



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

### **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la RN209 – Contournement nord-ouest de Vichy (03) et sur la mise en compatibilité des documents d’urbanisme**

**n°Ae : 2021-111**

Avis délibéré n° 2021-111 adopté lors de la séance du 21 avril 2022

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 21 avril 2022 à La Défense et en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la RN209 – Contournement nord-ouest de Vichy (03) et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brûlé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Louis Hubert, Alby Schmitt

\* \*  
\*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de l'Allier, le dossier complété et l'ensemble de ses pièces constitutives ayant été reçues le 1<sup>er</sup> mars 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. L'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 octobre 2021, puis du 15 mars 2022 sur la base du dossier complété :

- le préfet de l'Allier,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Auvergne-Rhône-Alpes, qui a transmis une contribution en date du 25 octobre 2021.

Sur le rapport de Virginie Dumoulin et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le projet porté par l'État (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes) concerne la réalisation du contournement routier nord-ouest (CNO) de Vichy (Allier) par la création d'une jonction entre la RN209 et l'A719. Long d'une douzaine de kilomètres, il emprunte sur 5,5 km le tracé actuel de la RD67 qu'il requalifie avant de se déployer sur 6,5 km en tracé neuf dans des zones naturelles boisées et agricoles. L'objectif annoncé est d'améliorer la répartition des déplacements dans l'agglomération de Vichy, de délester la RD6 d'une part du trafic de transit et d'accompagner le développement économique de l'agglomération.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur l'objectif, édicté par la loi, d'absence d'artificialisation nette, la préservation des milieux naturels et des espèces, la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air notamment) et des émissions de gaz à effet de serre. À cet égard, la démarche de justification du projet est un enjeu majeur du dossier.

Dans ce contexte, la justification du choix retenu parmi les variantes étudiées est un point crucial. Or aucun autre choix parmi les solutions étudiées ne présente davantage d'incidences sur le milieu naturel dont environ 35 ha sont consommés par le projet. L'Ae soulève des insuffisances relatives à la démonstration de l'intérêt public majeur de la variante choisie, nécessaire à la dérogation relative à la protection stricte des espèces protégées. Ces points doivent être reconsidérés pour être cohérents avec la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016.

L'Ae émet un certain nombre de recommandations pour améliorer le dossier, et en particulier :

- d'inclure dans l'étude d'impact l'ensemble des installations et pistes d'accès nécessaires au chantier,
- d'élargir et compléter l'étude des milieux naturels, de renforcer le niveau d'enjeu qualifiant ces milieux et les espèces concernées et de compléter en conséquence les compensations à mettre en œuvre, notamment le nombre de passages à faune, de renforcer les compensations afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité et de contribuer à l'atteinte de l'objectif « zéro artificialisation nette »,
- d'éviter l'espace boisé classé (EBC) de la Boire des carrés et de prévoir un mécanisme efficace de reclassement pour les espaces qui ne seraient pas utilisés spécifiquement par le projet,
- de mieux étayer les hypothèses de trafic et de proposer des itinéraires vélos et piétons suffisamment dimensionnés entre la Goutte et la RN209,
- d'étendre l'étude de bruit aux axes subissant une modification significative,
- de rehausser le niveau de l'étude « air et santé » au droit des lieux vulnérables et de compléter l'analyse de la pollution atmosphérique par rapport aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé OMS,
- de tenir compte des effets du projet sur les zones qu'il rend davantage accessibles à l'urbanisation,
- de rendre cohérente l'évaluation socio-économique et d'exposer comment le projet s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone de la France.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et situation du projet

Les environs de Vichy (Allier) ont été l'objet de plusieurs aménagements routiers depuis une vingtaine d'années pour améliorer sa desserte, avec notamment la création de l'autoroute A719 (agglomération de Vichy - Gannat - A71<sup>2</sup>) et celle du contournement sud-ouest de Vichy (RD906) entre la sortie de l'A719 et la RD434 à Saint-Yorre (mis en service en 2016).

Le projet concerne la réalisation du contournement routier Nord-Ouest (CNO) de Vichy par la prolongation de la route nationale n° 209.

Au nord de Vichy, la RN209 relie Varennes-sur-Allier et Creuzier-le-Neuf (le reste de son tracé a été déclassé et ne fait plus partie du réseau routier national). Le projet prolonge cette route pour rejoindre la sortie de l'A719 en contournant l'agglomération par le nord-ouest sur une douzaine de kilomètres. Il traverse les communes de Creuzier-le-Neuf, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Rémy-en-Rollat, Charmeil, Vendat, Bellerive-sur-Allier et Espinasse-Vozelle, toutes membres de la communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier (VVA).

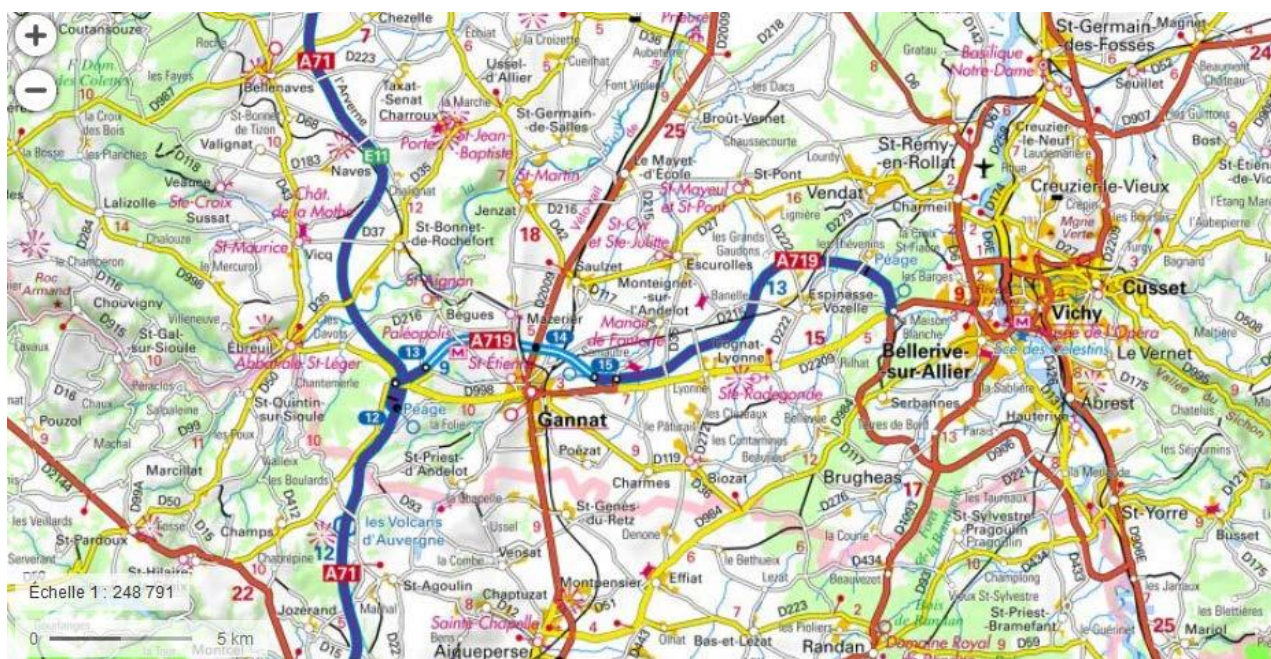


Figure 1 : Plan de situation général (Source : Géoportail 2022)

Les objectifs visés par le projet de contournement nord-ouest de Vichy sont de :

- poursuivre la desserte routière de l'agglomération de Vichy pour assurer une meilleure répartition des déplacements,
- délester la RD6 d'une part du trafic de transit entre le pont de l'Europe et Saint-Rémy-en-Rollat, fréquentée par 13 000 véhicules par jour dont 1 500 poids lourds (PL)<sup>3</sup>, et améliorer le cadre de

<sup>2</sup> L'A71 relie l'agglomération de Vichy à Clermont Ferrand (Puy-de-Dôme) et à Orléans (Loiret).

<sup>3</sup> Les chiffres de trafic fluctuent notablement dans les différentes parties du dossier. Ce chiffre est mentionné dans la présentation des objectifs du projet. Les chiffres de l'annexe comprenant l'étude de trafic (de l'ordre de 20 000 véh/j sur la RD6) ont été repris dans la suite de l'avis.

vie et la sécurité aux abords de cette route, notamment en évitant la traversée de la partie urbanisée de la commune de Charmeil,

- accompagner le développement de l'agglomération de Vichy en améliorant la desserte des zones d'activités économiques du Davayat, des Ancises et de Vichy Rhue, et en anticipant le développement par la communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier de la zone de Montpertuis via la transformation d'une friche d'anciennes activités d'industries de l'armement (ex-usine Manurhin Défense, fabrique de munitions).

Cette zone de Montpertuis n'est actuellement accessible que par la RD6. Sa desserte par la nouvelle route sera possible par le giratoire prévu dans le projet au droit du hameau de Croix-Saint-Fiacre. Il sera néanmoins nécessaire de réaliser des travaux en sus sur la route des Grands Champs dont le gabarit sera à reprendre pour répondre aux besoins de cet autre projet. Le barreau correspondant (barreau de Montpertuis) est figuré en orange pointillé sur la figure suivante.

