

Oct. 2013.

CONTOURNEMENT S – O VICHY

Situation 19 km au total.

Travaux suspendus depuis Mars 2012.

8 km en forêt de Montpensier ; défrichage fait sans terrassement.

4 km en zone inondable de l'Allier, prévus sur remblais avec création d'un pont en zone de forte mobilité du cours d'eau.

L'Allier a un régime semi-torrentiel et un débit moyen de 137m³/s (100 à Vichy)

(Pièce jointe N° 2 – carte du tracé prévu en zone inondable en extrémité Sud du contournement).

Impact en hydrologie constante

Restriction de la zone de mobilité du cours d'eau qui est beaucoup plus large que le pont en projet.

La richesse biologique du milieu, entretenue par le déplacement des méandres, est exceptionnelle.

(Pièce jointe N°3 – Lettre au Ministère – 1 page).

En plaine alluviale, l'étranglement de l'espace de mobilité d'un cours d'eau à fort transport solide conduit le courant à éroder son fond entraînant : son incision, l'abaissement de sa ligne d'eau et celui de sa nappe alluviale qui soutient les étiages. En ce lieu l'emprise de nappe, cartographiée par le BRGM, fait d'Est en Ouest deux fois la largeur de la zone inondable qui est de 2 km.

L'incision entraîne aussi l'assèchement des bras morts et la disparition des milieux humides latéraux qui dépendent de la ligne d'eau.

Inondabilité

En cas de crue trentennale (types 2003) toute la zone du tracé routier en projet est sous l'eau avec courant.

En cas de crue centennale la hauteur d'eau dépasse 2 mètres. Dans ce cas il y a surverse du remblai routier qui est prévu 35 cm au-dessus du niveau de crue de probabilité moyenne.

Pour tous les types de crue, la réalisation du projet entraînerait la concentration de la force des courants sous les viaducs, impliquant de nouveaux ouvrages de protection.

ATTENTION. Les cartes d'inondabilité de l'agglomération de Vichy, présentées en comité de bassin le 3 Oct. 2013, ne font pas apparaître l'inondabilité de la zone car elle est en dehors du périmètre de l'agglomération.

(Cf. pièce jointe N°4. Carte d'inondabilité).

HISTORIQUE du PROJET

- 2002 Première présentation du projet.
- 2006 Première enquête publique.
- 2007 DUP
 - Nombreux et vains recours gracieux.
- 2010 (Sept.) Plainte de la FRANE à la Commission Européenne pour atteinte à la morphologie du cours d'eau, en infraction avec la D.C.E.
- 2011 (Mai) Enquête publique Loi sur l'eau.
- 2011 (Oct.) Autorisation des travaux.
- 2012 (Fev.) Recours de la FRANE au tribunal administratif.
- 2012 (Mars) Interruption des travaux par le Préfet de l'Allier.
- 2012 (Mars) Demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.
Avis défavorable du CRSPN confirmé ultérieurement par le CNPN.
- 2012 (Oct.) Annulation de l'autorisation des travaux par le T.A.
- 2013 (Mai) Remise à enquête publique du projet.
- 2013 (Août) Avis favorable de la com. d'enquête.

n.b. [L'intervention de la FRANE à l'enquête publique a déjà été envoyée à FNE Nature.](#)

[\(Voir aussi P.J. N°5 – Intervention de l'assoc. « Allier Sauvage » notamment en ce qui concerne les alternatives possibles pour la traversée du cours d'eau\).](#)

Différences entre le projet annulé et le nouveau soumis au CNPN.

Le tracé et le point de franchissement du cours d'eau sont inchangés.

La conception sur remblais est maintenue.

Dans le nouveau projet, pas plus que dans l'ancien, il n'est fait mention des travaux d'enrochement qui se révéleront nécessaires à hauteur du nouveau pont et sur les deux rives pour protéger l'ouvrage de l'évolution des méandres ; en amont mais aussi en aval pour contrer les effets d'affouillement dus à la concentration du courant des crues sous le viaduc.

Deux éléments nouveaux sont à noter :

- 1) La création d'un viaduc de 150 m, au Nord du tracé en zone inondable ; déversoir d'une partie des crues dont l'écoulement restera barré par le remblais routier sur une longueur de 3,5 km environ.
- 2) Trois mesures compensatoires pour ablation de l'espace de mobilité ; à savoir :
 - Deux désenrochements de berge (sans garantie de maîtrise foncière) au Nord de MOULINS (60 km en aval) aux lieux dits « Chavennes » et « Les verdiaux ».
 - Un détournement du lit de l'Allier, 2 km en amont du projet de pont, sous couvert de protéger la gravière de « La Ballaie » dont le volume en eau ne justifie pas son exclusion de l'espace de mobilité.

(cf. en P.J. N°6, carte d'étude du CEN Allier
et P.J. N°7, carte prévisions de travaux du conseil général 03)

Avis sur les mesures compensatoires

1 Les désenrochements à «Chavennes » et « les verdiaux » :

L'incision du lit que provoquerait l'entonnement du cours d'eau au Sud de St Yorre, ne peut pas être compensée par les apports d'alluvions de ces désenrochements prévus 60 km en aval.

2 Le creusement d'un nouveau lit, 2 km en amont du projet de pont, avec quelques enlèvements d'épis (dont on ne sait pas où seront déversés les matériaux) porte sur un secteur où la dynamique fluviale est en mesure de réaliser elle-même l'effet escompté (elle a déjà contourné une partie de ces enrochements et continuera à le faire).

Outre l'inutilité de cette dernière intervention s'ajoute la perturbation forte qu'apporteraient des pelleteuses et des camions sur des espaces fragiles que sont la ripisylve et les milieux aquatiques, supports de vie sauvage sous de multiples formes.

3 L'ensemble des mesures ne respecte pas les principes prescrits par le SDAGE et par le ministère de tutelle.

Fonctionnalité : Les milieux reconstitués n'ont pas les fonctionnalités compensatoires de l'impact sur l'hydrologie du cours d'eau.

Éviter la destruction de milieux : Le maître d'ouvrage n'a pas fait la preuve que son projet ne pouvait pas traverser le cours d'eau en un autre point.

Réduire : Le principe est de réduire la consommation de surfaces agricoles, forestières et naturelles et, pour ce faire, de privilégier des espaces déjà artificialisés dans le choix d'implantation des projets d'aménagement. En l'occurrence le projet de traversée en plaine inondable fait disparaître, en plus des milieux naturels, des terres cultivées qui n'ont pas un impact irréversible comme celui d'une infrastructure routière.

Compenser : Les mesures compensatoires devraient être additionnelles aux actions publiques existantes ou prévues en matière de restauration de l'Environnement.

Dans le cas présent les mesures proposées par le maître d'ouvrage sont déjà prévues dans le SAGE Allier aval et dans le Xème programme de l'Agence de l'eau Loire Bretagne qui finance les mesures de restauration morphologique des cours d'eau.

Remarques complémentaires

La FRANE a maintenu sa plainte à la commission Européenne.
Elle se prépare à un référé-suspension si nécessaire.

Le montage financier du projet est un **Partenariat Public Privé** pour une somme finale très probablement supérieure aux prévisions avancées par le pétitionnaire. Ce dernier aspect n'est pas un motif à prendre en considération en CNPN mais peut rester en filigrane dans un contexte de crise écologique et financière.