

Déclaration d'intention au titre de l'article L121-18 du Code de l'Environnement

Liaison Nord Cusset - Creuzier

1- Motivations et raisons d'être du projet

Le schéma directeur de l'Agglomération de Vichy, approuvé par la Communauté d'Agglomération de Vichy par délibération du 20 décembre 2001, dresse le constat de l'insuffisance de la desserte routière de Vichy, et d'une problématique considérée comme majeure, celle des conditions de déplacement dans l'agglomération.

Les réflexions menées à l'occasion de la révision de ce schéma directeur, puis les négociations entre l'Etat, le Département de l'Allier et la Communauté d'Agglomération de Vichy ont permis de déterminer les principes d'aménagement des infrastructures routières structurantes ci-après :

- la poursuite de l'autoroute A719, mise en service depuis le 12 janvier 2015.
- la réalisation du contournement nord-ouest de Vichy,
- la réalisation du contournement sud-ouest, mis en service en février 2016.
- la réalisation de la liaison nord reliant la RD906 (les Turiers) à la RD2209 (les Thomassins).

La réalisation de cette dernière voie bien que cohérente avec les autres infrastructures en est indépendante.

La réalisation de la liaison nord concerne trois grands enjeux :

1. la suppression des nuisances dans la traversée de la zone urbanisée notamment de Creuzier le Neuf et Creuzier le Vieux ;
2. la réduction de l'insécurité routière du nord de Cusset à la RD907
3. l'amélioration de la desserte de Cusset à partir des voies structurantes au nord de l'agglomération de Vichy et l'amélioration de la liaison entre agglomération et zone d'activités au nord.

Cette opération est aujourd'hui reprise dans le SCOT de Vichy Val d'Allier pour l'amélioration de la desserte nord de l'agglomération.

2- Programme dont découle le projet

Ce projet fait partie des aménagements proposés dans le schéma directeur pour le réseau routier départemental au titre des « Grandes Liaisons » (GL).

Le schéma directeur 2020 pour les routes départementales a été approuvé par le Conseil général lors de la session du 30 mars 2006.

3- Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Les communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet sont CREUZIER-LE-NEUF et CREUZIER-LE-VIEUX.

4- Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Les études menées ont permis de montrer des incidences potentielles sur l'environnement. La mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) permet de réduire les impacts.

Ainsi, les incidences sur l'environnement présentées ci-après sont celles restantes après les mesures d'évitement. Les principales mesures d'évitement sont :

- Le calage général du projet qui a été étudié pour réduire au maximum les emprises et pour éviter les habitats les plus sensibles et fonctionnels (mares...),
- L'implantation des installations de chantier en dehors des zones sensibles,
- Un calendrier d'exécution permettant de limiter le dérangement et les risques de destruction d'individus durant les périodes les plus critiques de leur cycle biologique : la période de reproduction et la période d'hibernation.

4.1 Ressource en eau

La loi sur l'eau exige qu'il n'y ait pas d'aggravation du ruissellement lié à un projet par rapport à l'état initial. L'objectif du projet d'aménagement hydraulique et d'assainissement qui accompagne la réalisation du projet a donc pour objectif :

- d'assurer une bonne évacuation des eaux dans les parties aménagées pour les pluies fréquentes,
- de ne pas aggraver les débits de ruissellement aux exutoires
- d'assurer la transparence hydraulique vis à vis des crues.

Le projet se situe en majorité en remblai et en partie au niveau du terrain naturel (profil rasant), voire très légèrement en déblais. Les travaux ne sont pas de nature à mettre à jour les écoulements souterrains et n'auront pas d'impact notable sur ces derniers.

La phase de travaux constituant l'étape la plus sensible vis-à-vis des risques de pollution, des mesures supplémentaires sont adoptées afin d'éviter les pollutions accidentelles.

Le projet prévoit la collecte de eaux pluviales de la chaussée de façon dissociée de celle des bassins versants naturels interceptés et rétablis au moyen d'ouvrages hydrauliques.

Les écoulements naturels interceptés sont rétablis de part et d'autre du tracé, indépendamment du réseau de collecte, d'évacuation, de traitement et de régulation des eaux issues du nouveau projet routier.

Les impacts résiduels seront très faibles, voire nuls.

4.2 Risques majeurs

Les communes de Cusset, Creuzier-le-Vieux et Creuzier-le-Neuf sont couvertes par un plan de prévention des risques naturels concernant les mouvements différentiels de terrain liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles (PPR RGA), approuvé le 22/08/2008.