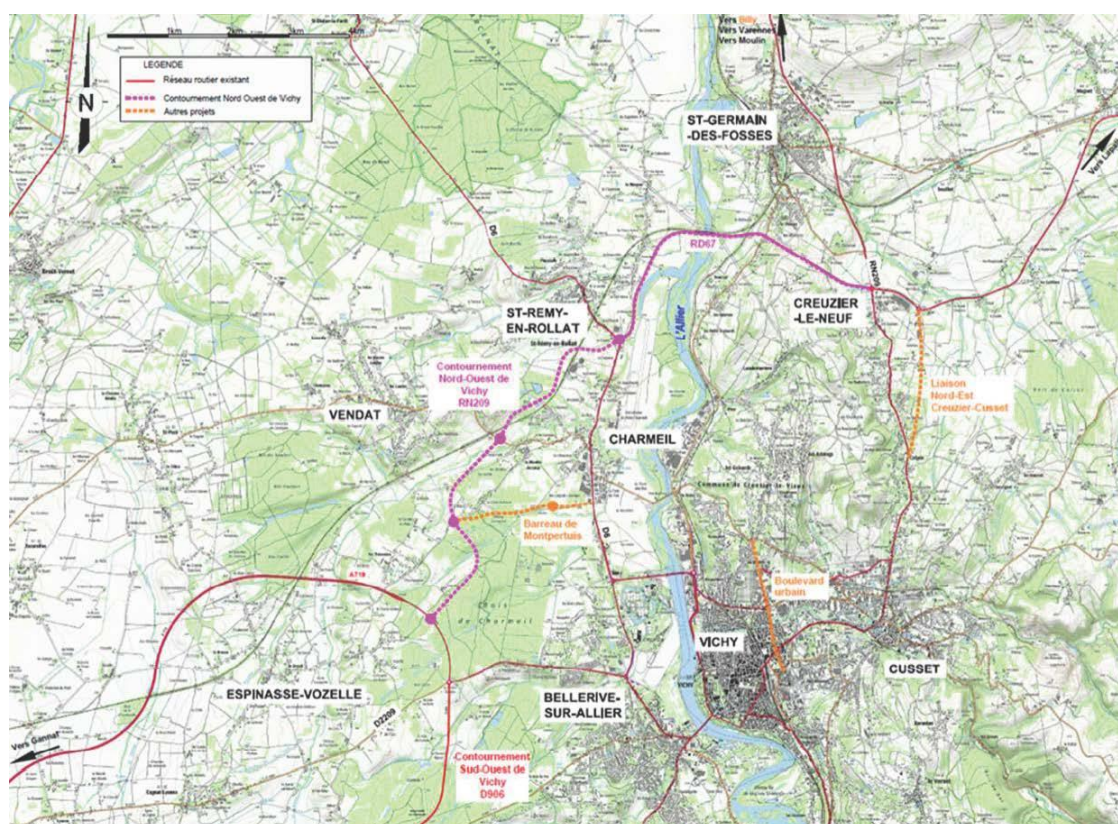


Figure 2 : Localisation du projet (Source : dossier).

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par l'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes. Les premières études datent de 2007.

Il comporte deux parties principales :

- un tracé neuf de 6,5 km entre l'extrémité de l'A719 à Bellervive-sur-Allier et le carrefour giratoire de la « Goutte » qui marque l'intersection des RD6 et RD67 à Saint-Rémy-en-Rollat, qui passe presque entièrement en zones naturelles, forestières et agricoles ;
- un aménagement sur place de la RD67 sur 5,5 km entre le giratoire la « Goutte » et le carrefour giratoire de Creuzier-le-Neuf sur la RN209.

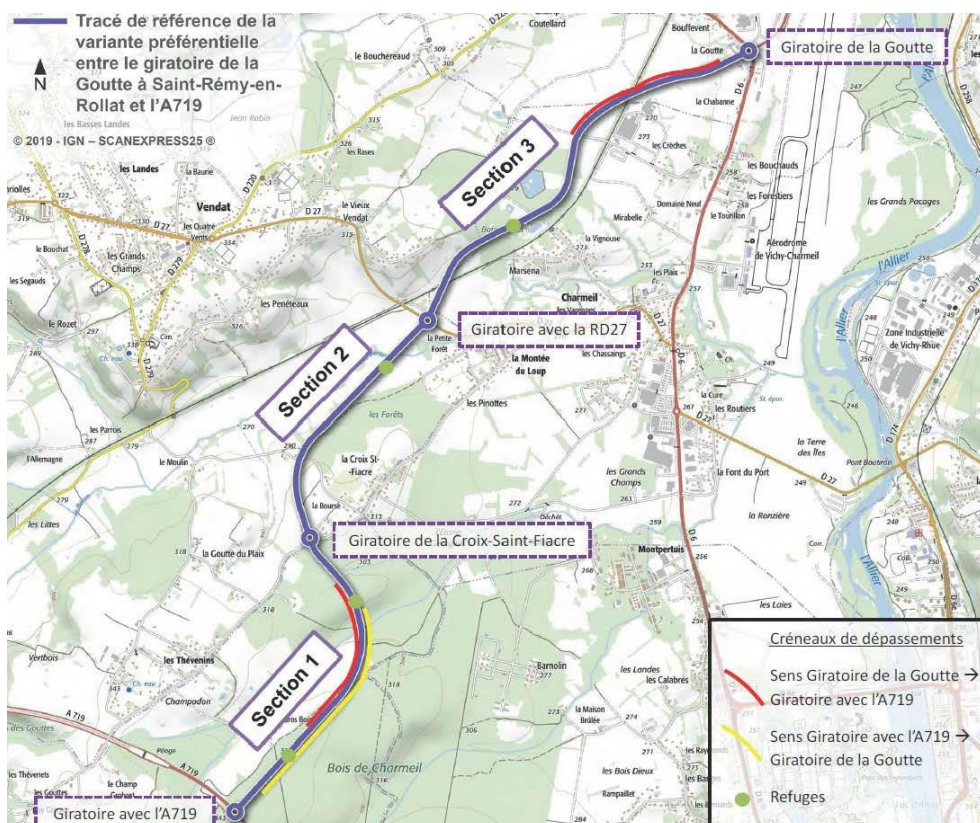


Figure 3 : Schéma de présentation du projet (Source : dossier).

Le tracé neuf peut être découpé en trois sections :

- la section 1 (Gros Bois), entre l'A719 et le giratoire à créer à proximité du hameau de Croix-Saint-Fiacre, traverse le bois de Charmeil (2 km). Elle est à chaussées séparées (2x1 voie<sup>4</sup>), est équipée de deux créneaux de dépassements (1 050 et 1 330 m) dans les deux sens de circulation et de deux refuges pour les véhicules en détresse. La vitesse y est limitée à 90 km/h. Certaines parties du dossier indiquent que la vitesse serait portée à 110 km/h sur les créneaux de dépassement, d'autres qu'elle sera fixée à 90 km/h sur l'ensemble de la partie à 2x1 voie. L'Ae revient sur ce point ci-après. Le projet croise un chemin forestier qui sera rétabli au moyen d'un passage inférieur ;
- la section 2 (Croix-Saint-Fiacre), entre le giratoire de Croix-Saint-Fiacre et la RD27, emprunte la vallée du Béron (1,7 km). Cette section est bidirectionnelle (une voie dans chaque sens, sans séparateur) et équipée de deux zones de refuges. La vitesse y est limitée à 80 km/h ;
- la section 3 (Charmeil) est longue de 2,8 km entre les giratoires avec la RD27 et de la Goutte. Elle franchit par deux fois la voie ferrée sur des ponts-routes : une fois au sud près de la traversée du bois Perret et une fois au nord au niveau de l'entreprise Valmont France. Cette section bidirectionnelle est équipée d'un créneau de dépassement d'une longueur de 938 m entre le giratoire de la Goutte et l'alignement droit vers les Martoullets, implanté dans le sens est-ouest, et de deux refuges. La vitesse y est limitée à 80 km/h et à 90 km/h sur le créneau de dépassement. Cette variante appelée « Sud Bois Perret modifiée » passe près du quartier de la Vignouse, protégé par un merlon. La rue de la Vignouse et le chemin agricole des Martoullets sont rétablis par des passages inférieurs sous la RN.

<sup>4</sup> Les routes à 2x1 voie sont à chaussées séparées et comportent une voie pour chaque sens de circulation. Elles sont généralement séparées grâce à un terre-plein central comprenant des glissières de sécurité. Elles peuvent être accompagnées de créneaux de dépassement sur certaines parties. Elles ne sont pas dotées d'accès direct pour les riverains. Les usagers peuvent les rejoindre par des points d'accès limités aux échanges aménagés. Des restrictions d'usage peuvent être prises envers certains usagers (tracteurs, vélos...).

Ce tracé neuf nécessite la réalisation de six ouvrages d'art ainsi que l'aménagement de cinq bassins de rétention des eaux de ruissellement sur la chaussée et le rétablissement des voies et cours d'eau franchis.

Des rétablissements hydrauliques sont prévus pour les cours d'eau franchis par le projet (la Goutte Jeanton et le Béron) à l'emplacement du lit existant. Deux talwegs « Vignouse » et « La Goutte », non répertoriés comme cours d'eau, sont aussi rétablis.

Quant à l'aménagement sur place de la RD67, il est prévu de la mettre à niveau par la réalisation d'aménagements linéaires et d'amélioration des carrefours. La vitesse y sera limitée à 80 km/h. La sécurité sera renforcée, notamment en facilitant les possibilités de récupération de véhicules sur la voirie et d'évitement des collisions. Les conditions de circulation des cyclistes et des piétons seront améliorées en élargissant la chaussée à 6,5 m de large avec des accotements de 1,5 m. L'assainissement sera mis à niveau, en assurant l'étanchéité des dispositifs de collecte des eaux de ruissellement issus de la plateforme, avec une chaussée dont le revêtement sera aussi étanche, tout comme les bassins de rétention, positionnés en cherchant à réduire leur impact sur les milieux naturels. Au niveau des franchissements des cours d'eau, les ripisylves ont été évitées. Concernant l'Allier, la mise en étanchéité vise à réduire le rejet de polluants, tout comme le transit des eaux collectées par les bassins dont les caractéristiques ont été calculées pour cela. Il n'en reste pas moins qu'il est possible que certains polluants soient rejetés dans la rivière dès lors qu'il s'agit de l'exutoire final. L' Ae revient sur ce point ci-après.

Une zone de contrôle des poids-lourds sera aménagée au niveau de l'extrémité est de la RD67 actuelle, au giratoire de Cruzier-Le-Neuf le long de la RN209. Des aménagements paysagers sont également prévus.

