faible	Faible
Naturel	Habitats	Fort	Fort	Fort
	Espèces	Fort	Très fort	Très fort
	Fonctionnalités écologiques	Fort	Très fort	Très fort
Humain	Urbanisation/aménagements/servitudes	Moyen	Moyen	Moyen
	Commodités du voisinage (acoustique, Air/Santé)	Fort	Moyen	Moyen
	Agriculture	Fort	Moyen	Moyen
	Risques naturels et technologiques	Faible	Faible	Faible
Paysager	Patrimoine/archéologie	Faible	Faible	Faible
	Paysage	Fort	Faible	Moyen

	Thévenins / NBP	Thévenins / SBP	Thévenins / VF	Thévenins / SBPm
Physique	Fort	Moyen	Moyen	Moyen
Naturel	Fort	Très fort	Très fort	Très fort
Humain	Fort	Fort	Fort	Fort
Paysager	Fort	Fort	Fort	Fort

	Gros Bois / NBP	Gros Bois / SBP	Gros Bois / VF	Gros Bois / SBPm
Physique	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Naturel	Très fort	Très fort	Très fort	Très fort
Humain	Moyen	Fort	Fort	Moyen
Paysager	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen

Milieux	Composantes	NBP	SBP	VF	SBP modifié
Physique	Eaux souterraines	Fort	Faible	Faible	Moyen
	Zones humides	Très fort	Fort	Très fort	Fort
	Eaux superficielles	Faible	Faible	Faible	Faible
Naturel	Habitats	Fort	Fort	Fort	Fort
	Espèces	Fort	Très fort	Très fort	Très fort
	Fonctionnalités écologiques	Fort	Fort	Fort	Très fort
Humain	Urbanisation/aménagements/servitudes	Moyen	Fort	Fort	Moyen
	Commodités du voisinage (acoustique, Air/Santé)	Moyen	Fort	Fort	Moyen
	Agriculture	Moyen	Moyen	Faible	Moyen
	Risques naturels et technologiques	Faible	Moyen	Moyen	Faible
Paysager	Patrimoine/archéologie	Faible	Faible	Faible	Faible
	Paysage	Fort	Moyen	Moyen	Moyen

Niveau d'impact de chaque variante (à gauche) et des variantes combinées (à droite) sur le volet environnemental

Le tableau ci-dessous présente le détail des impacts pressentis pour la variante « Thévenins / Nord Bois Perret » présentant le moins d'incidence sur le milieu naturel et la variante retenue « Gros Bois / Sud Bois Perret modifiée ».

Milieux	Composantes	Thévenins / NBP	Gros Bois / SBPm
Physique	Eaux souterraines	La variante Nord BP passe en déblai sur les coteaux de Vendat pour une soixantaine de mètres avec une profondeur maximale de 11 mètres sur le secteur défini sur la carte comme « impact possible sur la pépinière et le bois Perret si déblai ». Un drainage de la nappe est donc possible. Il y a donc un risque moyen de réduction de l'alimentation naturelle des puits de la pépinière et de la zone humide. Ce déblai qui concerne un <b>linéaire de 350 mètres</b> (de 0 à 11 mètres de profondeur) peut avoir un effet sur les 3 puits de particulier de Marsena situés à l'aval hydraulique. <b>MOYEN</b>	La variante Sud BP modifiée passe en déblai sur la partie basse du coteau avec une profondeur maximale respective de 1,7 et 2,5 m. Cette profondeur n'est a priori pas suffisante pour impacter l'hydrogéologie de la butte. Cette variante passera néanmoins au-milieu des étangs, pouvant modifiée ainsi leur fonctionnement hydraulique (notamment l'étang en aval) ainsi qu'impactée directement les 3 puits au-droit de son tracé. <b>MOYEN</b>
	Zones humides	La sous variante Thévenins ( <b>environ 1 000 mètres linéaires</b> concernés) est que la sous variante Sud la plus impactante, d'autant plus que le remblai de la Goutte Jeanton et de sa zone humide est important en termes de hauteur (jusqu'à 14 mètres) et	La sous-variante Gros bois passe en remblai au niveau de la goutte Jeanton. Au niveau du coteau de la bourse, en amont de la zone humide située entre la goutte de Plaix et la Croix St Fiacre, cette variante passe en déblai sur <b>400 mètres</b> environ pour une profondeur

		<p>d'emprises).</p> <p>Le passage en déblai au niveau de coteau de Vendat peut également perturber l'alimentation de la zone humide, en particulier pour la sous variante NBP (déblai de 0 à 11 mètres sur un linéaire de <b>300 mètres</b> environ en bordure de zone humide). La sous-variante NBP présente aussi un déblai de 0 à 3,3 mètres sur les <b>400 derniers mètres</b> environ avant le rond-point de la Goutte.</p> <p><b>TRES FORT</b></p>	<p>de 0 à 6 mètres.</p> <p>La sous-variante SBP modifiée présente un déblai de 0 à 1,6 mètres sur les <b>500 derniers mètres</b> environ avant le rond-point de la Goutte.</p> <p><b>MOYEN</b></p>
	Eaux superficielles	<p>La variante Thévenins franchit la Goutte Jeanton en amont au niveau de la fourche avec son affluent, l'importance du remblai et le franchissement de biais impacte le ruisseau sur un <b>linéaire assez important</b>.</p> <p>Pour la partie Nord, la variante NBP s'éloigne plus franchement du Béron que les autres.</p> <p><b>MOYEN</b></p>	<p>La variante Gros bois franchit la Goutte Jeanton selon un biais plus favorable et plus en aval.</p> <p><b>FAIBLE</b></p>
Naturel	Habitats	<p>Impact de destruction de chênaie-charmaie d'intérêt fort sur <b>450 mètres</b></p> <p>Impact de destruction de prairie de pâture sur un linéaire de <b>1 320 mètres</b></p> <p>Impact de franchissement de la Goutte Jeanton</p> <p>Impact de destruction de prairies de pâture à enjeux moyen sur un linéaire de <b>800 mètres</b></p> <p>Impact de destruction d'une pelouse sèche calcicole à enjeu fort sur un linéaire de 200 mètres mais évitement du secteur humide de la Goutte de Plaix</p> <p>Impact de destruction de la chênaie-charmaie de versant sur <b>450 mètres</b></p> <p>Impact de destruction de chênaie-charmaie d'intérêt assez fort sur un linéaire de <b>250 mètres</b></p> <p>Impact de destruction de prairies méso-xérophiles sur un linéaire de <b>850 mètres</b>.</p> <p><b>FORT</b></p>	<p>Impact de destruction de chênaie-charmaie d'intérêt assez fort sur un linéaire de <b>1 km</b> puis d'intérêt fort sur <b>600 mètres</b></p> <p>Impact de destruction de chênaie-charmaie d'intérêt assez fort sur un linéaire de <b>470 mètres</b> mais en bordure longeant la voie ferrée</p> <p>Impact de franchissement de la Goutte Jeanton</p> <p>Impact de destruction de prairies mésophiles à enjeux moyen</p> <p>Impact de destruction d'une pelouse sèche calcicole à enjeu fort sur un linéaire de <b>100 mètres</b> mais évitement du secteur humide de la Goutte de Plaix</p> <p>Impact de destruction de la chênaie-charmaie de versant sur <b>450 mètres</b></p> <p>Impact de destruction de prairies mésoxérophiles sur un linéaire de <b>1 500 mètres</b>.</p> <p><b>TRES FORT</b></p>
	Espèces	Impact sur l'habitat du chat forestier ainsi que des chiroptères forestiers	Impact sur l'habitat du chat forestier ainsi que des chiroptères forestiers