4.3 Milieu naturel

4.3.1 Flore

Aucune espèce protégée ou d'intérêt patrimonial n'a été recensée. Cependant, 4 espèces végétales invasives ont été identifiées (renouée du Japon, ambrosie à feuilles d'armoise, vigne vierge, sorgho d'Alep).

4.3.2 Habitats

La construction de la liaison nord entraînera la destruction de :

- 72 897 m² de prairies,
- 82 132 m² de cultures,
- 12 619 m² de boisements,
- 771 ml de haies,
- 3 597 m² de fourrés.

Des plantations de haies et de boisements sont prévues dans le cadre de ce projet pour compenser ces destructions.

4.3.3 Zones humides

Les emprises définitives du projet généreront la destruction directe de 1,4 ha de zones humides.

La zone humide sous emprise du projet est de type prairial et possède un intérêt écologique certain à travers ses fonctions biologiques (réservoir de biodiversité) et physiques (soutien des débits d'étiage, recharge et décharge des nappes).

Une compensation sera mise en œuvre aux abords immédiats du projet dans un contexte pédologique et topographique favorable.

4.3.4 Faune

Avifaune

L'état initial a mis en évidence 10 espèces présentant un enjeu réglementaire et/ou de conservation (milan royal, bruant jaune, fauvette des jardins, gobemouche gris, martin pêcheur d'Europe, tourterelle des bois, chardonneret élégant, pic épeichette, milan noir, pie-grièche écorcheur).

L'ensemble des mesures d'évitement et de réduction (adaptation de la période des travaux, plantation de haies...) et la possibilité de trouver des habitats de substitution à proximité pour les espèces d'oiseaux permettent de conclure à un impact résiduel faible pour l'avifaune.

Amphibiens

Les prospections réalisées sur site ont mis en évidence la présence de 3 espèces (grenouille commune, triton palmé, alyte accoucheur).

Grâce à la pose de clôture anti-intrusion d'amphibiens et à la veille du chantier par un écologue, qui procédera si besoin au déplacement des individus, les impacts résiduels liés au risque de destruction d'individus en phase chantier pour les amphibiens sont faibles.

De plus, des passages seront créés spécialement pour les amphibiens (batrachoducs) afin d'assurer la transparence écologique de l'ouvrage pour les espèces peu mobiles d'amphibiens comme les tritons. Ces traversées sont également utilisables par la petite faune.

Reptiles

Une grande population de Lézards verts et de Lézards des murailles a été trouvée dans la partie Nord de la zone d'étude.

La mise en place des mesures favorables à plusieurs taxons (plantation de haies...) ainsi que la restitution des déchets de coupes au milieu (phase chantier) assurent que les reptiles pourront continuer à effectuer leurs cycles biologiques complets. La pérennité des populations n'est donc pas remise en question, l'impact résiduel sur les reptiles est donc faible.

Mammifères terrestres

Des traces de sanglier ont été retrouvées sur les chemins de la zone d'étude. Des renards, des chevreuils, des lièvres et des lapins ont également été vus.

Le Hérisson d'Europe et l'Ecureuil roux, 2 espèces protégées, n'ont pas été recensés en 2019 mais sont cependant à considérer comme potentiellement présentes sur le site.

La replantation d'un maillage bocager ainsi que l'implantation d'ouvrages de transparence écologique placés de manière judicieuse (passage grande et moyenne faune, batrachoducs...) ne va pas remettre en question le maintien des populations locales. L'impact résiduel sur les mammifères terrestres est considéré comme faible.

Insectes

Insectes xylophages

2 arbres colonisés par le Grand capricorne seront déplacés. L'objectif est de permettre aux larves et nymphes encore présentes dans le tronc d'achever leur développement pour ensuite se disperser et gagner d'autres arbres encore sur pied.

Orthoptères

Neuf espèces d'orthoptères ont été recensées sur la zone d'étude. Aucune ne présente d'enjeu de conservation ou réglementaire.

Odonates

Cinq espèces d'odonates ont été recensées sur le site d'étude dont l'Agrion joli, espèce classée « vulnérable » en France et « quasi-menacée » en région. Elle n'est cependant pas protégée.

Rhopalocères

23 espèces de papillons ont pu être observées au sein de la zone d'étude.

2 espèces sont remarquables : le Cuivré des marais, protégé en France et inscrit aux annexes II et IV de la Directive Habitats, et l'Ecaille chinée inscrite à l'annexe II de la Directive Habitats. Ces 2 espèces présentent un bon état de conservation en France et en Auvergne. De plus, seul 1 individu de chaque espèce a été recensé. On ne relèvera donc pas d'enjeu supplémentaire pour ces espèces. Très peu d'individus de plantes hôtes du Cuivré des marais sont présentes sur la zone d'étude. On considère donc l'observation comme sporadique.