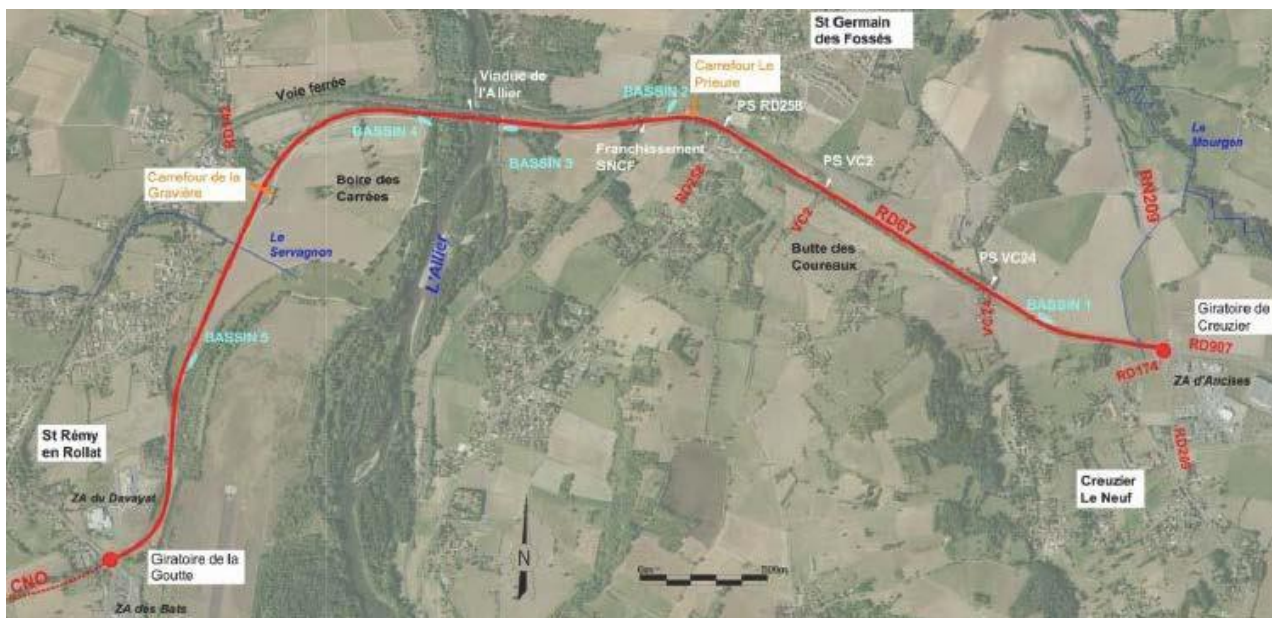


Figure 4 : Présentation de la RD67 actuelle (source : dossier).

Le coût du projet est estimé à 75 millions d'euros TTC, valeur juin 2021.

Les localisations des installations et bases vies du chantier ne sont pas définies, pas plus que celles des pistes d'accès et des bassins temporaires pour décanter les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Les centrales d'enrobage, centrales à béton, ou plateformes de transit de matériaux nécessaires à la réalisation de la route ne sont pas décrites dans le projet. En conséquence, leurs

incidences environnementales ne sont pas évaluées. Or elles participent pourtant directement du projet et doivent donc être incluses dans son évaluation, particulièrement en cas de centrales mobiles.

***L'Ae recommande d'inclure dans l'étude d'impact l'ensemble des installations et pistes d'accès nécessaires au chantier.***

Le projet n'étant pas compatible avec l'ensemble des documents d'urbanisme des communes traversées, il nécessite l'examen d'une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Saint-Rémy-en-Rollat, Charmeil, Vendat, Espinasse-Vozelle et Bellerive-sur-Allier et l'évaluation environnementale de celle-ci.

Une déclaration d'utilité publique (DUP) sera engagée sur le fuseau issu des études et concertations réalisées depuis une dizaine d'années. Le périmètre de cette DUP porte sur près de 200 ha.

La mise en service est espérée pour 2025 après trois ans de travaux. L'ensemble du tracé (entre l'A719 et l'actuelle RN209) sera classé dans le réseau routier national.

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

S'agissant d'un projet sous maîtrise d'ouvrage de services placés sous l'autorité de la ministre de la transition écologique, chargée de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet, procédure qui permettra d'assurer la maîtrise foncière nécessaire par voie d'expropriation, conformément aux articles L. 110-1 et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement.

Le dossier d'enquête publique présentera l'évaluation environnementale du projet et portera, outre sur la DUP, aussi sur :

- la demande d'autorisation environnementale, en particulier au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (« loi sur l'eau ») et du régime d'interdiction stricte s'appliquant aux espèces protégées (articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement),
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application de l'article L. 153-54 et R. 153-14 et suivants du code de l'urbanisme. Du fait de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, l'Ae est compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale de cette mise en compatibilité ; le présent avis porte aussi sur ce sujet.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000<sup>5</sup>. Les éléments nécessaires sont présentés dans le dossier, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

L'Ae apprécie que, pour simplifier l'information du public, l'enquête publique concerne l'ensemble de ces procédures et que les dossiers correspondants soient présentés ensemble.

---

<sup>5</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application des directives 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).



## ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- l'objectif, édicté par la loi, d'absence d'artificialisation nette,
- la préservation des milieux naturels et des espèces,
- la qualité de l'eau et des milieux aquatiques,
- la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air notamment) et des émissions de gaz à effet de serre.

À cet égard, la démarche de justification du projet est un enjeu majeur du dossier.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

Le dossier est volumineux et composé d'un nombre important de pièces, souvent redondantes, qui se contredisent parfois l'une l'autre. Comme mentionné en préambule, le dossier a été complété après un premier envoi, ce qui a encore accru cette complexité.

### ***2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Le dossier rappelle les concertations qui ont été menées, les contributions reçues et présente les différentes solutions étudiées. Il apparaît ainsi que de nombreuses discussions ont eu lieu sur les variantes, y compris sur certaines aujourd'hui abandonnées comme celles qui passaient le long de l'aérodrome ou sur le site Manurhin. Celles qui sont présentées dans le dossier, pour justifier le choix retenu, incluent des variantes empruntant plus extensivement la vallée du Béron en restant au sud de la voie ferrée, contournant par le nord-ouest le Bois Perret, ou encore évitant la vallée de la Goutte Jeanton et le bois de Charmeil, mais se rapprochant du hameau des Thévenins. *In fine*, le choix réalisé traverse le Bois de Charmeil, longe la vallée du Béron et traverse le bois Monet, ce qui conduit à une importante fragmentation de l'ensemble boisé du secteur.

La figure ci-après présente les variantes étudiées en 2016 pour la nouvelle section. Celle qui a été retenue est la variante « Sud Bois Perret modifiée » au nord (en vert), et la variante « Gros bois » au sud (en bleu). Dans ce cadre, les aménagements détaillés ont aussi fait l'objet d'une comparaison des variantes.

L'Ae constate que, selon l'analyse multicritères présentée, les variantes retenues en 2016 (voir figure 5 ci-après) ont toutes des impacts « forts » ou « très forts » sur les milieux naturels. Ainsi, la variante « Gros Bois » a des impacts « très forts », tout comme celle « Sud Bois Perret modifiée », qui est la plus pénalisante pour le milieu naturel entre les variantes comparées sur la partie nord. Sur l'ensemble des solutions comparées, aucun autre choix ne présentait davantage d'incidences sur le milieu naturel.

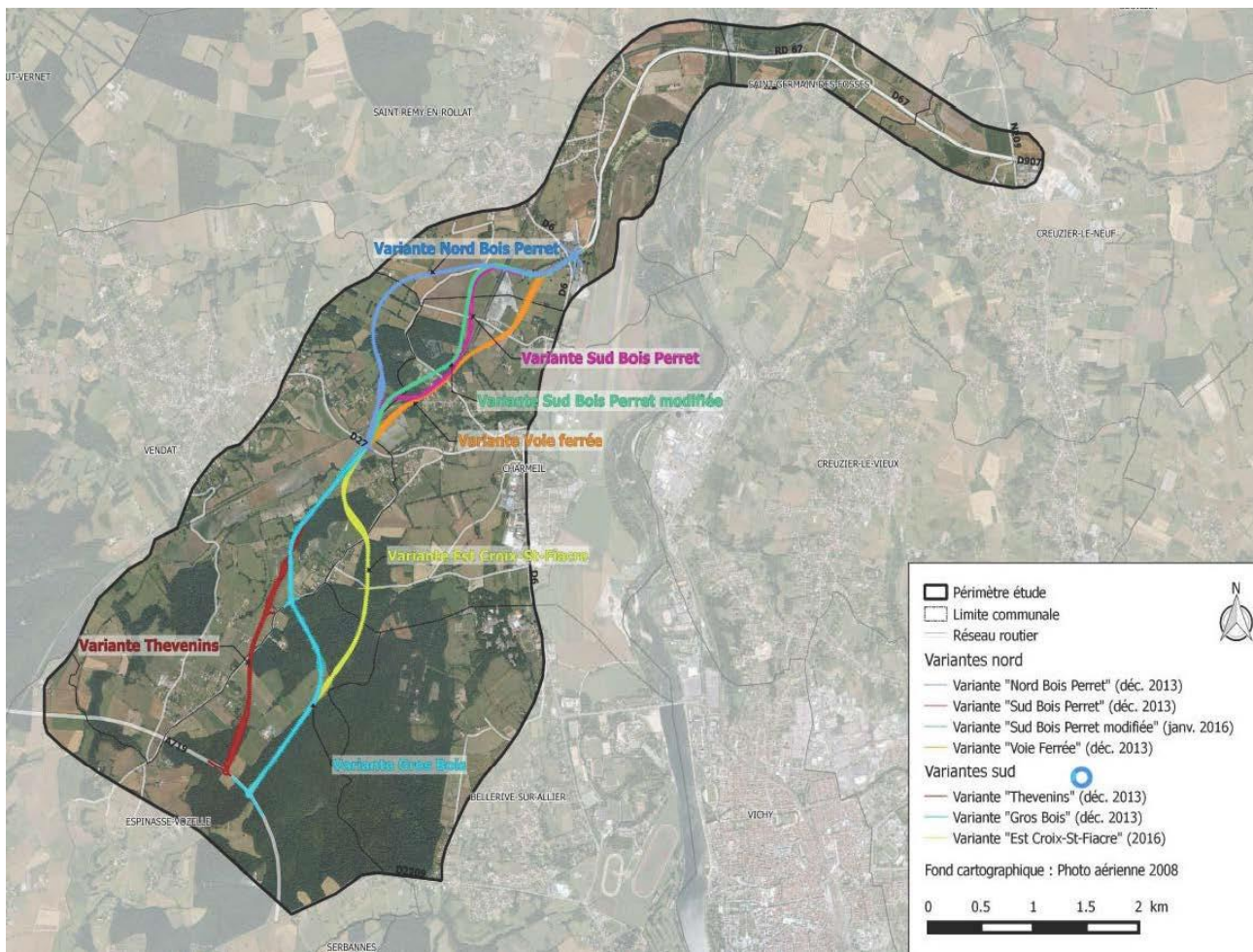


Figure 5 : Variantes étudiées en 2016 (Source : dossier).

Certaines variantes écartées dans les phases antérieures de la concertation présentaient moins d'incidences sur les milieux naturels que le choix retenu. Elles ont été rejetées en raison d'autres nuisances, notamment sur le milieu humain (paysage, incidences du trafic...). Aussi, le réaménagement sur place des routes départementales existantes n'est pas étudié dans le dossier alors que ses incidences sur le milieu naturel seraient très nettement amoindries au prix d'un effort substantiel pour réduire les nuisances sur les habitations. En l'absence de cette variante, il n'est pas possible de juger de la faisabilité d'un meilleur choix pour l'environnement.