		<p>comme la barbastelle et le murin de de Bechstein sur un linéaire de <b>450 mètres</b></p> <p>Impact de bordure sur l'habitat et zone de reproduction de batraciens sur un linéaire de <b>200 mètres</b></p> <p>Impact sur l'habitat de l'avifaune forestière à enjeu fort dont le pic mar sur un linéaire de <b>450 mètres</b></p> <p>Passage à proximité d'un habitat entomologique d'enjeu très fort (vallon de la Goutte Jeanton</p> <p>Impact de destruction d'habitats en bordure pour le sonneur à ventre jaune ainsi que d'autres batraciens (rainette arboricole, triton palmé, grenouille rieuse, crapaud commun, salamandre tachetée et crapaud calamite) sur un linéaire de <b>200 mètres</b> (extrémité ouest de la zone)</p> <p>Impact de destruction d'habitat du tarier pâtre</p> <p>Proximité d'habitats de l'agrion de mercure et du cuivré des marais.</p> <p><b>FORT</b></p>	<p>comme la barbastelle et le murin de Bechstein sur un linéaire de <b>1 600 mètres</b></p> <p>Impact sur l'habitat et zone de reproduction (enjeu fort) de batraciens sur un linéaire de <b>600 mètres</b> et passage à proximité de deux zones d'intérêt fort (ferme de Gros Bois et étang de Charmeil)</p> <p>Impact fort sur l'habitat de l'avifaune forestière à enjeu fort dont le pic mar sur un linéaire de <b>1 600 mètres</b></p> <p>Impact de destruction d'habitats pour le sonneur à ventre jaune ainsi que d'autres batraciens (rainette arboricole, triton palmé, grenouille rieuse, crapaud commun, salamandre tachetée et crapaud calamite) sur un linéaire de <b>780 mètres</b></p> <p>Impact de destruction d'habitat de de l'alouette lulu, de la pie-grièche écorcheur et du tarier pâtre sur un linéaire de <b>1 500 mètres</b></p> <p>Impact de destruction d'habitats pour l'agrion de mercure et le cuivré des marais sur un linéaire de <b>350 mètres</b>.</p> <p><b>TRES FORT</b></p>
	Fonctionnalités écologiques	<p>Fragmentation du Bois de Charmeil</p> <p>Substitution d'habitats fonctionnels pelouse sèche calcicole</p> <p>Impact de coupure de connectivités entre ensemble prairiaux, forestiers et de cultures.</p> <p><b>FORT</b></p>	<p>Fragmentation importante du Bois de Charmeil</p> <p>Substitution d'habitats fonctionnels pelouse sèche calcicole</p> <p>Impact de coupure de connectivités entre ensemble prairiaux, forestiers et de cultures encore plus importantes du fait de l'éloignement de la variante à la voie ferrée.</p> <p><b>TRES FORT</b></p>
Humain	Urbanisation/ aménagements / servitudes	<p>La variante Thévenins impacte moins les boisements classés pour en EBC. L'EBC du bois Perret est impacté sur <b>200 à 300 mètres</b> environ avec la variante NBP.</p> <p>La variante Thévenins coupe à la perpendiculaire la « Boucle des Puys ».</p> <p>La variante NBP coupe en plus le sentier « Sur les traces des Pastoureaux ».</p> <p><b>MOYEN</b></p>	<p>11 bâtis indifférenciés dans une bande de 100 m autour du tracé.</p> <p>La variante Gros bois impacte des boisements classés pour en EBC. L'EBC du bois Perret est impacté sur <b>300 et 400 m</b> pour la variante SBPm.</p> <p>La variante Gros Bois coupe à deux reprises le sentier du bois de Charmeil</p> <p><b>MOYEN</b></p>
	Commodités du	41 bâtis indifférenciés dans une bande	34 bâtis indifférenciés dans une bande

	voisinage (acoustique, Air/Santé)	de 150 m autour du tracé (bande d'étude Air/Santé conformément au trafic attendu). 16 bâtis indifférenciés dans une bande de 100 m autour du tracé (secteur affecté par le bruit conformément au trafic attendu). <b>FORT</b>	de 150 m autour du tracé (bande d'étude Air/Santé conformément au trafic attendu). 11 bâtis indifférenciés dans une bande de 100 m autour du tracé (secteur affecté par le bruit conformément au trafic attendu). <b>MOYEN</b>
	Agriculture	Linéaire de tracé affectant du parcellaire agricole : <b>4 700 m</b> 10 exploitations sont directement impactées. Dans la partie Sud, la variante « Thévenins » apparaît plus impactante sur la composante agricole en raison essentiellement : - de l'enclavement d'un siège d'exploitation (ferme de Gros-Bois) - du linéaire important affectant du parcellaire agricole - de l'effet de déstructuration du parcellaire et de coupure des circulations agricoles sur le secteur morcelé du plateau des Thévenins. <b>FORT</b>	Linéaire de tracé affectant du parcellaire agricole : <b>3 000 m</b> 8 exploitations sont directement impactées. La variante « Sud Bois Perret modifiée » constitue de peu la variante la plus impactante sur ce volet, en raison notamment de l'empiètement sur la pépinière existante. Néanmoins, cet impact direct est à nuancer avec l'arrêt envisagé par l'exploitant de l'activité sur ces terrains à horizon des travaux. <b>MOYEN</b>
	Risques naturels et technologiques	Peu d'enjeux liés à ce volet. <b>FAIBLE</b>	Peu d'enjeux liés à ce volet. <b>FAIBLE</b>
	Patrimoine/ archéologie	Peu d'enjeux liés à ce volet. <b>FAIBLE</b>	Peu d'enjeux liés à ce volet. <b>FAIBLE</b>
<b>Paysager</b>	Paysage	Pour la variante Thévenins, la traversée de la vaste zone de prairie ne sera pas adaptée au TN. La variante NBP 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. <b>FORT</b>	La variante Gros bois s'inscrit dans le paysage en longeant notamment la lisière du bois de Charmeil. La variante SBP modifiée perturbe le parcellaire agricole, hypothéquant un paysage agricole de valeur. <b>MOYEN</b>

*Niveau d'impact et détails associés des variantes combinées « Thévenins / Nord Bois Perret » et « Gros Bois / Sud Bois Perret modifiée » sur le volet environnemental*

Suite à ce choix, une analyse plus fine de la variante retenue a conduit à réaliser une nouvelle analyse multicritère de différentes options de tracé dans des secteurs identifiés à enjeu. Cette analyse itérative a conduit à de très nombreux arbitrages et modifications de plan masse au cours de la conception de projet en cherchant à minimiser les impacts sur l'environnement dans la limite des possibilités techniques.

Cette étape finalisée et validée, la géométrie de la nouvelle infrastructure et de ses aménagements connexes (bassins, rétablissement, ...) a pu être définie plus précisément, ce calage précis ayant ensuite servi à qualifier et quantifier les incidences de l'opération sur l'environnement. En parallèle de ces impacts, le Maître d'ouvrage a défini de nouvelles mesures ERC concrètes et propres à l'opération (éviter d'habitat du Sonneur à ventre jaune, merlons de réduction des nuisances acoustiques, secteur de compensation hydraulique au niveau du Béron, ...) visant à assurer son insertion environnementale. Ainsi, la variante retenue, avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, assure le maintien du niveau de conservation des espèces.

*La commission d'enquête avait déjà connaissance de ces éléments figurant au dossier. Elle regrette que la DREAL n'ait pas répondu plus directement à la question posée. De nouveaux compléments d'informations ont donc été à nouveau demandés sur ce point au porteur de projet (annexe 17) qui indique alors, que la variante étudiée à l'époque était encore plus impactante parce qu'elle coupait le bois en deux zones à peu près équivalentes.*

*La commission résume l'impact du projet sur le milieu naturel, avec la variante retenue, à un impact très fort sur les habitats, à un impact très fort sur les espèces et à un impact très fort sur les fonctionnalités écologiques (d'après le tableau du porteur de projet ci-dessus).*

**Remarque n°4.2 :** Comme l'indiquent les élus dans leur contribution, le dossier porté par la DREAL, se doit être exemplaire (CCh1, CCh12, @450). N'y a-t-il pas de possibilité d'obtenir une équivalence fonctionnelle des mesures sur ce site, compte tenu de l'enjeu écologique des zones humides ; d'autant que ces milieux sont considérés comme des amortisseurs du changement climatique puisqu'ils permettent le stockage du carbone atmosphérique et freinent la circulation de l'eau, réduisant ainsi les crues et les inondations (se référer aussi au paragraphe 5. Ressource en eau qui reprend certaines contributions faisant état de l'importance de préservation des zones humides) ?

La compensation concernant les impacts sur les zones humides alluviales (Béron et Goutte Jeanton) respecte les principes de proximité, d'équivalence et d'additionnalité. En revanche, la compensation concernant les zones humides de plateau (Martoulets, Charmeil) ne satisfait pas les principes d'équivalence et d'additionnalité du fait d'une surface compensatoire faible (7,05 ha) par rapport à la surface impactée (6,18 ha). La recherche de terrains dans ce secteur n'a pas donné de résultats et donc permis de respecter les principes d'équivalence et d'additionnalité.

En conséquence, à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, conformément à la disposition 8B-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 qui précise que dans ce cas « la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité », la compensation s'est orientée vers une hausse des surfaces compensatoires de zones humides à proximité. Le Maître d'ouvrage a ainsi privilégié la recherche de mesures compensatoires sur la vallée du Béron.

Le Maître d'ouvrage rappelle suite à l'avis du CNPN son engagement dans une démarche volontaire de porter de 30 à 50 ans la durée d'engagement sur cette mesure de compensation visant les milieux ouverts et s'engage à rétrocéder ces parcelles à un organisme de gestion adapté (CEN Auvergne pressenti).

