



## 16ème législature

<b>Question N° : 247</b>	<b>De M. Nicolas Ray ( Les Républicains - Allier )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports routiers</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Projet de contournement nord-ouest de Vichy</b>	<b>Analyse &gt; Projet de contournement nord-ouest de Vichy.</b>
Question publiée au JO le : <b>21/03/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>29/03/2023</b> page : <b>3132</b>		

### Texte de la question

M. Nicolas Ray attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le projet de contournement routier nord-ouest (CNO) de Vichy, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la DREAL. La réalisation de ce projet routier est promise par l'État depuis près de 20 ans. En 2004, lors du plan de restructuration de Giat Industries, l'État avait en effet signé un « contrat de site » pour le bassin d'emploi de Vichy qui prévoyait un soutien à la réhabilitation des friches industrielles et au développement des réseaux de communication dont faisait partie le projet de contournement routier. Depuis cette date, tous les autres partenaires de ce contrat de site ont réalisé leurs engagements : l'APRR a réalisé la desserte autoroutière A719 (100M d'euros) ouverte en 2015, le conseil départemental a réalisé et mis en service le Contournement Sud-Ouest (CSO) en 2016 (70 millions d'euros), la communauté d'agglomération a réalisé le nouveau boulevard urbain traversant le cœur d'agglomération en 2017 (27 millions d'euros). Ces infrastructures routières ne pourront produire leur plein intérêt qu'avec la réalisation du CNO qui est aujourd'hui le seul maillon manquant du désenclavement routier. Une fois le CNO réalisé, la fréquentation du CSO sera accrue de 40 %, alors que ce contournement est largement sous utilisé actuellement. Le CNO doit permettre de désengorger l'actuelle RD6 qui relie Saint-Rémy en Rollat à Bellerive-sur-Allier et la RD 2209 (route de Gannat), voie utilisée par plus de 22 000 véhicules par jour dont plus de 20 % de poids lourds. De nombreux embouteillages se produisent systématiquement aux heures de pointe. Cette situation n'est plus supportable pour les nombreux riverains de cet axe qui traverse plusieurs zones résidentielles. La RD 6 dessert également des emplacements stratégiques et emblématiques de l'agglomération de Vichy, tels que l'hippodrome et surtout le CREPS dont les importants travaux de rénovation actuelle sont cofinancés par l'État. Pour rappel, la réalisation du CNO permettra de réduire le nombre de poids lourds de 70 % et de véhicules légers de 20 % sur la RD6. Ce maillon doit aussi permettre de faciliter la liaison entre l'autoroute et la RN7. Après plusieurs années de retard, l'enquête publique a enfin pu être menée à son terme fin décembre début janvier. Néanmoins, la commission d'enquête publique a rendu un avis négatif le 21 février 2023. Dans cet avis, la commission a pourtant souligné les nombreux bénéfices de ce projet sur la réduction du trafic poids lourds sur la RD 6 et la RD 2209 ainsi que la réduction des nuisances pour les riverains ou encore la facilitation de l'installation de nouvelles activités économiques notamment sur le site de Montpertuis, site de 120 hectares anciennement classé Seveso 2. Par ailleurs, la commission d'enquête ne propose aucune solution alternative crédible. Si cet avis n'est que consultatif, M. le député souhaite néanmoins rappeler le caractère essentiel de ce projet tant pour l'amélioration du cadre de vie et que pour le développement économique du bassin de Vichy. Si elles doivent bien évidemment être prises en compte, les considérations environnementales ne doivent pas empêcher tout développement d'infrastructures, surtout dans un bassin de vie dont le cadre naturel est largement préservé. C'est la raison pour laquelle M. le député souhaite savoir quelles mesures le Gouvernement entend



prendre pour soutenir le projet de contournement routier nord-ouest de Vichy tant sur le plan technique que financier. Il souhaite notamment savoir si le financement de l'État sera bien inscrit dans le volet infrastructures du Contrat de plan État-région qui doit être signé dans les prochains mois.

## Texte de la réponse

### CONTOURNEMENT NORD-OUEST DE VICHY

**M. le président.** Nous partons dans l'Allier. La parole est à M. Nicolas Ray, pour exposer sa question, no 247, relative au contournement nord-ouest de Vichy.

**M. Nicolas Ray.** Ma question porte sur le projet de contournement nord-ouest de Vichy promis par l'État, il y a plus de vingt ans, lors de la fermeture du site d'armement de Giat Manurhin.