Sur les trois objectifs du projet rappelés supra (§ 1.1), la question de la meilleure répartition des déplacements reste posée au regard des faiblesses de l'étude de trafic (voir § 2.3.4 ci-après). De même, l'évitement de la traversée de la partie urbanisée de Charmeil interroge dès lors qu'une part importante du trafic a pour origine ou destination l'agglomération de Vichy, y compris les zones commerciales situées le long de la RD6. Cette part du trafic, qu'il utilise ou non le CNO, devra donc toujours emprunter la RD6 pour quitter l'agglomération ou pour arriver à destination. De plus, la question de l'accidentalité particulière de cette route peut être discutée (cf. ci-après).

Dans ce contexte, la consistance de la justification de l'atteinte des objectifs assignés au projet devrait être reprise pour pouvoir démontrer :

- son utilité publique (démonstration nécessaire à la DUP, actuellement peu argumentée dans le dossier),

- qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante au projet, qui doit de surcroît répondre à des « raisons impératives d'intérêt public majeur » (article L. 411-2 du code de l'environnement, relatif aux espèces protégées).

Pour l'Ae, le dossier présenté ne répond pas à ces exigences.

***L'Ae recommande de démontrer que la variante retenue est d'utilité publique et répond en outre à des raisons impératives d'intérêt public majeur. L'Ae recommande notamment de reconsidérer qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, en particulier au vu des incidences du projet retenu sur l'artificialisation des sols, les milieux naturels et les zones humides.***

## **2.2 Scénario de référence**

Le « scénario de référence » est défini par le code de l'environnement comme « *l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet* ». Il est correctement défini dans le dossier comme correspondant au développement sans le projet du contournement nord-ouest de Vichy.

L'étude d'impact présente des modélisations réalisées avec et sans le développement de la zone économique de Montpertuis. Cette approche est intéressante pour la complète information du public.

Le dossier souligne le fait que le développement de cette zone serait amplifié par la réalisation du contournement nord-ouest de Vichy, dès lors qu'un accès direct au contournement est prévu (barreau de Montpertuis). Les effets du CNO sur le développement de cette zone doivent donc être évalués 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<sup>6</sup>, en revanche, le branchement du barreau de Montpertuis sur le CNO ne saurait faire partie du 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.***

## **2.3 État initial, incidences du projet, mesures et suivi**

### **2.3.1 Milieux naturels**

#### ***Habitats naturels et trame verte et bleue***

Le projet empiète sur deux sites Natura 2000 (ZPS « Val d'Allier Bourbonnais » et ZSC « Vallée de l'Allier sud »), sur le périmètre de l'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) « Rivière Allier » et sur l'espace naturel sensible (ENS) « La Boire des Carrés ». 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.

---

<sup>6</sup> Le scénario de référence retenu par le dossier pour l'étude de trafic comprend donc l'aménagement est du barreau de Montpertuis ainsi que deux giratoires pour permettre une bonne desserte de la zone depuis la RD6.

Il recoupe les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>7</sup> de type I « Val d'Allier Vichy – Pont de Chazeuil » et de type II « Lit majeur de l'Allier moyen ». Quatre autres Znieff de type I sont recensées dans l'aire d'étude élargie.

Il traverse en plusieurs endroits un habitat naturel d'intérêt communautaire prioritaire<sup>8</sup> tant dans la partie en tracé neuf que dans la partie reprenant la RD67, et plus fréquemment d'autres habitats naturels d'intérêt communautaire.

En dépit de la qualité des milieux dont témoignent ces zonages, l'enjeu n'est qualifié que de « moyen » tant pour les zones protégées (Natura 2000, APPB, ENS...) que pour les habitats naturels et les fonctionnalités écologiques.

La cartographie fournie superposant le projet aux enjeux écologiques (carte 4 du tome 2 de l'étude d'impact) montre que l'aire d'étude des milieux naturels est trop restreinte, puisque certaines parties du projet sont à sa limite et même en sortent.

De même, les chauves-souris n'ont pas été recherchées au droit de la RD67 dès lors qu'il n'y a pas eu d'enregistreur placé sur cette partie du projet. L'étude d'impact signale d'ailleurs que la zone d'étude n'a été que partiellement prospectée pour plusieurs ensembles d'espèces protégées (Muscardin, chauves-souris...).

***L'Ae recommande de renforcer le niveau d'enjeu qualifiant les habitats naturels, d'élargir l'aire d'étude des milieux naturels et des espèces concernées et d'en compléter l'inventaire.***

Plusieurs secteurs sont identifiés dans l'étude d'impact comme corridors ou réservoirs de biodiversité. Les relations entre ceux-ci et les incidences du projet les concernant ne sont pas suffisamment évaluées. En témoigne l'affirmation qu'« aucune interaction fonctionnelle régulière n'est à attendre entre l'aire d'étude rapprochée et l'APPB ». Pourtant, le projet – et *a fortiori*, l'aire d'étude rapprochée – traverse et longe l'aire de l'APPB sur un linéaire cumulé de plusieurs centaines de mètres : les milieux protégés par l'APPB se trouvent mis en relation directe avec le projet du fait des rejets par les bassins de rétention des eaux de ruissellement collectées sur plusieurs kilomètres du projet, ces rejets ayant lieu dans le milieu naturel en aval hydraulique et à proximité de l'Allier. Le fait que les chaussées, fossés et bassins seront étanchéifiés ne suffit pas à garantir l'absence totale de relargage de polluants – notamment ceux qui sont miscibles ou solubles.

---

<sup>7</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique), et les ZNIEFF de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

<sup>8</sup> 91E0\* Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Les habitats naturels prioritaires sont ceux en danger de disparition présents sur le territoire où s'applique la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 modifiée par la directive 97/62/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (« HFF ») et pour la conservation desquels la Communauté porte une responsabilité particulière, compte tenu de l'importance de la part de leur aire de répartition naturelle comprise dans ce territoire. Ces types d'habitats naturels prioritaires sont indiqués par un astérisque (\*) à l'annexe I de la directive. Les espèces prioritaires sont celles qui sont en danger et pour la conservation desquelles la Communauté porte une responsabilité particulière compte tenu de l'importance de la part de leur aire de répartition naturelle comprise dans le territoire où s'applique la directive. Ces espèces prioritaires sont indiquées par un astérisque (\*) à l'annexe II de cette directive. L'Ae a produit une note sur les sites Natura 2000, dont il pourrait être utilement tiré profit : [https://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316\\_-\\_Note\\_de\\_l\\_Ae\\_sur\\_l\\_e\\_valuation\\_des\\_incidences\\_Natura\\_2000\\_-\\_delibere\\_cle2361de.pdf](https://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/160316_-_Note_de_l_Ae_sur_l_e_valuation_des_incidences_Natura_2000_-_delibere_cle2361de.pdf)

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets directs et indirects du projet sur les milieux protégés par l'APPB « Rivière Allier ».***

Au total, 70 habitats naturels différents ont été recensés dans l'aire d'étude. Leur destruction par le projet est très élevée du fait de la variante choisie, qui consomme 36,2 ha composés de : 14,5 ha de forêts, 6,6 ha de prairies et parcelles agricoles en herbe, 12,3 ha de cultures, auxquels s'ajoutent 2,8 ha de tissus urbains ou industriels.

L'Ae rappelle l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols du plan biodiversité de 2018<sup>9</sup> inscrit dans la loi « climat et résilience » de 2021<sup>10</sup> ainsi que le I de l'article L. 163-1 du code de l'environnement (issu de la loi pour la reconquête de la biodiversité) dont le deuxième alinéa dispose : « *Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.* » Elle rappelle également la nouvelle Stratégie nationale biodiversité adoptée en 2022 qui s'appuie sur la sobriété dans l'usage des ressources et la cohérence des actions.

***L'Ae recommande de s'assurer que les compensations prévues garantissent l'absence de perte nette de biodiversité, voire son amélioration, ou de les augmenter en cas contraire, et de contribuer à l'atteinte de l'objectif « zéro artificialisation nette ». Si ce n'est pas possible, elle recommande de réexaminer la définition du projet actuel avec les objectifs à atteindre fixés par la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016.***

### Faune

Les inventaires de terrain montrent une grande diversité et richesse de la faune :

- 127 espèces d'insectes : dont plusieurs sont protégées (Cuivré des marais, Agrion de Mercure, Grand Capricorne...)<sup>11</sup>. Seul, le Cuivré des marais est considéré comme à enjeu écologique « moyen », neuf autres espèces sont considérées à un niveau d'enjeu écologique « faible » et les autres sont à enjeu « nul », ce qui reflète une insuffisante prise en compte de ces taxons (ainsi le Lucane cerf-volant est selon le dossier à enjeu « faible », tout comme le Petit mars changeant qui se trouve être quasi menacé selon la liste rouge régionale ou encore l'Œdipode émeraude et d'autres).
- une belle population d'Écrevisses à pattes blanches a été observée, ainsi que – dans une moindre mesure – d'Écrevisses à pattes grêles. Une Écrevisse américaine, espèce exotique envahissante, a été repérée. Des précautions permettant de contenir sa dissémination, notamment pendant les travaux, sont à prévoir.
- selon le dossier, un enjeu écologique « très fort » associé aux poissons a été identifié au niveau de l'Allier, milieu de vie et axe de déplacement majeur au niveau national pour de nombreux

<sup>9</sup> L'objectif 1.3 du [plan Biodiversité](#) est assorti de l'objectif « Zéro artificialisation nette ».

<sup>10</sup> Article 47 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

<sup>11</sup> L'état initial de l'étude d'impact (p. 192) évoque en synthèse sur les insectes « deux espèces d'intérêt communautaire » sans les mentionner explicitement. Cette synthèse devrait être complétée et mise à jour.

poissons (y compris des espèces migratrices amphihalines<sup>12</sup>). Huit espèces patrimoniales sont recensées dont seules trois sont considérées comme à enjeu « fort » (Brochet) ou « très fort » († Grande alose et Saumon atlantique). La Lamproie marine (quasi menacée), la Bouvière, et l'Anguille (en danger critique d'extinction), toutes trois inscrites à l'annexe II de la directive « habitats », sont considérées à enjeu seulement « moyen », comme la Truite fario. Il conviendrait de mieux évaluer les enjeux naturalistes associés à chacune de ces espèces.