*La commission d'enquête regrette que les zones humides n'aient pu être préservées, d'autant que comme indiquée sur les photos ci-dessous, le projet traversera chacune d'elles et les morcellera en plusieurs parties, leur efficacité sera donc altérée.*



Figure 23 : Zone humide Martoulet (en rouge) après impact du projet (gris). Source : BIOTOPE



Figure 24 : Zone humide Béron (en rouge) après impact du projet (gris). Source : BIOTOPE



Figure 25 : Zone humide du Bois de Charmeil (en rouge) après impact du projet (gris). Source : BIOTOPE



Figure 26 : Zone humide Goutte Jeanton (en rouge) après impact du projet (gris). Source : BIOTOPE

La commission note que la compensation concernant les zones humides alluviales est respectée en termes de proximité, d'équivalence et d'additionnalité, mais qu'elle n'a pas pu être respectée sur les zones humides de Martoulets et du bois de Charmeil. La commission a bien enregistré que de ce fait, elle a augmenté la surface de compensation à plus de 200% dans la vallée du Béron, zone proche du site, en convertissant des parcelles de cultures en prairies permanentes. La commission s'interroge sur l'équivalence de zones humides en zones forestières et en zones de prairies. Elle se demande également si la zone humide restante dans le bois de Charmeil sera susceptible de se maintenir après projet, compte tenu de son morcellement important (cf photo ci-dessus).

**Remarque n°4.3.1 :** D'autre part, la commission note que les boisements sur les mesures MC1 et MC2 ne sont pas des espaces reboisés mais « laissés en évolution spontanée ». Le temps de reboisement sera donc probablement allongé. Qu'en est-il par rapport à un reboisement avec plantation ?

En effet, les parcelles concernées par les mesures MC1 et MC2 seront laissées en évolutions spontanées avec comme objectif final l'obtention de chênaies-charmaies sur les parcelles concernées.

Eu égard aux pratiques constatées pour la compensation boisée du Contournement Sud-Ouest de Vichy (CSO) dont le dossier d'autorisation mentionnait que « les secteurs prévus initialement pour le reboisement compensatoire seront laissés dans une dynamique naturelle de boisement (demande du CSRPN Auvergne). L'enfrichement se fera naturellement et le couvert végétal évoluera spontanément vers la végétation climacique. Ces secteurs ont une superficie équivalente à l'emprise défrichée, soit 26,50 ha. Le Conseil général de l'Allier utilisera à cette fin les parcelles mises en réserve par la SAFER

*Auvergne, à sa demande, et financé par lui, en vue de la réalisation des axes routiers de desserte de l'agglomération de Vichy (validation par l'arrêté de Défrichement). »*

Afin de conserver une homogénéité des pratiques et des résultats, étant donné la localisation des parcelles choisies pour le reboisement, sur la base d'une mesure demandée par le CSRPN Auvergne, cette évolution naturelle est privilégiée.

Cette mesure d'évolution spontanée ne permet en effet pas d'obtenir rapidement un habitat favorable pour les espèces forestières. Le temps de reboisement vers un état boisé est moins rapide que dans le cas d'un reboisement avec plantation mais de meilleure qualité car basé sur la banque de graines locales (sous réserve de l'absence d'intervention par des tiers et la non-prolifération d'espèces exotiques envahissantes comme le Robinier faux-acacia). C'est en ce sens qu'ont été formulées les mesures MC1 et MC2 qui précisent toutes deux : « conscient que la mesure d'évolution spontanée ne permet pas d'obtenir rapidement un habitat favorable pour les espèces forestières, cette mesure est complétée de la mesure MC5 ».

*La commission d'enquête note que le temps de reboisement sera ralenti et que le reboisement se fera sous certaines réserves, et donc sans garanties. Elle demande à ce que le porteur de projet puisse s'assurer du reboisement spontané des parcelles dans les premières années, en prévoyant la réalisation d'une plantation si toutefois celui-ci était entravé. La commission regrette que des plantations ne puissent se faire rapidement. Elle note le souci d'homogénéité des pratiques et des résultats du porteur de projet, avec une autre infrastructure.*

**Remarque n°4.3.2 :** Comme pour les zones humides, et conformément aux attentes des élus, le dossier de la DREAL se doit d'être exemplaire. Il apparaît, selon l'avis du CRPF et l'avis du CNPN, que la compensation efficace des surfaces boisées est insuffisante.

**Est-ce que la DREAL est en mesure de pouvoir proposer des reboisements efficaces sur de nouvelles surfaces, pour pallier cette insuffisance ?**

Le CNPN a précisé dans son avis : « globalement l'effort de compensation est important. S'il est continu et relativement homogène pour les milieux prairiaux et ouverts, il est trop dispersé et fragmenté pour les milieux boisés (plusieurs îlots de sénescence dispersés ont moins d'impact qu'un seul îlot bloc). Le CNPN suggère d'augmenter la surface forestière convertie en îlot de sénescence et la recherche d'un bloc continu important, notamment dans la partie Gros Bois au sud pour diminuer l'effet de coupure ».

Dans le mémoire en réponse apporté par le Maître d'ouvrage à cet avis (remarque n°39), le Maître d'ouvrage s'est engagé dans une démarche volontaire de lancer une recherche d'un bloc forestier unique de plusieurs hectares et mâturation, à proximité du projet, dans le secteur de Gros Bois. L'ensemble du boisement de Gros Bois est favorable à des espèces de milieux matures comme le Murin de Bechstein (vieille chênaie) : il s'agit de futaies irrégulières à gros bois où des arbres à cavités ont été identifiés sur l'ensemble du boisement et l'espèce a été contactée au niveau des trois enregistreurs automatiques positionnés à ce niveau.

Pour arriver à ce résultat, différentes pistes sont envisagées à ce stade : bénéficier des acquisitions nécessaires au projet pour négocier avec les exploitants forestiers des parcelles acquises plus importantes, lancer des recherches de foncier par la SAFER AuRA, ...

En cas de difficultés sur ce premier périmètre, les recherches pourront également être élargies à l'ensemble du bois de Charmeil, notamment vers le secteur de Montpertuis, où une partie du boisement correspond à de la chênaie-charmaie âgée. L'espèce a également été contactée sur ce site, mais pas sur tous les points d'enregistrements (2 sur 3). Afin d'apporter une plus-value, on recherchera des parcelles éligibles comme îlots de sénescence en continuité de celles déjà retenues sur ce site au titre de la MC5.

*Rapport de l'enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy – 6 février 2023*

A ce jour, le Maître d'ouvrage s'engage à lancer une étude pour rechercher 10 ha supplémentaires, cette démarche étant rendue possible par un périmètre d'intervention de l'AFAFE plus large permettant d'accroître les réserves foncières mobilisables.

Le CNPN a également précisé dans son avis que sur « *les milieux boisés recréés à partir de milieux ouverts, la durée de compensation est trop faible* ».

Dans le mémoire en réponse apporté par le Maître d'ouvrage à cet avis (remarque n°11), il a été précisé que la durée d'engagement des mesures de compensation MC1 et MC2 est importante et déjà fixée à 150 ans. De plus, il a été rappelé que la DREAL conservera ces boisements et dans ce cas, le régime forestier s'appliquera de plein droit (art L. 141-1 du Code forestier) ou ces parcelles seront rétrocédées au CEN, qui pourra en assurer la gestion compensatoire au même titre que pour les parcelles ouvertes (MC4).

Enfin, le Maître d'ouvrage rappelle que la compensation écologique prévue dans le cadre des mesures MC1, MC2 et MC5 portent sur près de 20 ha (ratio de création de 1/1 et ration d'amélioration de la qualité de l'habitat de 1/1) n'ayant cependant pas de vocation sylvicole. Non sujet à une procédure de défrichement, l'Etat ne mettra pas en œuvre des mesures complémentaires liées à cette procédure.

*La commission d'enquête retient que ce sont bien 14,5 ha de surface boisée qui seront impactés, et non 20,8 ha. Elle regrette que la volonté d'homogénéité des pratiques et des résultats avec d'autres infrastructures à proximité ne s'applique pas en termes de volume de surfaces compensées. Ainsi, pour la même surface de forêt impactée (14,5 ha), la compensation pour l'A719 avait été de 60 ha de surfaces boisées sur 3 ans. Dans le projet CNO, la destruction de 14,5 ha a minima est compensée par 10 hectares de reboisement et encore, sans plantation. La commission rappelle que les mesures compensatoires « doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux ». Il lui semble que la destruction d'une forêt âgée ne peut être compensée efficacement avec un reboisement spontané sur une surface même équivalente à celle déboisée, attendu que les sujets seront beaucoup moins développés pendant de nombreuses années et ne rattraperont jamais l'âge des sujets détruits. Elle note cependant qu'un îlot de 10 ha sera laissé en sénescence.*

*Elle note aussi que le porteur de projet s'engage sur la recherche de 10 hectares supplémentaires. Elle regrette vivement que celui-ci ne s'engage que sur la recherche d'une surface complémentaire, et pas aussi sur le reboisement de cette surface complémentaire. Le doublement de la surface à reboiser apparaît être un minima (soit 29 hectares). Cela permettrait de plus au porteur de projet de rester en homogénéité avec l'infrastructure voisine qu'est l'A719.*

**Remarque n°4.4: La commission avait bien noté, lors de la présentation du projet par la DREAL, des choix de variante pour moins impacter l'exploitation agricole proche de l'A719.**

**Quel type de compensations est envisageable, compte tenu de l'impact du projet sur l'outil de travail des agriculteurs ?**

La principale compensation envisagée par rapport aux exploitations agricoles est la mise en place d'un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE), sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de l'Allier et financé par le porteur du projet routier, conformément à l'article L 123-24 du Code rural, pour remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'aménagement routier.