Depuis cette date, tous les autres partenaires du contrat de site ont réalisé leurs engagements : la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) a construit la desserte autoroutière en 2015 ; le conseil départemental a réalisé le contournement sud-ouest en 2016 ; la communauté d'agglomération a mis en service le boulevard urbain en 2017. Seul l'État n'a pas rempli sa part du contrat. Le contournement nord-ouest est en effet le dernier maillon manquant, sans lequel les autres ne pourront produire leur plein effet.

Pour rappel, ce contournement doit permettre de désengorger les routes départementales RD6 et RD2209. Cet axe est utilisé par plus de 22 000 véhicules par jour, dont plus de 20 % de poids lourds, et il borde des lieux emblématiques de notre agglomération, tels que l'hippodrome, le centre omnisports et le centre de ressources, d'expertise et de performance sportive (Creps).

Le 21 février dernier, la commission d'enquête publique a rendu son rapport. Elle a souligné les nombreux bienfaits de ce projet tant pour la réduction des nuisances que pour le développement de nos zones d'activités économiques. Toutefois, elle a rendu un avis négatif, notamment pour des considérations environnementales. Pourtant, s'ils doivent bien évidemment être pris en considération, ces aspects ne doivent pas empêcher la réalisation d'une infrastructure vitale pour notre territoire.

Comme pour l'avis rendu pour les travaux de la ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand, on constate que ces autorités indépendantes, dépourvues de toute légitimité, empêchent ou retardent très souvent la réalisation de projets d'aménagement structurants pour nos territoires. Il faudrait envisager de supprimer le caractère contraignant de tous ces avis, qui ne devraient être que consultatifs.

Par ailleurs, comme vous les savez, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis récemment son rapport à Mme la Première ministre. Le scénario retenu, dit de planification écologique, nous inquiète, monsieur le ministre délégué. Le grand perdant de ce scénario, ce sont justement les routes et nos territoires ruraux. Ce rapport ne cite même pas la célèbre route nationale RN7, dont les travaux de modernisation doivent être poursuivis, aussi bien dans l'Allier que dans la Loire.

C'est pourquoi j'aimerais savoir comment vous comptez soutenir la réalisation du contournement nord-ouest de Vichy tant sur le plan technique que financier et si le financement de l'État sera bien inscrit dans le volet mobilités du prochain contrat de plan État-région (CPER).

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville et du logement.

**M. Olivier Klein**, *ministre délégué chargé de la ville et du logement*. Comme vous le rappelez, le projet de contournement nord-ouest de Vichy est une opération sous maîtrise d'ouvrage de l'État et pour laquelle les attentes locales sont fortes. Elle doit permettre de dévier le trafic de transit des zones résidentielles de l'agglomération et d'améliorer la desserte de zones économiques.

Une enquête publique s'est déroulée du 28 décembre 2022 au 6 janvier 2023. La commission d'enquête, vous l'avez rappelé, a formulé un avis défavorable à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la demande d'autorisation environnementale.

L'avis de la commission d'enquête est ainsi en cours d'examen par les services de l'État, avec l'objectif de garantir la sécurité juridique des décisions qui seront prises, qu'il s'agisse de la déclaration d'utilité publique ou de l'autorisation environnementale, ces deux sujets étant distincts.

Comme l'a rappelé la Première ministre lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, nous ne pouvons pas faire l'économie d'une réflexion sur chaque projet d'extension du réseau routier. C'est dans ce cadre que nous examinerons une possible inscription de l'opération dans le prochain volet mobilité du contrat de plan État-région et il n'est pas possible d'anticiper dès à présent le résultat des négociations qui seront menées par la préfète de région avec les collectivités locales. Les besoins exprimés dans la région Auvergne-Rhône-Alpes sont en effet très importants.

Une forte participation des collectivités locales sera dans tous les cas nécessaire pour permettre le bon déroulement de l'opération qui devrait se poursuivre, si sa priorité est confirmée, sous la maîtrise d'ouvrage de la région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de l'expérimentation prévue par la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite loi 3DS.

**M. le président.** La parole est à M. Nicolas Ray.

**M. Nicolas Ray.** Merci, monsieur le ministre délégué, pour ces précisions. Rappelons que l'État s'était engagé à réaliser cette part du contournement, car, comme je l'ai expliqué, la réalisation de celui-ci avait été répartie entre les différents acteurs publics. Cela fait plus de vingt ans qu'une écrasante majorité de la population attend ce contournement. Maintenant, plus que jamais, il est temps que l'État tienne sa parole.