- les amphibiens et les reptiles témoignent aussi d'une richesse importante avec respectivement treize et neuf espèces (toutes protégées) identifiées dans l'aire d'étude rapprochée. Le Sonneur à ventre jaune, très présent sur tout le secteur, est à enjeu « très fort ». Le Triton crêté est aussi bien représenté. Il est à enjeu « fort ». Tous deux sont d'intérêt communautaire. La Boire des Carrés, espace boisé classé (EBC), abrite la Cistude d'Europe (enjeu « très fort ») dont 78 observations ont été faites entre 1999 et 2016.
- 82 espèces d'oiseaux sont présentes en période de reproduction dans l'aire d'étude rapprochée, dont 63 sont nicheuses. 40 espèces migratrices la fréquentent. Les enjeux concernent principalement les espèces nicheuses. La majorité des espèces nicheuses protégées sont situées dans les massifs forestiers. La majorité des espèces à enjeu modéré sont des espèces de milieux semi-ouverts. Seul, le Bruant jaune est considéré à enjeu « fort », les autres étant considérés à enjeu inférieur, « faible » pour des espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » comme la Bondrée apivore, la Pie-grièche écorcheur et l'Alouette lulu (ces deux dernières étant quasi menacées) et « faible » aussi pour d'autres espèces patrimoniales dont le Faucon hobereau, le Milan noir, le Milan royal (vulnérable), le Pic mar, le Pic noir, le Verdier d'Europe (vulnérable), le Tarier pâtre, le Guêpier d'Europe (vulnérable)... Au total, 98 espèces d'oiseaux sont présentes, dont 75 sont protégées et 13 d'intérêt communautaire.
- 11 espèces de mammifères terrestres sont présentes dans l'aire d'étude, dont le Castor d'Europe et la Loutre d'Europe (enjeux qualifiés de « moyens »).
- 18 espèces de chauves-souris sont présentes, toutes protégées, dont le Murin de Bechstein (à enjeu « fort »). Elles fréquentent particulièrement les abords du Béron, la lisière Ouest du bois de Charmeil au lieu-dit Gros Bois et le long de la voie ferrée à Saint-Rémy-en-Rollat.

***L'Ae recommande d'augmenter les niveaux d'enjeu associés aux espèces patrimoniales les plus remarquables, en particulier celles d'insectes, de poissons, de mammifères terrestres et d'oiseaux.***

Dans ce contexte riche et abondant, les effets de la route sur les espèces mobiles pourraient être forts du fait du morcellement des habitats naturels et du risque de mortalité par collision ou écrasement. Une mesure « MS3 » est d'ailleurs prévue pour suivre pendant cinq ans la mortalité des mammifères sur la route. Il serait souhaitable de généraliser cette mesure à l'ensemble de la faune (en particulier oiseaux, reptiles et amphibiens) et d'en publier les résultats.

***L'Ae recommande d'étendre la mesure de suivi « MS3 » à l'étude de la mortalité de l'ensemble de la faune (y compris oiseaux, reptiles et amphibiens) par collision et écrasement, et d'en publier les résultats.***

---

<sup>12</sup> Les espèces amphihalines vivent alternativement eau de mer et en eau douce pour accomplir leur cycle de vie. Le Saumon atlantique, la Grande alose, la Lamproie marine, la Truite de mer et l'Anguille européenne fréquentent l'Allier.

## Flore

Sur 509 espèces de flore recensées, seules 13 sont considérées comme présentant des enjeux, qui se concentrent au niveau des cours d'eau, de leurs berges et de leurs plaines d'exondation<sup>13</sup>. Certaines espèces patrimoniales sont rares ou très rares et en danger d'extinction dans la région : Berle dressée, Potamot nouveau, Souchet de Michel (enjeux « forts »), Gnaphale jaunâtre, Lentille d'eau trilobée (enjeux moyens). L'étude d'impact n'explique pas la différence d'enjeux entre ces espèces.

***L'Ae recommande de rehausser le niveau des enjeux qualifiant la flore patrimoniale.***

Pour les habitats naturels, la faune et la flore, le rehaussement des enjeux que l'Ae recommande doit conduire à réévaluer en conséquence les besoins en compensations des incidences résiduelles occasionnés par le projet.

## Espèces exotiques envahissantes

L'identification de 19 espèces exotiques envahissantes recensées dans la flore et d'une espèce animale en fait un enjeu majeur du projet, tant la limitation de leur propagation à l'occasion d'un chantier de génie civil est compliquée. Curieusement, le dossier évalue leur enjeu comme « nul », ce qui a conduit à ne pas en tenir compte dans le choix des variantes. Une mesure (« MR9 ») « Éviter l'introduction et la dissémination d'espèces exotiques à caractère envahissant » est prévue avec peu de détails (alors que certaines espèces nécessitent des précautions très spécifiques), et leur suivi est intégré à celui du projet.

***L'Ae recommande de considérer que les espèces exotiques envahissantes, animales et végétales, sont un enjeu important du projet, d'en tenir compte dans les choix des variantes pour éviter leur remobilisation et d'affiner selon les espèces les mesures prévues pour en contenir le développement.***

## Mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) en faveur des milieux naturels

Trois mesures d'évitement et quatorze mesures de réduction sont prévues en faveur des milieux naturels, ainsi que quatre mesures d'accompagnement et quatre mesures de suivi.

La description de la mesure d'évitement (« ME1 : adaptation du projet aux sensibilités écologiques »)<sup>14</sup> inclut un item sur l'étude des options de tracés. Au vu de la partie 2.1 ci-avant qui souligne qu'aucun autre choix ne présentait davantage d'incidences sur le milieu naturel parmi l'ensemble des solutions comparées, l'Ae estime qu'une telle présentation est trompeuse. Elle encourage le pétitionnaire à conserver cette présentation de la mesure ME1 mais avec une mise en œuvre tenant mieux compte des milieux naturels dans l'étude des variantes.

Les incidences résiduelles après évitement et réduction sont « moyennes » sur plusieurs espèces. Le besoin de compensation est évalué à 10,1 ha par l'étude pour le Sonneur à ventre jaune, à 4,2 ha pour le Cuivré des marais, à 14,1 ha pour le cortège des oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, 9,4 ha pour celui des milieux boisés. Six mesures compensatoires sont prévues : reboisements,

<sup>13</sup> Fait, pour une terre inondée, de sortir hors de l'eau.

<sup>14</sup> Les objectifs de cette mesure sont de : « diminuer l'emprise totale du projet et limiter ainsi la destruction d'habitats naturels et d'habitats d'espèce » et « préserver au maximum les secteurs les plus sensibles et les plus remarquables d'un point de vue écologique ». La fiche descriptive de cette mesure présente « certains exemples du travail itératif mené en phase conception sur l'étude d'option de tracés [...] » et renvoie au chapitre présentant l'étude d'options de tracés.

création de mares, conversion de grandes cultures en prairies, plantation de haies, mise en sénescence d'îlots forestiers...

Le fait de raisonner par cortège d'oiseaux est une bonne méthode en première approche, mais elle ne permet pas de garantir le respect des objectifs de conservation de chacune des espèces protégées. Il conviendrait d'affiner l'analyse en détaillant les effets des mesures pour celles-ci.

Certains reboisements sont prévus sur des parcelles agricoles en gel ou en friche, qui peuvent, en leur état initial, constituer des habitats naturels intéressants et accueillir des espèces présentant des enjeux substantiels. Ceux-ci ne sont pas évalués, pas plus que leur destruction.

Des rétablissements sont prévus pour permettre le passage de la petite faune (MR3) et de la grande faune (« MR4 »). Une cartographie de ces passages sur l'ensemble du projet est fournie en annexe. Son commentaire dans l'étude permettrait de mieux apprécier s'ils sont suffisants et la pertinence de leur localisation eu égard aux enjeux environnementaux identifiés – en tenant compte du fait que l'infrastructure sera engrillagée, ce qui accentuera son effet de coupure.

Enfin, l'appréciation du caractère suffisant des compensations pourrait être plus clairement présentée, en élaborant un tableau récapitulatif des besoins évalués et les caractéristiques des parcelles compensatoires. Il apparaît en effet étonnant de ne prévoir qu'un seul rétablissement (passage à grande faune) dans la section Gros Bois, par exemple.

***L'Ae recommande :***

- ***d'affiner l'analyse des effets des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour les espèces d'oiseaux protégées affectées par le projet,***
- ***de fournir l'état initial des parcelles compensatoires, d'évaluer les impacts des mesures avant de valider la localisation de ces dernières, et de récapituler dans un tableau les besoins de compensation et les surfaces compensatoires proposées,***
- ***d'apprécier le caractère pertinent et suffisant des passages à faune en commentant leur cartographie et d'en augmenter le nombre.***

### 2.3.2 Eau

Deux périmètres de protection rapprochée et un périmètre de protection immédiate de captages destinés à l'alimentation en eau potable (AEP) sont présents dans la zone d'étude, qui est aussi largement concernée par la protection spécifique portant sur les eaux minérales de Vichy. Au total, sept ouvrages sont à une distance comprise entre 150 et 350 m du projet (RD67). À la demande de l'Agence régionale de santé, un avis d'hydrogéologue agréé a été produit.

La gestion de l'assainissement routier est l'un des points mis en avant par le dossier et les porteurs de projet, qui précisent que sera évité tout rejet direct par infiltration dans le sol et les cours d'eau. Le projet se déroule en effet sur les zones de captage des sources minérales de Vichy. Il est donc prévu une collecte des eaux de ruissellement de la route dans un réseau étanche et le traitement par cinq bassins de rétention (comprenant un volume mort) avant rejet dans le milieu naturel.

L'hydrogéologue signale la vulnérabilité de la nappe alluviale de l'Allier, traversée par le projet, qui est libre, sans couverture continue de protection des alluvions. Les pollutions de surface, accidentelles comme diffuses, peuvent migrer rapidement dans la nappe et dans l'eau des puits.