Une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) a été constituée sous l'égide du Conseil Départemental parallèlement à l'élaboration du projet routier. Lors de sa première séance du 12 janvier 2023, la commission a voté pour un aménagement foncier avec partage (inclusion) d'emprise,

*Rapport de l'enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy – 6 février 2023*



permettant d'utiliser les réserves SAFER qui s'élèvent à près de 90 ha sur le périmètre du projet d'AFAFE. Compte tenu des emprises directes et indirectes du projet routier, y compris les surfaces de mesures compensatoires (notamment MC1, MC2 et MC4 conséquente) il s'avère que le bilan des surfaces permet d'envisager un aménagement foncier avec un prélèvement très limité, voire sans prélèvement foncier agricole suivant la mobilisation des réserves SAFER.

*La commission d'enquête considère que l'aménagement foncier faisant suite aux prélèvements liés à l'emprise de la route n'est pas une compensation.*

**Remarque n°4.5 :** La compatibilité du dossier avec le SDAGE est étudiée dans le dossier en page 1593 et suivantes.

La commission d'enquête s'étonne que sur l'orientation 1C (restauration de la qualité des cours d'eau), seul le cours d'eau Allier soit évoqué. Pourquoi ? Compte tenu de l'impact du projet sur d'autres plus petits cours d'eau, sur le Béron en particulier et sur la Goutte Jeanton par exemple, la commission pense qu'il serait nécessaire de compléter ce tableau. Ainsi, par exemple, le décaissement envisagé pour la préservation des capacités d'écoulement des crues apparaît être en contradiction avec l'objectif de restauration, voire même seulement de préservation, de la qualité physique de ce cours d'eau. Qu'en est-il ?

Seul le cours d'eau l'Allier avait été étudié car la carte ci-dessous présente en page 40 du SDAGE (au sein du chapitre détaillant l'orientation 1C) localisait de manière non exhaustive les cours d'eau potentiellement concernés par un enjeu de préservation ou de restauration de leur dynamique latérale, et seul l'Allier était représenté dans la zone d'étude.



Pour les autres cours d'eau de la zone d'étude et au regard des impacts pressentis sur le milieu hydraulique lié au tracé neuf, le Maître d'ouvrage s'engage à reconstituer le lit des cours d'eau franchis

selon une démarche de réaménagement à l'identique, notamment en termes de débit. Les principales incidences sur les milieux aquatiques sont ainsi temporaires et liées à la phase chantier.

La réalisation du décaissement vise à compenser le remblai réalisé dans le lit majeur du Béron, et ce conformément aux attentes réglementaires. Sa position en continuité immédiate avec le tracé projet de CNO permet donc de proposer des caractéristiques hydrauliques semblables à l'existant en préservant les capacités d'écoulement des crues, et ainsi de ne pas augmenter le risque d'inondation dans ce secteur.

De plus, il convient de signaler que l'élargissement à 8 m de l'ouvrage de franchissement (initialement de 3 m) permettra de préserver la section du lit mineur de la Goutte Jeanton et ses méandres afin de maintenir son fonctionnement hydraulique.

Enfin, concernant le Béron, il est précisé que la mise en place de la mesure compensatoire MC4 en rive gauche constituera non seulement un fort gain écologique par la conversion prairiale des parcelles attenantes au Béron mais contribuera également à la restauration de la qualité du cours d'eau par le retour en prairies permanentes de parcelles aujourd'hui cultivées ou encore développement de la ripisylve aujourd'hui quasi inexistante sur certains tronçons, entre autres (gestion des parcelles confiée au CEN Allier).

*La commission d'enquête a pris bonne note des compensations. Il semble néanmoins que le tableau faisant état de la compatibilité du projet avec le SDAGE doit être repris avec l'ensemble des cours d'eau impactés par le projet, justement parce que la liste présentée dans le document du SDAGE n'est pas exhaustive.*

**Remarque n°4.6 : La contribution @451 déposée par l'association de défense des riverains fait état de l'illégalité de la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.**

**La commission d'enquête demande à ce qu'une réponse précise soit apportée à cette contribution qui justifie de l'absence d'intérêt public majeur du projet.**

**Si une contribution indique « En matière de démocratie, il me semble que l'intérêt général doit reposer sur une majorité (@422) », faisant état de l'avis favorable quasi-unanime des élus, l'utilité publique du projet est fréquemment remise en cause pour des raisons liées à l'impact du projet sur l'eau, et les milieux, par certains contributeurs : « Nous considérons que le projet de contournement de 6,5 km est d'aucune utilité publique » (RCh3, @387,...et autres contributions citées dans le chapitre « Ressource en eau »).**

**La commission d'enquête demande à ce qu'une réponse précise soit également apportée aux contributions (voir aussi chapitre ressource en eau) qui justifient l'absence d'utilité publique du projet.**

Le Maître d'ouvrage confirme que la première version de l'étude d'impact présentée à l'Autorité environnementale (Ae) était perfectible dans sa présentation de la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur de l'opération du CNO de Vichy. Ce dernier a pu préciser ce point au début du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, reprenant l'argumentaire du chapitre 2.2 « Justification de l'utilité publique » de la pièce C du dossier relative à la notice explicative. Justifiant des raisons impératives d'intérêt public majeur, cet argumentaire a été repris dans la version des dossiers mis ensuite à l'enquête publique, intégré aussi dans le mémoire en réponse à l'avis du CNPN (notamment l'annexe n°4).

Enfin et comme notamment précisé en réponse à la remarque précédente n°4.7, la thématique de la ressource en eau n'est pas de nature à remettre en cause l'utilité publique avec notamment une amélioration de la situation existante sur certains volets. En effet, un fort trafic PL circule aujourd'hui sur

des infrastructures qui ne sont pas équipées pour traiter une pollution accidentelle (RD6-RD2209) ou dont les équipements sont insuffisants (RD67 où les eaux du viaduc se jettent directement dans l'Allier). Le projet de CNO permettra en réponse de circonscrire la grande majorité du trafic PL sur une infrastructure conçue en intégrant des dispositifs de traitement des eaux de la plate-forme routière (contrairement à la situation actuelle), préservant ainsi la qualité des cours d'eau en aval. En complément, il convient de préciser que la démarche éviter et réduire a été mise en œuvre aussi sur cette thématique avec l'évitement du périmètre de protection immédiate du captage « Point Noir » sur la commune de Saint-Germain-des-Fossés, et ne présentant aucune incidence directe sur l'Allier.

*1/ La commission d'enquête a pris bonne note de la justification du porteur de projet dans la remarque n°2 en page 1281 de la pièce L du dossier. Néanmoins, il apparaît, selon les jurisprudences existantes sur les dérogations aux interdictions relatives aux espèces protégées pour les projets d'aménagements et d'infrastructures, qu'il ne suffit pas qu'un projet présente un intérêt public de nature sociale ou économique, lorsqu'il est mis en regard de l'importance particulière des intérêts protégés par la directive. Si l'on reprend le texte de la directive Habitats, article 6, point 4 : « Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'État membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour s'assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée. L'État membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées. Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaire, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur ».*

*Dans ce cas de figure, il est clair que des intérêts économiques à court terme ne contrebalancent pas des intérêts de conservation à long terme protégés par la directive. Les raisons impératives d'intérêt public majeur «visent des situations où les projets se révèlent indispensables dans le cadre d'initiatives ou de politiques visant à protéger les valeurs fondamentales pour la population ». Les considérations liées à la santé et à la sécurité publique auraient pu être mises en avant. Encore faut-il démontrer que le bénéfice apporté aux seuls riverains de la RD6 et RD 2209, n'est pas disproportionné par rapport à la perte apportée aux riverains du futur CNO, d'une part, et au patrimoine naturel de la Communauté, d'autre part, en raison de l'impact du projet sur les espèces protégées et leurs habitats, mais aussi sur les milieux particuliers qui permettent de tamponner des excès climatiques, tels que les forêts, les zones humides, les cours d'eau, les étangs. Le porteur de projet n'a d'ailleurs pas répondu sur l'aspect quantitatif de la ressource en eau, puisque sur ce paragraphe, il n'a pris en compte que le volet qualitatif lié à la pollution accidentelle.*

*En résumé et comme il ressort des jurisprudences, « le projet doit constituer un cas exceptionnel dont la réalisation se révèle indispensable ».*