Chiroptères

Les observations faites ont permis de mettre en évidence la présence de 4 arbres à cavité susceptibles de fournir des gîtes favorables aux chiroptères (2 soumis à abattage).

Les passages nocturnes ont permis de recenser 4 espèces utilisant le site pour la chasse et le transit : la Noctule commune, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle commune et la Sérotine commune.

Grâce aux précautions prises lors de l'abattage des 2 arbres à gîtes potentiels, et aux différentes mesures de transparence écologique (ouvrages en passages inférieurs, haie hop-over et système de double haies) le risque de destruction d'espèces est considérablement réduit.

L'équivalence des territoires de chasse et de gîtes potentiels à proximité immédiate des zones détruites permet d'affirmer que la viabilité des populations locales de chiroptères ne sera pas affectée.

L'impact résiduel est considéré comme faible.

Faune piscicole

Le projet est sans impact pour la faune piscicole.

Environnement humain

Bâti et acquisitions foncières

Les impacts seront très positifs pour le plus grand nombre, à savoir les riverains de la RD2209 qui verront les nuisances liées au trafic (bruit, poussières, vibrations...) diminuer fortement.

Les propriétaires seront indemnisés conformément à la réglementation en vigueur et aux procédures d'expropriation.

Activités et équipements

Le projet n'a pas d'emprise sur des équipements.

Il aura un impact positif pour la desserte des zones d'activités et participera pleinement au désenclavement du territoire, au développement économique et au renforcement de l'activité touristique et commerciale de l'agglomération de Vichy.

Activités agricoles

13,3 ha de surfaces agricoles sont concernés par la création de la liaison Cusset – Creuzier.

Le Conseil départemental réservera une enveloppe de compensation destinée à financer des projets collectifs permettant de reconstituer le potentiel économique agricole sur le terrain concerné conformément à l'étude d'impact du projet sur l'économie agricole du territoire réalisée par la Chambre d'Agriculture de l'Allier.

Déplacements et infrastructures

Suivant l'étude de trafic réalisée, le projet peut être considéré comme relevant d'un faible niveau d'impact sur les déplacements, et à l'origine d'un impact positif sur le niveau d'accidentologie.

Respect du paysage et du patrimoine historique

L'étude d'impact sur le paysage conclut que la liaison Nord n'aura que très peu d'impact visuel sur l'habitat situé à flanc de coteaux de Creuzier-le-Vieux, du fait d'un paysage « en coulisse » dans la première moitié Sud du parcours et d'un tracé en déblai dans la deuxième moitié Nord.

5- Les solutions alternatives envisagées

Depuis le début des années 2000, plusieurs partis d'aménagement de la liaison Nord ont été imaginés, analysés et comparés par le Conseil Départemental de l'Allier.

- La solution 0 : ne rien faire,
- L'aménagement de l'itinéraire actuel (RD2209),
- Différentes variantes de tracé à l'intérieur du fuseau retenu.

5.1 Solution 0 : ne rien faire (scénario de référence)

Cette solution reste intéressante à considérer dans la mesure où elle permet de ne pas engendrer de coût face à un budget élevé pour réaliser un tel ouvrage. Par ailleurs, elle n'entraîne pas d'impact environnemental supplémentaire.

Toutefois, il faut prendre en compte que cette solution ne permet en rien de résoudre la situation actuelle concernant les nuisances et le manque de sécurité sur la RD2209 et surtout à terme la saturation du réseau routier et la paralysie qu'elle entraîne en termes de développement.

5.2 L'aménagement de l'existant

Cette solution consiste à aménager sur place l'itinéraire existant de la RD2209. Divers aménagements ont déjà été réalisés, notamment :

- L'aménagement de plusieurs carrefours,
- La mise en place d'un radar automatique.

5.3 Les partis d'aménagement en tracé neuf

Les études techniques se sont réalisées selon trois étapes successives :

- Etape 1 : Validation des hypothèses géométriques du projet et détermination d'un fuseau à l'intérieur duquel tous les tracés restent possibles,
- Etape 2 : Recherche et comparaison de tracés à l'intérieur du fuseau retenu ; choix et validation du tracé qui répond le mieux aux différents objectifs du projet et aux caractéristiques techniques prédéfinies (notamment en rayon de courbure et en largeur de plate-forme),
- Etape 3 : Adaptations ponctuelles/Optimisations du tracé retenu.

Ces différentes étapes sont détaillées ci-après.