En raison de cette situation, ainsi que de la réalisation de travaux dans le périmètre de protection des eaux minérales de Vichy, des mesures sont prévues pour réduire les incidences. Elles visent à réduire l'érosion et les ruissellements, à protéger les cours d'eau et les fossés et à éviter le déversement de polluants. L'hydrogéologue insiste sur la nécessaire « grande vigilance » lors de leur mise en œuvre ainsi que pour l'entretien des ouvrages. Les principes d'implantation des bases de chantier, des voies d'accès au chantier et des implantations de centrales à béton ou enrobage sont posés (y compris en prévoyant une imperméabilisation de leurs assises), sans définir leur localisation. Celle-ci est renvoyée à une future « concertation » qui visera à minimiser les incidences et les risques sur les milieux<sup>15</sup>. L'étude d'impact sert justement à étudier les options disponibles, présenter le choix réalisé et notamment les raisons environnementales de ce choix. Vu l'importance de l'enjeu lié à l'eau, l'absence de cette partie est préjudiciable à la qualité du dossier. À ce titre, les suites données à la recommandation déjà émise sur ce point ci-dessus en partie 1 seront importantes pour apprécier les incidences résiduelles du projet.

La fédération de pêche demande des aménagements du lit des cours d'eau sans rapport avec leur état initial, afin de favoriser les espèces pêchées. Il convient de favoriser une reconstitution à l'identique. La même précaution vis-à-vis du cours d'eau vaut pour des enrochements prévus par le projet sans être pleinement justifiés.

***L'Ae recommande de réévaluer le besoin de surfaces compensatoires en incluant les destructions ou perturbations dues à la phase chantier, de limiter les enrochements créés au strict nécessaire et de reconstituer les lits des cours d'eau franchis selon un aménagement à l'identique, à même d'affecter le moins possible les habitats naturels.***

#### Zones humides

Des prospections par sondages pédologiques et par analyses phytosociologiques ont été conduites. Les fonctionnalités des zones humides rencontrées ont été analysées.

Au total, 58,65 ha de zones humides ont été relevés sur l'aire d'étude rapprochée. Le projet en détruira 7,47 ha par impact direct, auxquels il faudra ajouter les destructions occasionnées par le chantier, qu'elles soient temporaires ou définitives et les atteintes indirectes aux fonctionnalités des zones humides voisines dues à une modification des circulations d'eau.

L'étude d'impact calcule la « dette compensatoire » correspondant aux incidences résiduelles significatives, c'est-à-dire dont l'importance est estimée à un niveau au moins « moyen ». Dès lors, l'ensemble des incidences « faibles » sur les zones humides sont traitées comme si elles n'existaient pas.

Le ratio de compensation d'au moins 200 % fixé par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne semble respecté puisque les compensations proposées offrent un rapport supérieur à 4 pour 1. Il convient toutefois de souligner que les parcelles accueillant les mesures compensatoires sont à l'origine peu dégradées sur le site du Béron. Leur apport est donc limité, ce que confirme la méthode d'évaluation des compensations, qui mentionne une absence d'équivalence fonctionnelle pour 22 des 25 indicateurs évalués malgré la grande superficie de la compensation. Les incidences résiduelles après application des mesures ERC doivent

---

<sup>15</sup> Il est à souligner que l'hydrogéologue estime que l'installation de bases de chantier est inadaptée dans les périmètres de protection rapprochée des puits AEP du Val d'Allier et demande leur implantation sur les coteaux, en tenant compte de la nature du sol et en recherchant l'éloignement des cours d'eau.

donc être considérées comme significatives et la recherche d'actions complémentaires doit être entreprise.

***L'Ae recommande de compléter les mesures compensatoires sur le site du Béron pour atteindre l'absence d'incidences résiduelles significatives.***

### 2.3.3 Risques

L'aire d'étude est exposée aux risques d'inondation par ruissellement, par débordement de cours d'eau et par remontée de nappe. Un plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de l'Allier existe.

Le territoire du projet est concerné par le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) Loire-Bretagne. Le projet traverse sur une grande partie le territoire à risque important d'inondation (TRI) de l'agglomération de Vichy. La RD67 est recouverte par plus de 2 m d'eau dans certains secteurs pour des scénarios de probabilité fréquente. Elle l'est sur plusieurs kilomètres pour des scénarios de probabilité moyenne et plus rares. Une stratégie locale de gestion du risque d'inondation (SLGRI) a été définie en 2018. À ce titre, la compensation des remblais en zone inondable doit être assurée (objectif « Maîtriser les écoulements » de la SLGRI).

Le projet induit environ (les volumes estimés varient selon les parties du dossier) 430 000 m<sup>3</sup> de déblais et 440 000 m<sup>3</sup> de remblais. Les déblais excédentaires seront en partie réutilisés, mais cela n'est pas toujours possible selon la qualité des matériaux. Ainsi, le besoin en apport de matériaux est de l'ordre de 200 000 m<sup>3</sup> et les matériaux excédentaires devraient représenter 186 000 m<sup>3</sup>.

Une compensation des remblais de la zone inondable du Béron est prévue, en raison de la réduction de 4 400 m<sup>3</sup> du volume d'expansion des crues. Une zone de compensation suffisante est identifiée à proximité : un décaissement de plus de 6 000 m<sup>3</sup> peut y être réalisé.

### 2.3.4 Milieu humain

#### Trafic et déplacements

Selon l'étude de trafic, la RD6 entre Charmeil et le pont de l'Europe présente un trafic moyen journalier double sens de 19 000 véh/j (exprimé en trafic moyen journalier annuel ou TMJA), porté à 21 000 véh/j au sud du pont de l'Europe. La part de poids lourds est de 6 %. Alors que le dossier annonce une croissance annuelle sur cette route de 6,5 %, cette valeur est contredite par le modèle. Sur la dernière décennie, le trafic global évolue lentement (+1 à 2 % par an), mais le trafic spécifique des poids lourds a augmenté plus rapidement (jusqu'à plus de +10 % par an sur certains axes).

Les résultats du modèle de trafic sont présentés pour 2025 et 2045, avec et sans le développement de la zone de Montpertuis, en situation de référence et avec projet. Il est à souligner que la situation de référence évolue très peu sur cette période et selon les scénarios considérés, la baisse prévue des véhicules légers étant compensée par une hausse légèrement supérieure du nombre de poids lourds.



Figure 6 : Différences de TMJA en 2045 entre scénario projet et scénario de référence (Source : dossier).

Le projet induit en 2025 une hausse du TMJA sur la RD67 d'environ 1 500 véh/j et une baisse d'environ 4 600 véh/j sur la RD6 dans la traversée de Charmeil (sur un trafic total d'environ 23 000 véh/j). Selon l'étude, le CNO capterait plus de 90 % des poids lourds, mais moins d'un tiers des véhicules légers. Sur sa section la plus fréquentée, le TMJA est de l'ordre 9 500 véh/j. À l'horizon 2045, le projet induit une hausse de l'ordre de 1 800 véh/j sur la RD67, une baisse de 3 600 véh/j dans la traversée de Charmeil, et une fréquentation plafonnant à 9 000 véh/j sur le CNO.

Ces éléments conduisent à considérer que l'objectif de soulager la traversée de Charmeil n'est que partiellement atteint par le projet : ils renforcent le besoin d'une meilleure analyse des variantes comme déjà mentionné. En outre, l'hypothèse d'un report massif des poids lourds est difficile à comprendre en l'absence de présentation des résultats des études origines/destinations sur une aire suffisamment large (l'étude de trafic indique qu'une telle étude a été réalisée en 2012 et une autre en 2020, mais elles ne sont pas fournies). En effet, le développement de la zone de Montpertuis et le fait que les déplacements longue distance nord-sud ou est-ouest sont possibles autour de Vichy sur le réseau autoroutier (A89 et A71) et le réseau routier national (N7 et RN79) conduiraient à penser que les poids lourds fréquentant cette zone ont pour origine ou destination Vichy, rendant le CNO moins attractif que supposé.

***L'Ae recommande de joindre au dossier une analyse origines/destinations des poids lourds afin de valider ou rectifier l'étude de trafic qui estime que leur report sera massif sur le CNO.***

Les réserves de capacité des giratoires existants sont « confortables », supérieures à 50 % sur le giratoire de sortie de l'A719 et sur le giratoire de la Goutte par exemple. L'étude n'anticipe aucune saturation de ces équipements, avec ou sans projet.

### Accidentalité

L'analyse des accidents conduit le dossier à estimer que la zone est accidentogène. Heureusement, peu d'accidents sont à déplorer sur la période étudiée (2013–2017) : trois accidents sont survenus sur la RD67 et cinq sur la RD6 (dont la sécurisation est l'une des motivations du projet). Aucun n'a été mortel, et tous impliquaient des deux-roues motorisés (un blessé à chaque fois). En revanche, près de la moitié des 55 accidents recensés entre 2013 et 2017 sur l'aire d'étude retenue se sont produits sur deux tronçons particulièrement accidentogènes (RD2209 à l'est de Vichy et RD131 au sud) n'ayant que peu de rapport avec le projet. Le dossier conclut pourtant au caractère dangereux de la zone, sans proposer de mesure générale, ni ciblant la RD6 et les deux-roues motorisés : ce type de mesure serait à intégrer à une analyse des variantes revue et complétée.

### Modes actifs

Le projet traverse la RD258, axe constitutif de la véloroute V70, sans l'affecter. Se situant dans sa partie ouest en prolongation de l'A719, le projet ne prévoit pas d'aménagement spécifique aux modes actifs (vélos et piétons), mais il décrit les mesures prises pour rétablir les cheminements.

Pour l'Ae, la situation doit être regardée de manière différente sur la partie est du projet à partir du giratoire de la Goutte. En effet, la RD67 peut actuellement être empruntée par les piétons et les vélos. Le dossier indique vouloir améliorer leurs conditions de déplacement, en présentant la manière dont ils pourront traverser certains giratoires. Entre La Goutte et le viaduc de l'Allier, l'espace disponible est contraint. L'aménagement limitera à 2x1m50 les bandes dérasées<sup>16</sup> que piétons et cycles pourront emprunter, alors que le guide ARP (Aménagement des routes principales) préconise un minimum de 1m75 à 2 m par sens pour assurer de bonnes conditions d'évitement et de récupération des véhicules et permettre la circulation des piétons et cyclistes en relative sécurité. En outre, l'Ae rappelle l'article R. 414-4 du code de la route qui dispose que « [le véhicule qui dépasse un piéton ou un vélo] *ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération.* »

***L'Ae recommande de présenter les itinéraires piétons et cyclistes entre La Goutte et la RN209, et de leur assigner une largeur suffisante pour assurer leur sécurité, en respectant les préconisations du guide d'aménagement des routes principales.***

### Bruit

Même si le projet est en grande partie en tracé neuf dans des milieux naturels, ses effets sonores conduisent à devoir construire un mur antibruit de 100 m de long au niveau du giratoire de la Goutte ainsi que trois merlons au lieu-dit de la Vignouse.