*Comme évoqué dans le chapitre « Alternatives », le caractère exceptionnel du projet ne peut pas être retenu, puisque sa réalisation risque de créer de nouveaux flux de véhicules susceptibles de créer de nouvelles nuisances sur d'autres zones urbaines, et ainsi de créer des besoins d'infrastructures « type contournement » supplémentaires, comme vu précédemment. Son caractère indispensable peut également être discuté compte tenu de l'absence de recherches d'alternatives au projet dans un cadre plus général d'amélioration des transports.*

2 / Concernant les espèces visées par la demande de dérogation, et après avis pris auprès du CEN Allier pour mieux apprécier les enjeux de ces espèces, la commission retient les points suivants :

- Concernant les amphibiens, il est signalé « un enjeu fort pour le Sonneur à ventre jaune, avec un minimum de 150 individus inventoriés, en 4 populations distinctes, environ 71 ha d'habitat sur l'aire d'étude, en majorité en secteur forestier et prairies humides pâturées, et un enjeu important pour le Triton crêté, avec au moins 3 mares profondes, avec des populations de 30 individus minimum, très sous-estimées, au regard du retour d'expérience de pêches de sauvegarde sur ce type de milieux » ;

- Concernant les Chiroptères, il est signalé « un très fort enjeu du fait de l'importante diversité d'espèces et notamment de la présence de Murin de Bechstein »

Dans les deux cas, la pertinence et l'efficacité des mesures compensatoires apparaissent très liées à la qualité des milieux boisés et de leur entretien futur. « La recomposition d'un réseau d'arbres à cavités doit être un objectif important sur ce projet. » La commission considère que l'abattage d'arbres à cavité, « difficilement compensable à court terme », doit être minimisé.

- Concernant les mammifères, il est signalé « un fort enjeu pour la Loutre d'Europe, présente notamment sur le Béron, en lien avec l'enjeu sur les milieux aquatiques du site, jugés relativement peu impactés et donc ne faisant pas l'objet de compensation réellement ciblée.

Il est rappelé que la protection de la loutre doit être prise en compte sous l'angle de la préservation de la continuité écologique, tout comme pour le Chat forestier et le Castor d'Europe, et que la mise en place d'ouvrages de continuité écologique ne suffisant pas à contrecarrer totalement l'impact causé par le projet, la restauration de milieux aquatiques fonctionnels apparaît nécessaire.

La commission rappelle d'ailleurs les exigences du Ministre dans son avis (pièce T du dossier) : « réalisation de passage à loutres sous forme d'escaliers, et prescription de mesures de suivi des populations de loutres, destinée à établir l'absence totale de destruction de spécimen à l'occasion des travaux entrepris, ainsi que l'efficacité des mesures mises en place, et toute mesure de compensation utile et proportionnée aux atteintes constatées ou prévisibles sur la population de loutres ».

- Concernant les oiseaux, il est recommandé la préservation et la restauration des mosaïques de milieux et des milieux de transition (lisières forestières, friches,...), pour assurer le maintien des cortèges d'oiseaux.

- Concernant les insectes, l'enjeu pour le Cuivré des marais apparaît sous-estimé au regard de la patrimonialité de l'espèce et de la surface d'habitats favorables (23 ha) sur le site d'étude. qui laisse présager une population conséquente et bien installée.

La commission note que si la compensation semble répondre à l'enjeu via la reconversion de culture en prairies, (humides et non drainées), elle pourrait concerner une plus grande surface, et que la fauche sera à privilégier sur ces parcelles.

- Concernant les reptiles, et plus particulièrement la Cistude d'Europe, la responsabilité nationale de l'Allier est soulignée pour la préservation de cette espèce. Une attention particulière est donc souhaitée à son égard.

La commission rapporte que « l'engagement de maîtrise foncière est à souligner, permettant de garantir la pérennité des mesures » mais que « la fragmentation des habitats forestiers de compensation reste un frein à l'annulation de la dette pour les espèces inféodées aux milieux boisés, notamment oiseaux cavernicoles et chiroptères ».

3/ Enfin, la commission d'enquête regrette que la recommandation de l'AE d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur les milieux naturels induits par le réaménagement foncier n'ait pas été étudié (Cf Rq 25 p 1323 de la pièce L du dossier).

## 5 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE

**Remarque n°5.1 :** La commission d'enquête retient que la majorité des contributions favorables au projet le sont dans une recherche de valorisation du territoire, de développement économique et de création d'emplois.

**A contrario, les défavorables voient plutôt un gaspillage, l'inutilité d'un projet qui ne va pas améliorer la situation, risque fort de l'aggraver, déplaçant les nuisances, portant atteinte à l'environnement, et considère qu'il n'est pas un choix judicieux.**

L'argumentaire autour de l'utilité du projet est notamment repris en réponse aux remarques des thèmes n°1 et 2 respectivement relatifs au Trafic et sécurité » et aux « Alternatives ».

L'argumentaire autour des nuisances et de l'environnement est notamment repris en réponse aux remarques des chapitres n°3 et 4 respectivement relatifs aux « Nuisances » et à l'« Environnement naturel ».

*La commission d'enquête retient le rôle et les objectifs visés par le projet : capter un maximum du trafic PL qui crée des nuisances aux secteurs urbanisés le long des RD 6 et RD 2209, améliorer la desserte du bassin de Vichy et de ses grandes zones d'activité depuis l'environnement lointain.*

*Elle note que la DREAL reconnaît un impact environnemental non négligeable, mais que le dossier a été construit selon les normes et législations en vigueur.*

**Remarque n°5.2 :** L'Association Danger Montpertuis considère que l'un des objectifs caché du CNO est de créer un accès au site pour en faciliter le développement par la suite. Les élus qui ont apporté leur contribution affichent clairement leur volonté d'un développement économique sur le site. Le dossier DREAL n'inclut pas dans son étude le développement de ce site (cf thématique Communication). Quelques contributeurs verraient bien le tracé du CNO traverser Montpertuis, alors que la tendance est plutôt à la mise en valeur du site tout en préservant son environnement.

L'objectif de desserte du site de Montpertuis est affiché clairement dans l'un des objectifs de l'opération. Le trafic généré par cette zone est bien pris en compte dans l'étude du projet routier et de ses impacts (avec des hypothèses maximalistes sur les trafics induits par son éventuel développement en l'absence d'un projet précisément défini à ce stade sur le site). Mais la DREAL n'est pas le porteur de projet sur ce site, l'étude du développement de Montpertuis fera le cas échéant l'objet d'un dossier porté par la Communauté d'agglomération, Maître d'ouvrage de ce projet.

Par ailleurs, en l'absence de développement du site de Montpertuis, l'utilité publique du projet de CNO est toujours justifiée, comme en atteste les résultats du test de sensibilité de l'évaluation socio-économique (pièce G), et ce avec une VAN-SE restant positive.

*La commission est surprise de la réponse du porteur de projet qui indique que « le trafic généré par le développement de la zone de Montpertuis est bien pris en compte par l'étude du projet et de ses impacts », alors que l'AE a recommandé de s'assurer que le barreau de Montpertuis complet n'est pas inclus au scénario de référence pour l'ensemble du dossier.*

**Remarque n°5.3 :** La commission réitère sa demande auprès du porteur de projet, afin que soit précisé (quantifié) le trafic local : nombre de voitures et de PL de la RD6 depuis Charmeil jusqu'au centre ville

**de Vichy avec le CNO et sans le CNO, et depuis l'A719 jusqu'au centre de Vichy, avec le CNO, et sans le CNO ; puis avec le développement de la zone de Montpertuis.**

Tout d'abord, il convient de préciser que le CNO n'a pas vocation à capter le trafic local, les niveaux de trafic (VL et PL) traversant la RD6 depuis Charmeil pour se diriger dans le centre ville de Vichy étant comparables avec ou sans CNO.

En moyenne en 2045, le nombre de véhicules légers sur la RD6 depuis Charmeil jusqu'au centre-ville de Vichy est spécifiquement d'environ 800 véh/j sans CNO et sans développement de la zone de Montpertuis. Cela exclu évidemment le reste du trafic sur la RD6 qui n'est pas concerné par cette origine-destination spécifique. La présence du CNO entraîne une augmentation légère de ce flux (50 à 90 véh/j) sur la RD6 à Charmeil quelque soit le développement de la zone de Montpertuis pour une demande de déplacement identique. On observe ici les effets de réorganisation du trafic routier sans et avec CNO. Le nombre de véhicules légers en accès au centre-ville de Vichy baisse avec le développement de la zone de Montpertuis, par ce même jeu de rééquilibrage des trafics.

Pour les véhicules légers provenant de l'A719 et se rendant exclusivement en centre-ville de Vichy, sans CNO et sans développement de la zone de Montpertuis, le flux est d'environ 500 véh/j.

Le développement de la zone de Montpertuis ne change pas ce volume de trafic (pas de possibilité de report). En revanche, le CNO permet d'autres itinéraires et le flux restant sur l'A719 jusqu'au giratoire avec la RD2209 diminue logiquement car une partie du flux emprunte le CNO pour se rendre en centre-ville (120 véh/j). Cet effet est augmenté avec le développement de la zone de Montpertuis et 300 véh/j empruntent le CNO pour cet origine-destination.