➤ Etape 1 : la détermination d'un fuseau

Le fuseau a été déterminé à partir de l'état initial du site, en recherchant les zones où un passage paraissait possible (en dehors des enjeux majeurs).

Le passage à l'Ouest de la RD2209 a été exclu, la zone étant urbanisée, la topographie difficile et le rattrapage de la RD2209 au Sud impossible tant la zone est urbanisée.

Le seul fuseau possible s'avérait donc être à l'Est à de la RD2209.

➤ Etape 2 : la détermination de tracés à l'intérieur du fuseau retenu

Plusieurs variantes ont été déterminées à l'intérieur du fuseau retenu :

- Variante OUEST : Cette variante consiste à implanter le tracé neuf le plus à l'Ouest du fuseau d'étude retenu, en se connectant au Nord au giratoire existant de la RD907. Au Sud, le branchement sur le réseau existant nécessite

- l'aménagement d'un nouveau giratoire, situé immédiatement au Sud du carrefour entre la RD2209 et la rue du Marais ;
- Variante MEDIAN OUEST : Cette variante est similaire à la variante OUEST, mais avec un tracé légèrement décalé vers l'Est,
 - dans la zone médiane du fuseau d'étude retenu. Comme pour la variante OUEST, le branchement sur le réseau existant se fait au Nord sur le giratoire de la RD907 et au Sud sur un giratoire à créer ;
 - Variante EST : Cette variante consiste à implanter le tracé neuf le plus à l'Est du fuseau d'étude retenu, en se connectant au Nord au giratoire existant de la RD907. Comme pour les deux précédentes variantes, le branchement sur le réseau existant se fait au Nord sur le giratoire de la RD907 et au Sud sur un giratoire à créer ;
 - Variante MEDIAN EST : Cette variante est similaire à la variante EST, mais avec un tracé légèrement décalé vers l'Ouest, dans la zone médiane du fuseau d'étude retenu. Comme pour la variante EST, le branchement sur le réseau existant se fait au Nord sur le giratoire de la RD907 et au Sud sur un giratoire à créer ;
 - Variante EST LONG : Cette variante est une dérivée de la variante EST, avec un branchement au Nord sur un nouveau giratoire à créer sur la RD907. Au Sud, le branchement sur le réseau existant nécessite l'aménagement d'un nouveau giratoire, situé immédiatement au Sud du carrefour entre la RD2209 et la rue du Marais ;
 - Variante EXTENSION SUD : Cette variante consiste en une option applicable à chacune des variantes ci-dessus, concernant l'emplacement du giratoire à créer au Sud du tracé neuf. Dans cette variante, ce dernier est décalé vers le Sud dans la zone boisée qui se situe à l'angle de la RD2209 et la rue de Vignolles.

Ces différentes variantes sont illustrées sur la figure ci-après



Une analyse multicritère a permis de retenir la variante Est comme étant le meilleur compromis entre les impacts et les avantages ; elle apparaît plus intéressante sur les plans acoustique, agricole, écologique, tout en satisfaisant aux objectifs de l’opération et aux contraintes techniques.

Le choix du tracé de la variante Est a été acté par le Département de l’Allier, par délibération en date du 13 décembre 2005.

6- Les modalités de concertation préalable du public.

Tout au long de ces études, le Département a concerté sur l'avancement des études. Le tableau ci-dessous dresse un récapitulatif des études et des démarches menées autour du projet de liaison Nord. Chaque phase d'étude a fait l'objet d'une présentation publique, organisée par le Département sous forme d'une exposition suivie d'une réunion publique. Elles ont été réalisées dans chacune des communes susceptibles d'être concernées par le projet et dans les locaux de Vichy Communauté. Les observations recueillies soient dans les boîtes à idées des expositions, soient lors des réunions, ou encore celles reçues directement par courrier ont été examinées en vue des phases d'étude suivantes.

Ainsi, au cours de l'année 2005, 3 expositions (du 17 au 28 janvier, du 14 au 27 juin et du 14 au 25 novembre) et 3 réunions publiques ont eu lieu (le 1^{er} février, le 30 juin et le 29 novembre).

De plus, le maître d'ouvrage a eu des échanges et/ou des réunions quasi-annuels avec chacune des associations suivantes :

- l'association pour la défense des riverains et usagers de la RD2009 favorable au projet,
- l'association contre la liaison nord-est de Creuzier-le-Neuf et Creuzier-le-Vieux.

Enfin, les communes concernées ont été informées de l'avancée des études lors de présentations régulières.

Le maître d'ouvrage n'envisage pas d'autres modalités de concertation.