En outre, le projet induit une augmentation de trafic sur le contournement sud-ouest de Vichy (cf. figure 6). Le dossier ne recherche pas si la modification de l'ambiance sonore est significative sur les routes situées hors de la zone d'étude mais subissant une hausse induite de trafic.

***L'Ae recommande d'identifier l'ensemble des axes sur lesquels le projet induit une modification significative de l'ambiance sonore et de prévoir les mesures ERC en cas de dépassement des seuils réglementaires.***

---

<sup>16</sup> Partie de l'accotement d'une route qui a été stabilisée, c'est-à-dire renforcée, pour pouvoir supporter la charge d'un véhicule procédant à une manœuvre d'évitement ou bien à un arrêt d'urgence (source : Wikipédia).

L'étude présentée montre qu'un point noir du bruit (PNB) situé dans le centre-ville de Charmeil verra diminuer le bruit auquel il est exposé, sans pour autant respecter le niveau à ne pas dépasser fixé par la réglementation (65 dB(A))<sup>17</sup>.

***L'Ae recommande de veiller à ce que chaque bâtiment exposé au bruit directement ou indirectement par le projet soit traité pour vérifier que les seuils réglementaires seront toujours respectés.***

### Pollution de l'air

L'étude « air et santé » est de niveau II<sup>18</sup>. L'aire d'étude comporte « seulement » 212 personnes, ce qui découle du choix de faire passer une large partie du projet dans les milieux naturels. Le dossier rappelle que les habitants de la zone d'étude connaissent en moyenne une perte d'espérance de vie à 30 ans allant de 6 à 18 mois, due à la pollution anthropique<sup>19</sup>.

La note technique du 22 février 2019 relative à la méthodologie des études « air et santé »<sup>20</sup> prévoit que le niveau de l'étude soit rehaussé au niveau I au droit des lieux vulnérables, ce qui implique des études beaucoup plus complètes et détaillées. Le dossier ne procède pas à l'analyse de ces lieux pour rehausser le niveau de l'étude, or il en existe au moins un à Creuzier-le-Neuf au niveau du giratoire entre la RN209 et la RD67 (groupe scolaire), un autre à Charmeil (école), etc.

***L'Ae recommande de recenser l'intégralité des lieux vulnérables situés à proximité du projet et d'y rehausser l'étude « air et santé » au niveau I.***

Les niveaux de pollution sont comparés aux lignes directrices de 2005 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Toutefois ces références fluctuent selon les parties du dossier<sup>21</sup> et ne correspondent pas aux lignes directrices mises à jour en septembre 2021 par l'OMS (moyennes annuelles maximales de respectivement 5, 15 et 10 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2,5</sub>, les PM<sub>10</sub> et le NO<sub>2</sub> (respectivement 15, 45 et 25 pour ces polluants en moyenne sur 24 heures à ne pas dépasser plus de trois fois par an).

***L'Ae recommande d'actualiser le dossier avec une analyse de la pollution atmosphérique par rapport aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé en vigueur.***

L'analyse des effets du projet sur la pollution de l'air doit être faite sur l'ensemble des axes sur lesquels la variation (en positif ou négatif) du trafic est supérieure à 10 % entre le scénario au fil de l'eau et le scénario avec projet (« réseau d'étude »), en application de la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cette note précise que les voies subissant moins de 10 % de variation du trafic peuvent aussi être prises en compte. L'étude rappelle cette méthodologie mais indique pour l'état initial que seul l'axe du projet a été retenu, et pour l'évaluation des effets

<sup>17</sup> L'Ae invite le pétitionnaire à se reporter à sa [note 2015-N-02 du 8 juillet 2015 sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#).

<sup>18</sup> Les études de niveau II requièrent une analyse simplifiée des effets sur la santé avec utilisation de l'indice pollution-population (IPP, indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies affectées par celui-ci).

<sup>19</sup> Selon la carte présentée, il s'agit seulement des effets dus aux PM<sub>2,5</sub> alors que celles-ci n'ont pas été prises en compte dans l'étude « air et santé ».

<sup>20</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/44436>.

<sup>21</sup> 40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub> (pages 353 et 663 ainsi que page 23 de la pièce E) et 200 µg/m<sup>3</sup> pour sa moyenne horaire (page 664), 10 µg/m<sup>3</sup> pour les particules (page 353 et page 23 de la pièce E), respectivement 50 et 25 µg/m<sup>3</sup> sur 24 heures d'exposition à ne pas dépasser plus de 3 jours par an pour les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> (pages 358 et 666, ainsi que page 29 de la pièce E), 20 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour les PM<sub>10</sub> (page 666), etc.

du projet, que le réseau routier a été défini à partir des voies considérées dans l'étude de circulation. Il conviendrait d'assurer une mise en œuvre correcte de la méthodologie de la note technique.

***L'Ae recommande une pleine application de la note technique relative aux études air et santé des projets routiers, en particulier pour ce qui concerne le réseau d'étude.***

### Paysage

Le projet traverse quatre entités paysagères: les plateaux calcaires boisés du bois de Charmeil et du bois Perret, la vallée du Béron, la vallée de l'Allier et le rebord du plateau calcaire est à Creuzier-le-Neuf. Seule la vallée du Béron est considérée comme remarquable et constitue un « véritable joyau » au sein de l'aire d'étude.

Une étude paysagère a été réalisée et propose des aménagements pour limiter les impacts du CNO sur l'ensemble des entités identifiées. Les aspects paysagers ont été intégrés dans les critères de choix des variantes. On note que les incidences liées au paysage ne sont pas toujours convergentes avec celles relatives aux milieux naturels, et que le projet altérera inévitablement des paysages aujourd'hui relativement préservés.

Une attention particulière a été portée à l'architecture des ouvrages d'art à réaliser et à l'amélioration esthétique de ceux existant. De même, les merlons sont préférés aux écrans acoustiques en raison de leur insertion paysagère.

L'impact paysager des travaux est également inclus dans cette étude.

### Patrimoine et archéologie

La direction régionale des affaires culturelles (DRAC) a d'ores et déjà indiqué, à l'occasion de la consultation interservices, que ce projet donnera lieu à plusieurs prescriptions de diagnostic archéologique préventif. L'Ae souligne que les incidences des opérations de fouilles archéologiques ne sont pas précisées dans l'étude, alors qu'elles sont susceptibles de détruire le sol, la flore et une partie de la faune de vastes zones.

***L'Ae recommande de préciser les impacts des fouilles archéologiques, et d'adapter au besoin les mesures aux incidences sur les milieux. Elle recommande aussi de ne réaliser celles-ci qu'après qu'il sera définitivement acquis que le projet pourra être mené à son terme.***

## **2.4 Incidences Natura 2000**

L'étude d'incidences<sup>22</sup> souligne l'importance des deux sites liés au Val d'Allier :

- La ZPS « Val d'Allier Bourbonnais » est le plus important site alluvial d'Auvergne. Le Val d'Allier est une zone humide d'importance internationale du fait de la richesse de ses milieux et de son importance pour les oiseaux : nidification de nombreuses espèces dont certaines sont rares (cinq espèces de hérons arboricoles), du Milan noir, de fortes populations d'Œdicnème criard, de colonies de Sternes pierregarin et naine..., mais aussi site « d'importance majeure » pour la migration et l'hivernage. 70 espèces inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » fréquentent le site, dont 15 s'y reproduisent régulièrement. 76 autres espèces migratrices concernées par la directive et justifiant également la désignation du site sont présentes.

<sup>22</sup> L'Ae a publié une [note sur les études d'incidences Natura 2000](#) qui pourra être utilisée pour améliorer cette partie.

- La ZSC « Vallée de l'Allier sud » est partie intégrante du réseau de sites du val d'Allier. Sa grande diversité de milieux est due à la dynamique fluviale avec des plages, landes, ripisylves (formations forestières rivulaires), pelouses, microfalaises qui se succèdent. L'Allier est aussi un axe migratoire important pour plusieurs espèces de poissons migrateurs qui transitent et se reproduisent sur ce site. La qualité de l'eau des nappes de la rivière est dépendante de la mobilité de l'Allier.

Onze habitats naturels d'intérêt communautaire ont, entre autres, motivé la désignation du site, parmi lesquels trois sont d'intérêt prioritaire : Pelouses calcaires de sables xériques, Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'emboisement sur calcaires (*Festuco-Brometalia*), Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanæ*, *Salicion albæ*). Seul, le dernier des trois est pris en compte dans l'étude d'incidences au motif que la répartition des deux autres dans l'aire d'étude n'est pas incluse dans le site Natura 2000. Cette justification sert aussi à écarter de l'étude certains habitats d'intérêt communautaire. Or elle ne saurait à elle seule établir l'absence d'incidences du projet sur les objectifs de conservation : l'importance des secteurs concernés dans l'atteinte des objectifs doit être prise en compte et l'existence ou non de liens fonctionnels avec le site doit être recherchée.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000 en tenant compte des habitats naturels d'intérêt communautaire - a fortiori lorsqu'ils sont prioritaires - présents sur l'aire d'étude hors du site.***

Concernant les espèces d'intérêt communautaire ayant contribué à la motivation de la désignation du site, plusieurs ne sont pas prises en compte alors que les incidences du projet pourraient les affecter. Il en va ainsi pour l'Écrevisse à pattes blanches et l'Anguille (toutes deux potentiellement affectées par une pollution, accidentelle ou chronique ou par une rupture de continuité) parmi de nombreux exemples, dont le Sonneur à ventre jaune, et les (nombreuses) espèces recensées pour la désignation du site mais non repérées par le bureau d'étude ayant réalisé les prospections naturalistes (Cigogne blanche, Sterne naine, Sterne pierregarin, Busard Saint-Martin, Busard des roseaux, Faucon émerillon, Grue cendrée, etc.).

De même, le projet est supposé n'avoir aucune incidence sur certaines espèces au motif que leur répartition sur le val d'Allier est mal connue ou que l'importance du site pour l'espèce est inconnue. L'absence ou l'insuffisance des connaissances devrait conduire à une évaluation plus prudente des incidences, ou à un approfondissement des études. Sont dans cette situation le Cuivré des marais, la Barbastelle d'Europe, le Murin de Bechstein, le Grand murin, etc.