Concernant les PL pour les origines-destinations en question, les flux considérés sont inférieurs à 10 PL/h en heure de pointe. Il est donc plus raisonnable de considérer que le modèle de trafic n'est pas suffisamment précis sur les PL à destination du centre-ville de Vichy (qui exclut logiquement les zones d'activités environnantes où le trafic PL en lien avec ces zones est bien plus significatif).

*Le sujet du trafic est complexe à analyser, notamment le report des flux sur le CNO à destination du centre ville, la réponse du Maître d'ouvrage porte sur une hypothèse à l'horizon 2045. Il ressort ainsi des dernières informations du porteur de projet, que d'après une étude, on obtiendrait un trafic aujourd'hui de l'ordre de 17.5% supérieur par rapport à 2045 (document complémentaire à la réponse de la DREAL au PV de synthèse du 31 janvier – annexe 17).*

**Remarque n°5.4 : La DREAL peut-elle indiquer à la commission les engagements environnementaux, s'il en est, pris par la ville de Vichy au titre de son inscription au patrimoine de l'UNESCO ?**

Tout d'abord, il convient de préciser que la section en tracé neuf se situe en dehors du périmètre d'inscription au patrimoine de l'UNESCO (quartier thermal en rive droite de l'Allier).

De plus, la réalisation du contournement Nord-Ouest ne va pas à l'encontre d'engagements environnementaux liés à l'inscription UNESCO. Au contraire, le projet va dans le sens d'une valorisation du patrimoine UNESCO, et ce par la suppression des nuisances causées par un trafic routier poids-lourds à proximité de la ville qui empêche sa mise en valeur, offrant la possibilité d'une requalification de l'entrée de ville.

*La commission d'enquête prend note de la réponse du porteur de projet : de fait, le CNO va contribuer à améliorer l'image d'entrée de l'agglomération par la diminution des nuisances liées au trafic sur l'axe RD6-RD2209.*

<b>THEME 6 – ASPECT FINANCIER</b>
-----------------------------------

**Remarque n°6.1 :** De nombreux propriétaires, riverains ou à proximité du futur contournement se sont installés dans ces secteurs, pour leur tranquillité, l’environnement, les paysages. C’est fréquemment, comme ils le soulignent, l’investissement de toute une vie pour leur descendance et ils redoutent avec l’arrivée du contournement, outre la perte inestimable de leur qualité de vie, de voir leurs biens subir une dévaluation conséquente.

**Fortement opposés au projet, ils s’interrogent sur la possibilité d’être dédommagés s’il est, malgré tout, réalisé (@ 432,470,...).**

Une indemnisation fondée sur la dévalorisation d’un bien immobilier en raison de la nouvelle route ne peut être réclamée qu’en cas de préjudice avéré, c’est-à-dire à l’occasion de la vente du bien.

Le Maître d’ouvrage rappelle que les propriétaires dans le périmètre déclaré d’utilité publique peuvent le mettre en demeure d’acquérir leur bien.

*Ce point rejoint le sujet de déplacement des nuisances : certaines propriétés riveraines actuellement verront leur valeur croître si le contournement est réalisé, alors que d’autres, qui vont se retrouver avec une nouvelle voirie à proximité, subiront une dévaluation.*

*Le pétitionnaire rappelle la réglementation en vigueur dans ces situations : nécessité préalable de reconnaissance d’un préjudice avéré et possibilité de mise en demeure d’acquérir le bien par le Maître d’ouvrage suite à la déclaration d’utilité publique.*

**Remarque n°6.2 :** Dans de nombreuses contributions, on peut noter la réprobation face au coût du projet, assortie de la crainte d’une sous-estimation avec une facture finale exorbitante. Ce ressenti est aggravé bien évidemment par le contexte de morosité actuel et les doutes sur la disponibilité future de l’énergie.

« Est-il raisonnable d’investir de telles sommes dans des projets impactant fortement notre environnement et qui risquent de devenir obsolètes à terme ? (E23,...) ». Ce financement va être prélevé sur des enveloppes dédiées au ferroviaire, compétence première de la région et outil de décarbonation des mobilités. Ce coût est prohibitif au regard des résultats obtenus, mieux vaudrait investir dans des infrastructures destinées à favoriser le multimodal, les modes doux et des mesures de protection de l’environnement (@490, @493, @226,...).

Le coût du projet de 75 M€ TTC au total est estimé aux conditions économiques de juin 2021 (comme présenté en chapitre 6 de la pièce C « Notice explicative »).

*Le Maître d’ouvrage renvoie au chapitre 6 de la Notice explicative, coût estimé aux conditions économiques en valeur juin 2021, aléas compris.*

*Il demeure que ce financement, démesuré pour de nombreuses personnes, se fera au détriment d’autres opérations plus vertueuses et reste difficilement acceptable dans le contexte actuel.*

**Remarque n°6.3 :** Le coût du projet est fréquemment mis en parallèle avec les investissements réalisés sur la RCEA par les opposants au CNO, considérant que l’utilisation de cette dernière doit être optimisée plutôt qu’investir dans une nouvelle infrastructure routière. Ce point est en opposition avec le choix des utilisateurs qui pour des raisons économiques évitent parfois les péages autoroutiers.

Pour information, le coût de l'aménagement de la RCEA en A79 a été financé intégralement par le concessionnaire autoroutier.

Par ailleurs, les objectifs de ces deux opérations sont totalement différents. L'objectif de la construction de l'A79 relève essentiellement d'un aménagement de sécurité sur un itinéraire européen déjà existant (RCEA) alors que les objectifs du CNO ont une portée beaucoup plus locale sur le bassin de Vichy.

*La commission souligne que le CNO n'aura pas qu'une portée locale compte tenu de la diversité des utilisateurs et rappelle qu'il sera raccordé à une infrastructure nationale, l'A719.*

## THEME 7 – AMENAGEMENTS

**Remarque n°7.1 : La mairie de Vendat (RV 13) suggère une modification de la variante Sud Bois Perret, passant plutôt sur les parcelles AO10 et AO11 (destruction de maison), et épargnant les parcelles AO48 et de maintenir l'existence de tous les chemins existants.**

Comme évoqué en pages 408 et 419 de l'étude d'impact, le Maître d'ouvrage a sélectionné l'option de tracé 2B passant en lisère du boisement correspondant à la parcelle AO48 et limitant ses incidences sur cette dernière. Ce tracé passe ainsi directement sur les parcelles AO10 et AO11, occasionnant des destructions de bâti en concertation avec les propriétaires qui seraient vendeurs. De plus, l'ensemble des chemins existants seront rétablis. Le tracé sera étudié très précisément lors des études de projet, qui sont engagées à la suite de la phase d'enquête publique, aboutissant notamment à la définition des emprises en vue de la future enquête parcellaire.

*Le Maître d'ouvrage confirme que le projet impactera bien les parcelles AO 10 et 11, comme suggéré par la mairie de Vendat, entraînant la destruction de bâti en accord avec le propriétaire, et que le CNO est prévu de longer la parcelle AO 48 selon un tracé qui ne sera défini précisément que lors d'études plus approfondies en vue de l'enquête parcellaire.*

*Les chemins existants seront bien rétablis.*

**Remarque n°7.2 : La famille la plus sévèrement impactée par le projet demande que le tracé soit déplacé d'au moins 50 mètres plus au sud de son terrain, la propriété voisine étant expropriée (RSR 6).**

Le Maître d'ouvrage a répondu à ce point précis au niveau de la remarque n°2.2.4.

*Cette variante a fait l'objet d'études mais a été abandonnée pour des raisons de difficultés techniques et d'un surcoût conséquent estimé à 4 M€. Le Maître d'ouvrage rappelle qu'une protection phonique le long du projet est prévue et que le propriétaire a toujours la possibilité d'une mise en demeure de l'acquisition du bien.*

*La commission souligne que la protection phonique atténuera effectivement les nuisances sonores, mais certainement pas les nuisances visuelles et de proximité.*

**Remarque n°7.3 : Les contributions @435 et @479 suggèrent la mise en place de dispositifs anti bruit pour protéger l'école et les zones pavillonnaires des nuisances sonores, à proximité du rond point des Ancizes. Le CNO aura-t-il un impact sur la circulation entre ce rond point et Cusset (D 2009) ?**

Le Maître d'ouvrage a répondu à ce point précis au niveau de la remarque n°3.5.