Enfin, les effets de la mortalité par collision ou écrasement ne sont pas pris en compte dans l'évaluation des incidences du projet, alors même que l'étude d'impact estime que la destruction par collision ou écrasement a un impact « fort » sur des espèces comme le Castor d'Europe ou la Loutre d'Europe entre autres. De tels effets pourraient être analysés au vu des retours d'expérience disponibles sur des projets déjà réalisés.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences Natura 2000 en étudiant les incidences potentielles sur les espèces connues pour fréquenter le site et tout particulièrement lorsqu'elles ont motivé la désignation des sites, même lorsque le bureau d'étude ne les a pas repérées, et en tenant compte des effets de la mortalité par collision ou écrasement.***

## 2.5 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

### 2.5.1 Urbanisation

Cette partie est très sommaire (deux paragraphes).

Le projet répond à l'objectif de « rapprocher les espaces urbanisés » et d'assurer la desserte des zones d'activité économique existantes et futures, dont celle du site Manurhin à Montpertuis.

L'étude considère que le projet « *n'aura pas d'impact direct et immédiat sur le développement de l'urbanisation dans les communes traversées (notamment au-niveau du tronçon créé)* », le projet traversant des zones classées agricole ou naturelle dont le SCoT de l'ancienne communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier (VVA) assurerait la préservation et parce que la nouvelle section ne prévoit pas d'accès supplémentaires aux zones naturelles. L'étude reconnaît néanmoins que le barreau de Montpertuis représente bien un accès nouveau, pouvant donc avoir des impacts sur l'urbanisation, qui ne sont pas pour autant directement examinés.

***L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets du projet sur l'urbanisation tant dans l'étude d'impact que dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour tenir compte des effets induits du projet sur les zones qui deviendront plus accessibles, en particulier autour du barreau de Montpertuis.***

### 2.5.2 Aménagement foncier

L'analyse des incidences du projet sur la restructuration des parcelles agricoles est renvoyée à l'évaluation environnementale d'un éventuel futur Afafe<sup>23</sup>. L'Ae rappelle que l'infrastructure et l'Afafe constituent un même projet ; l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble.

L'étude d'impact peut tenir lieu d'évaluation préalable agricole<sup>24</sup> si elle satisfait aux exigences prévues la concernant, ce qui est nécessaire pour que l'évaluation des incidences du projet soit complète. Le dossier doit donc apprécier de manière pertinente les conséquences de l'Afafe que le projet rendra probablement nécessaire.

Outre les effets directs de la création de la route dans les milieux naturels, l'Afafe ainsi que l'intensification des pratiques agricoles subséquente sont susceptibles d'effets forts sur la trame bocagère, dont la richesse est soulignée dans l'étude d'impact. Ces effets ne sont pas présentés dans le dossier.

Les travaux connexes de l'Afafe et ses mesures ERC doivent être bien articulés avec les aménagements et mesures du projet de CNO. S'agissant d'opérations faisant partie du même projet (infrastructure et Afafe), l'étude d'impact devrait organiser cette cohérence.

***L'Ae recommande d'approfondir l'évaluation des impacts du projet sur les milieux naturels induits par le réaménagement foncier que l'infrastructure rendra probablement nécessaire et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation complémentaires. Elle recommande aussi d'exposer la manière dont seront mis en cohérence les travaux connexes et mesures de l'Afafe avec le CNO et toutes les mesures nécessaires à son autorisation.***

<sup>23</sup> Aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental.

<sup>24</sup> En application de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAF) du 13 octobre 2014 et le décret d'application du [Décret n° 2016-1190 du 31 août 2016](#) relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.



### 2.5.3 Analyse socio-économique

L'étude d'impact comporte une partie consacrée à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances induites, qui est complétée par une annexe intitulée « évaluation socio-économique ». Il ressort de cette partie que le projet présente un taux de rentabilité interne évalué à plus de 9 %. Cette partie appelle les remarques suivantes.

Malgré la diminution de l'exposition aux plus hautes teneurs en dioxyde d'azote dans les scénarios futurs, les coûts liés aux émissions de polluants atmosphériques sont plus élevés pour la situation avec projet que dans le scénario de référence (+10 % en 2025 et +20 % en 2045). Ainsi, les coûts collectifs de la pollution atmosphérique dus au trafic routier seraient de 2,9 millions d'euros en 2045 avec projet et ceux dus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de 35,5 millions d'euros (+14 % par rapport au scénario sans le projet).

Les gains pour la collectivité proviennent de l'appréciation qui est faite de l'amélioration de la sécurité routière, du captage des flux de transit (notamment de poids lourds) qui traversent actuellement les centres-villes, et surtout des gains de temps pour les usagers (ils sont évalués à 16,3 millions d'euros en 2045). Or, cette évaluation suppose la vitesse limite fixée à 110 km/h sur les créneaux de dépassement de la partie aménagée en 2x1 voie : le dossier doit être rendu cohérent sur ce point et les hypothèses doivent être harmonisées dans les différents calculs qui en dépendent. Le projet apporterait ainsi une valeur nette actualisée socio-économique (VAN-SE) de 167,7 millions d'euros (dans un scénario avec mesures supplémentaires (AMS)) porté principalement par les gains de temps de parcours. Or les chiffres présentés dans le calcul de la VAN-SE ne semblent pas cohérents avec ceux des coûts collectifs : d'un surcoût collectif des émissions de GES de 4,446 millions d'euros dû au projet en 2045, la VAN-SE intègre un bénéfice de 32 077 € sans explication (il n'est pas compréhensible qu'une hausse d'émissions produise un bénéfice). La même discordance apparente existe sur les coûts collectifs de la pollution : surcoût collectif dû au projet en 2045 de 0,479 million d'euros versus bénéfice supposé de 17 308 € dans le calcul de la VAN-SE. Ni l'étude d'impact, ni l'annexe socio-économique ne fournissent de calculs détaillés et il n'est pas possible de comprendre si l'incohérence est apparente ou s'il s'agit d'erreurs de calculs, d'hypothèses ou d'unités.

***L'Ae recommande de mettre en cohérence l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et le calcul de la valeur nette actualisée socio-économique.***

Des analyses de sensibilité sont fournies, notamment avec un PIB « stressé » (croissance macro-économique nulle). Dans ce cas, la VAN-SE baisserait de 32 %. Une baisse de 10 % des gains de temps entraînerait une baisse de 15 % de la VAN-SE.

### 2.5.4 Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

Les émissions de GES en phase chantier sont évaluées à 22 272 t<sub>eq</sub>CO<sub>2</sub>.

Les émissions de GES sont plus élevées pour la situation avec projet que dans le scénario de référence : les coûts associés croissent de 6 % en 2025 et de 14 % en 2045. Les consommations annuelles de carburant dues à l'exploitation du projet en 2045 sont estimées à plus de 13 540 tonnes équivalent pétrole (tep).

Il serait intéressant que l'État qui présente ce projet l'inscrive dans la stratégie nationale relative à la réduction des émissions de GES et apprécie sa contribution aux objectifs que la France s'est fixés en matière de neutralité carbone en 2050 (inscrite dans la loi à l'article L. 100-4 du code de l'énergie).

***L'Ae recommande d'indiquer la manière dont le projet s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone que la France s'est fixés et contribue à leur atteinte.***

## ***2.6 Cumul des incidences avec d'autres projets***

Les autres projets connus sont présentés, conformément à la réglementation. Trois d'entre eux sont retenus en raison des incidences susceptibles de se cumuler avec celles du projet : un parc photovoltaïque à Varennes-sur-Allier, le contournement sud-ouest de l'agglomération vichyssoise, et l'A719 section Gannat-Vichy. Le dossier précise qu'en outre, les évolutions de trafic dues à la mise à 2x2 voies de la route centre Europe-Atlantique (RCEA) ont bien été prises en compte dans le modèle de trafic, ce qui était nécessaire. Les incidences cumulées en phase chantier comme en phase d'exploitation sont passées en revue, ainsi que les mesures associées.

En revanche, les Afafe éventuels liés à ces différents projets (ou au moins les plus proches) et les cumuls de leurs incidences ne sont pas mentionnés, alors même que le dossier signale « *la nécessité de recourir à nouveau aux aménagements fonciers agricoles et forestiers (AFAF) dans un secteur déjà impacté par l'A719* ». Enfin, il serait intéressant de présenter les résultats du suivi des projets proches et de leurs mesures ERC : contournement sud-ouest de Vichy et A719 Gannat-Vichy.

***L'Ae recommande de présenter les résultats du suivi des projets et de leurs mesures susceptibles d'incidences cumulées (contournement sud-ouest de Vichy et A719), y compris les Afafe.***

## ***2.7 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et facile d'accès pour le public. Il présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis.***

## **3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme**

Le PLU de Saint-Rémy-en-Rollat ne permet pas la création de l'infrastructure en zone agricole (A) et en zone de densité moyenne à faible d'extension urbaine (Ub) alors que le projet prévoit d'en traverser. De même à Espinasse-Vozelle, le PLU ne permet pas les interventions prévues par le projet dans des zones A et naturelle (N), et à Bellerive-sur-Allier, il ne permet pas la réalisation du projet en zone N. Dans ces différents cas, il est nécessaire de modifier le règlement pour rendre possible l'autorisation du projet.

Enfin, le projet traversant des espaces boisés classés (EBC) sur les communes de Charmeil, Vendat, Bellerive-sur-Allier et Espinasse-Vozelle, ceux-ci doivent être déclassés pour permettre sa réalisation. Le zonage des PLU correspondants devra de ce fait être modifié en retirant les EBC des parties traversées par le projet routier.

À Charmeil, la surface d'EBC ainsi déclassée est de près de 5,2 ha alors que le tracé affecte 1,5 ha. À Vendat, 6 ha sont déclassés alors que le tracé affecte 0,15 ha. À Espinasse-Vozelle, 21,8 ha sont déclassés alors que le tracé affecte 6 ha. À Bellerive-sur-Allier, 500 m<sup>2</sup> sont déclassés alors que le tracé n'est pas supposé affecter d'EBC. Cette surévaluation vise à permettre d'adapter le tracé en cas de besoin, et le dossier indique que les surfaces déclassées qui seront finalement laissées intactes seront reclassées par une modification ultérieure des PLU, sans plus de précision sur la nature de cet engagement et son calendrier. L'existence d'enjeux environnementaux « très forts », en particulier dans l'EBC de la Boire des carrés, doit conduire à reconsidérer cette approche pour l'inscrire dans la démarche « éviter, réduire, compenser ».

***L'Ae recommande d'éviter d'affecter l'espace boisé classé de la Boire des carrés, de réduire le déclassement de ces espaces au strict nécessaire pour le projet et de prévoir d'ores et déjà un mécanisme efficace garantissant le reclassement des espaces qui ne seraient pas utilisés spécifiquement par le projet routier.***