*La source prépondérante du bruit émis par le trafic routier se situe au niveau du contact pneumatique/chaussée et dépend donc beaucoup de la qualité du revêtement, sur lequel le Maître d'ouvrage a une possibilité d'action. Dans le cas des Ancizes, ce sont les accélérations/décélérations occasionnées par le rond point qui créent des nuisances.*

*Des études ont été réalisées sur le sujet : mesures à proximité du rond-point et modélisations phoniques sur la RD 67. Elles montrent que les niveaux sonores restent conformes à la réglementation dans le cadre de l'aménagement d'une route existante, notamment au niveau de l'émergence. Cependant, la commission rappelle que l'OMS recommande de réduire les niveaux sonores produits en moyenne par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) Lden, et un seuil d'exposition au bruit nocturne à moins de 45 dB Lnight.*

**Remarque n°7.4 : Aménagement de la RD907 pour les PL et arrêt d'urgence sur la RD67 (RCh2)**

Visant à assurer une continuité avec la RN209 existante, le projet s'arrête au rond point des Ancizes et ne concerne pas la RD907 voisine.

Comme évoqué en page 41 du dossier (pièce C), une zone de contrôle poids-lourds sera aménagée au niveau de l'extrémité de la RD67 actuelle au rond point des Ancizes, la localisation précise retenue suite à une analyse multicritère étant à l'Est de la RN209 existante (solution n°3).

Enfin et pour améliorer la sécurité sur la RD67 réaménagée, plusieurs refuges seront aménagés, trois zones d'implantation étant envisagées à ce stade.

*La commission d'enquête considère que ces aménagements sont de nature à améliorer la sécurité routière*

**Remarque n°7.5 : L'installation de radars sélectifs PL, en vue de contraindre les PL à respecter la signalisation et les limitations de vitesse est suggérée. (@80, 180)**

La signalisation n'interdit pas le poids-lourds sur l'itinéraire actuel. Les contrôles effectués par les forces de l'ordre ou la pose de radars de vitesse ne relèvent pas des compétences du maître d'ouvrage de l'opération routière.

*La commission d'enquête prend note de la réponse du maître d'ouvrage : ce point particulier n'est pas de son ressort.*

**Remarque n°7.6 : Contournement NE de Creuzier le Neuf (RCN1 et E204) demandé**

Il s'agit d'un projet indépendant de celui du CNO, dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le Conseil Départemental de l'Allier.

*La commission d'enquête prend note de la réponse du maître d'ouvrage : projet totalement indépendant du CNO.*

**Remarque n°7.7 : Travaux sur la route des Grands Champs dont le gabarit sera à reprendre pour répondre aux besoins du projet de Montpertuis (@279). La contribution @62 suggère d'aménager un accès PL jusqu'au rond point de la Goutte au profit de SERMETO**

La reprise du gabarit de la route des Grands Champs et son raccordement au giratoire prévu sur le contournement Nord-Ouest constituent le projet de barreau de desserte de Montpertuis, dont la maîtrise d'ouvrage est portée par la communauté d'agglomération Vichy Communauté.

*Rapport de l'enquête publique unique relative à une demande de déclaration d'utilité publique et mise en compatibilité des documents d'urbanisme et une demande d'autorisation environnementale pour la réalisation du contournement nord-ouest (CNO) de Vichy – 6 février 2023*

La réalisation d'un accès PL entre Sermeto et le giratoire de la Goutte ne fait pas partie du projet de CNO. Ce projet pourrait éventuellement être envisagé par les collectivités locales.

**Remarque n°7.8 : Pouvez-vous confirmer que l'ouvrage d'art 1 est similaire à la proposition faite par le Segic c'est à dire un passage de 7m de large par 4,77m de haut afin de faire passer une semi-remorque grumière (@379) ?**

Comme représenté notamment en page 432 du tome 1 de l'étude d'impact (pièce E), l'ouvrage d'art n°1 présente effectivement une hauteur en son centre de 4,77 m mais un passage de 6 m de large. Cependant, le Maître d'ouvrage s'est engagé à étudier l'ajustement de la largeur de cet ouvrage à 7 m lors des études ultérieures de conception géométrique, qui viendront affiner les dimensions des ouvrages d'art projetés.

*La commission d'enquête prend bonne note de l'engagement du Maître d'ouvrage d'étudier au mieux les dimensions de l'ouvrage d'art N° 1. La demande du propriétaire concernant ce rétablissement du chemin forestier de Gros Bois paraît impérative pour son exploitation, d'autant plus qu'il semble qu'il y ait eu des propositions sur le sujet.*

**Remarque n°7.9 : @460, @147, @158 souhaitent certains aménagements sur la RD67, notamment sur le carrefour de la Gravière afin de sécuriser l'accès à la RD 142E particulièrement dangereux actuellement. Demandent la mise en place de mesures anti bruit (voir schéma joint) la création de voies de décélération, de pistes cyclables pour rejoindre la Boire des Carrées et accéder à la Voie Verte Billy/ Saint-Yorre en toute sécurité**

Comme présenté en page 438 (tome 1 de l'étude d'impact – pièce E) et dans le cadre du réaménagement de la RD67, seront réalisés les aménagements suivants au-droit des points d'échanges :

- Giratoire de la Goutte avec RD6 : amélioration de la signalisation et dégagement de la visibilité dans la courbe à droite,
- Carrefour en croix « La Gravière » avec RD142 : réalisation d'îlots en saillie sur la RD67 à la place des zébras peints et limitation de la vitesse sur l'axe prioritaire en approche du carrefour pour faciliter les manœuvres d'échanges,
- Carrefour en Té « Le Prieure » avec RD258 : réalisation d'îlots en saillie sur la RD67, et la voie de décélération dite de « tourne-à-droite » car ne présentant pas de sur-accidentologie et accueille un trafic suffisant (supérieur à 200 UVP/h en heures de pointe),
- Giratoire de Creuzier-le-Neuf avec RN209 : suppression éventuelle des obstacles trop agressifs sur l'îlot.

De nombreux récepteurs acoustiques ayant été implantés au-droit des habitations de Saint-Rémy-en-Rollat en bordure de la RD67, les modélisations acoustiques démontrent l'absence de dépassement sonore lié au réaménagement de la RD67 conformément à la réglementation. En réponse, l'installation de dispositifs anti-bruit tels qu'un écran n'est donc pas prévue.

Devant accueillir une circulation importante (près de 8 000 véh/j en 2045), l'infrastructure linéaire structurante que constitue le CNO ne prévoit pas l'aménagement d'un nouvel itinéraire cyclable en bordure de son axe. Ce point a été validé par la communauté d'agglomération de Vichy, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités sur son territoire. Néanmoins, une utilisation exceptionnelle par des cycles au-droit de la chaussée des sections 2 et 3 du tracé neuf et de la section existante de la RD67 est néanmoins possible, notamment par des sportifs parcourant de grandes distances en groupe. L'étude d'une connexion cyclable entre la boire des Carrés et la voie verte / véloroute V70 « Via Allier »

ne relève pas du projet de CNO, mais pourrait être portée par les collectivités locales, en particulier Vichy Communauté, Maître d'ouvrage de la Via Allier sur son territoire.

*La commission attire l'attention des collectivités locales pour intégrer dans son plan de développement des mobilités cette problématique qui ne fait pas partie intégrante du projet.*

**Remarque n°7.10 : Plusieurs contributeurs rappellent la nécessité de créer des voies piétonnes et/ou cyclistes entre les ronds points Boussange et des Ancizes, en réduisant et « débitumant » certaines voies si besoin (@410, @147, @268, @340, @465, @490)**

Le report important du flux poids-lourds sur le contournement (près de 90%) permet aux acteurs locaux et territoriaux d'envisager un réaménagement plus urbain de la RD6 en traversée du centre-urbain de Charmeil (ainsi que sur la portion de la RD2209 déviée), et ce en créant des aménités urbaines promulguant le développement des modes doux (piétons, cycles).

*La commission note que le report du flux de circulation sur le CNO facilitera ce type d'aménagements, par les acteurs locaux. Le sujet des pistes cyclables est récurrent tant sur le plan de la sécurité que économique et des projets sont à l'étude au niveau de la Communauté d'agglomération.*

**Remarque n°7.11 : Considérant que les maisons de la rue du Vieux Vendat seront les plus impactées du tracé et qu'elles perdront tout le potentiel de leur valeur initiale, la contribution @470 propose un itinéraire différent : passage à l'Est de Montpertuis pour les dessertes des zones d'activité et à l'Ouest de Vendat et Saint Rémy, au prétexte que les forêts françaises absorbent plus facilement des impacts qu'un tissu urbain**

Les raisons de l'écartement d'un passage à l'Est de Montpertuis sont explicitées en réponse à la remarque n°2.16. Un passage à l'Ouest de Vendat et de Saint-Rémy-en-Rollat allongerait significativement le linéaire du contournement, et donc par conséquence les différents impacts sur le milieu naturel, le milieu agricole, ... tout en captant moins de report de trafic.

*La commission note que les 2 propositions de la contribution @470 ne sont pas satisfaisantes.*

**Remarque n°7.12 : Aménagement du réseau routier adjacent (par exemple D258 entre le rond point des Moulières et la zone de Rhue) ? La commission d'enquête demande au porteur de projet de bien vouloir apporter une réponse sur ces points particuliers.**

En vue de proposer un itinéraire sécurisé et cohérent avec la partie en tracé neuf, le projet de réaménagement de la RD67 prévoit le traitement des points d'échanges, comme par exemple le carrefour en T « Le Prieure » avec RD258 (Cf réponse à la remarque n°7.9 pour le détail des aménagements envisagés).

Cependant, l'aménagement du réseau routier adjacent, n'est pas de la compétence du Maître d'ouvrage du CNO, étant par exemple à la charge du Conseil Départemental de l'Allier pour la RD258.

*Il ressort de la réponse du Maître d'ouvrage que seuls les points d'échange avec la RD 67 sont traités dans le dossier et non pas le réseau adjacent comme par exemple la RD 258. Situation logique comme cité précédemment, il y a bien lieu de fixer des limites à l'opération en fonction des responsabilités.*

## 8 - COMMUNICATION

**Remarque n°8.1 :** Dans le premier volet, une contribution (CCh29) fait état de mauvaise visibilité de l’affichage en mairie, ou de non lisibilité depuis la voie publique, parce que parfois en affichage intérieur.

Cette contribution indique aussi que les affichages de l’avis d’enquête publique sur Espinasse-Vozelle et Charmeil ne sont pas conformes parce que imprimé en noir sur fond blanc.

Enfin il est ajouté que les gros immenses panneaux au rond point de la goutte par exemple, n’ont été déposés que le 24 novembre, donc pas dans les 15 jours précédents l’enquête.

[...]

Cette même contribution indique que le registre dématérialisé a été inaccessible pendant une partie de la journée du 29/11, contrairement à ce que prévoit l’article R123-9.

[...]

Puis, cette contribution fait état de fausses informations (mensonges) figurant au dossier, en particulier concernant l’intégration de l’association des riverains au comité de pilotage.

Enfin, elle remarque qu’une contribution a été enregistrée le 20/10 sur le registre numérique.

En complément des réponses de la Commission d’enquête à chacun de ces points dans le PV de synthèse, le Maître d’ouvrage confirme sa volonté d’aller au-delà des obligations réglementaires afin d’avoir une participation optimale de l’ensemble des acteurs concernés par ce projet structurant du territoire vichyssois. Souhaitant ainsi apporter le plus de clarté possible au dossier, le Maître d’ouvrage se satisfait notamment des 650 observations reçues pour son projet.

*La commission d’enquête a déjà fait quelques commentaires sur cette observation. Elle confirme donc que le porteur de projet a respecté les modalités de publicité pour l’enquête publique, prescrites par l’arrêté ; se référer aux certificats d’affichage des mairies, constat par PV d’huissier et avis d’enquête parus dans la presse locale, dans les annexes du présent rapport. Si le registre a été inaccessible pendant quelques heures, cela était indépendant de la volonté de quiconque, les registres papiers restaient accessibles, l’envoi de courriel était toujours possible et le problème a été de très courte durée. La durée de l’enquête publique a été de 40 jours, soit plus longue que la réglementation ne le prévoit. La commission considère que le public a été parfaitement informé de la période d’enquête.*

**Remarque n°8.2 :** En résumé, il est vrai que le public ne sait pas à ce jour, si le trafic lié à Montpertuis est inclus ou non dans le dossier. Des précisions ont d’ailleurs été demandées par la commission dans le chapitre trafic. Mais il semble néanmoins compliqué d’estimer l’impact du trafic pour l’accès à un site industriel (ou non industriel), en l’absence totale de connaissance de l’activité qui y sera développée.

Ainsi, le projet inclut parfois le développement de la zone de Montpertuis. Le développement de l’activité du site de Montpertuis est d’ailleurs une forte attente de la part des élus locaux. Néanmoins, l’impact du projet ne peut être estimé à ce jour puisqu’aucune information sur les activités envisagées sur ce site ne figure au dossier. La commission demande des éclaircissements sur ce point.

Les réponses apportées à la remarque n°5.2 permettent d’apporter des éclaircissements aux points évoqués.

*La commission d’enquête renvoie au paragraphe 5.2.*

**Remarque n°8.3 :** Un riverain (@344) exprime son regret de n'avoir pu accéder à l'information relative au tracé du CNO, plus précocement.

**Il semblerait que des riverains récemment installés sur la vallée du Béron n'aient pas eu l'information de ce projet de CNO, au moment de l'acquisition de leur bien.**

Tant que le projet n'est pas déclaré d'utilité publique, il ne peut effectivement pas y avoir d'information réglementaire au niveau de la vente. Néanmoins, le projet a été élaboré en concertation étroite avec les collectivités locales, toutes les informations relatives au projet pouvant ainsi être obtenues auprès des mairies concernées ou de la DREAL.

## THEME 9 – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

**Remarque n°9.1 :** Un riverain (@344) exprime son regret de n'avoir pu accéder à l'information relative au tracé du CNO, plus précocement.

**Il semblerait que des riverains récemment installés sur la vallée du Béron n'aient pas eu l'information de ce projet de CNO, au moment de l'acquisition de leur bien.**

Les dossiers de mise en compatibilité des PLU ne modifient pas les zonages existants. Elles portent d'une part sur des adaptations du règlement des zones concernées pour autoriser les occupations du sol liées à la réalisation du CNO de Vichy, et d'autre part sur la réduction des espaces boisés classés (EBC) en déclassant la surface interceptée par la bande DUP du projet de CNO.

**Remarque n°9.2 :** La commission considère que les déclassements portent sur des surfaces énormes, eu égard aux besoins du projet, qui sont déjà très importants. Est-il possible d'avoir une estimation des surfaces réellement impactées ? La commission demande également au porteur de projet s'il ne serait pas possible de ne déclasser que les surfaces boisées directement impactées ?

Tout d'abord, il convient de préciser que le tracé est susceptible d'ajustements au sein de la bande DUP lors de la phase d'études du projet détaillé, notamment suite aux observations recueillies lors de l'enquête publique.

Au regard de l'emprise foncière actuellement définie comme nécessaire à la réalisation du CNO, le tableau ci-dessous récapitule par commune concernée par le déclassement d'EBC dans la pièce I du dossier, les ordres de grandeur des surfaces à déclasser au-droit du projet :

Commune	Surface boisée impactée
Saint-Rémy-en-Rollat	0 m <sup>2</sup>
Charmeil	14 635 m <sup>2</sup>
Vendat	1 450 m <sup>2</sup>
Bellerive-sur-Allier	0 m <sup>2</sup>
Espinasse	61 677 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>77 762 m<sup>2</sup></b>

Néanmoins, la mise en compatibilité des PLU étant réglementairement prononcée conjointement à la déclaration d'utilité publique, seul le déclassement de l'ensemble de la bande DUP permet de garantir que les emprises définitives seront bien au sein du périmètre déclassé.

Enfin et comme répondu à la remarque n°3 de l'avis de l'Ae, le Maître d'ouvrage accompagnera à la fin des travaux les collectivités concernées à reclasser en espace boisé classé (EBC) les espaces initialement déclassés et finalement non compris dans les emprises du projet.

*La commission d'enquête souligne que près de 33 hectares d'EBC vont être déclassés sur 7,78 hectares impactés. Donc seulement 23 % des surfaces déclassées seront impactées. La commission regrette l'excès de déclassement et regrette aussi que le porteur de projet n'ait pas décrit le type d'accompagnement qu'il proposera aux collectivités concernées pour le reclassement des zones boisées en EBC.*

A Vichy, le 6 février 2023,

Marie-Odile RIVENEZ  
Présidente de la commission



Robert FRADIN  
Membre titulaire



Jean-Luc POUYET  
Membre titulaire



## 5- Annexes

### **Annexes 1 à 14 : Publicité de l'enquête**

Annexe 1 – Certificat d'affichage Charmeil  
Annexe 2 – Certificat d'affichage Creuzier-le-Neuf  
Annexe 3 – Certificat d'affichage Saint-Germain-des-Fossés  
Annexe 4 – Certificat d'affichage Espinasse-Vozelle  
Annexe 5 – Certificat d'affichage Vendat  
Annexe 6 – Certificat d'affichage Bellerive  
Annexe 7 – Certificat d'affichage Saint-Rémy-en-Rollat  
Annexe 8 – Certificat d'affichage Vichy Communauté  
Annexe 9 – Certificat d'affichage Sous-préfecture de Vichy

Annexe 10 – Avis d'enquête La Montagne 9 novembre 2022  
Annexe 11 – Avis d'enquête La Semaine de l'Allier 10 novembre 2022  
Annexe 12 – Avis d'enquête La Semaine de l'Allier 1<sup>er</sup> décembre 2022  
Annexe 13 – Avis d'enquête La Montagne 2 décembre

Annexe 14 – PV d'huissier certificat d'affichage DREAL

### **Annexes 15 et 16 : Tableaux de synthèse des observations**

Annexe 15 - Registre numérique  
Annexe 16 - Registres papier

### **Annexe 17 : Complément de réponse de la DREAL au PV de synthèse des observations**