

Un des projets du contournement du Grand Clermont:

Le nouveau pont sur l'Allier

Le Contexte

Le Pays du Grand Clermont regroupe 108 communes et 10 intercommunalités de communes avec 412 000 habitants. Le périmètre du Grand Clermont (Figure 1)

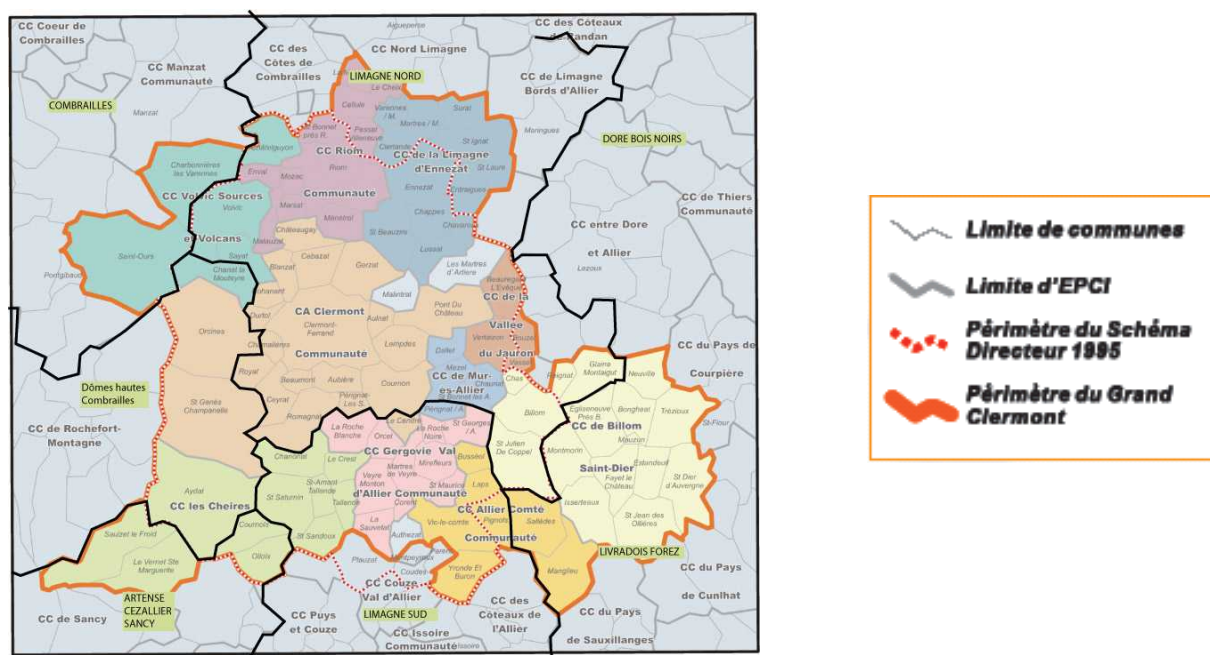


Figure 1 Le périmètre du Grand Clermont

La déclinaison réglementaire du Grand Clermont est le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale). Le SCOT définit l'organisation de l'espace pour le Grand Clermont en élaborant un projet d'aménagement des espaces urbains, naturels et agricoles ainsi qu'en définissant les projets d'équipements et de services. Pour que le Grand Clermont puisse rivaliser avec d'autres grandes métropoles, le SCOT souhaite développer l'attractivité du territoire et prévoit le gain de 50 000 habitants en 15 ans. Cette prévision démographique peu réaliste a été récemment remise en cause par le préfet du Puy-de-Dôme, il a demandé la révision du SCOT. La prévision de l'augmentation de la population entraîne un certain nombre de réflexion autour du développement économique, de l'habitat, des services et des transports.

Le prix du foncier et un cadre de vie de qualité incitent les urbains à s'installer dans la périphérie clermontoise. L'urbanisation croissante autour de la métropole Clermontoise a entraîné un engorgement des axes routiers plus particulièrement dans le sud du Grand Clermont.

Le contournement Sud-Est du Grand Clermont

Pour palier aux problèmes d'engorgements des axes routiers, le Plan De déplacement Urbain (PDU) prévoit 4 projets d'infrastructures routières pour le contournement Sud-Est du Grand Clermont, l'avenue Sud, l'élargissement d'une portion de A71/75, le boulevard sud ouest (BOS) et le Contournement de Cournon d'Auvergne et Pérignat-sur-Allier avec la construction d'un nouveau pont sur l'Allier. Le SCOT et le PDU qui suit les orientations du SCOT sont en cours de révision. Ces projets peuvent être remis en cause.

Un nouveau pont sur l'Allier

Actuellement, la traversée de l'Allier pour le contournement Sud-Est de Clermont se fait au niveau des communes de Cournon d'Auvergne et Pérignat-sur-Allier. La traversée quotidienne de ses deux communes par 20 000 voitures et 2 000 camions entraine des problèmes de saturation du réseau, de sécurité et des pollutions sonores. Les habitants de Cournon et l'association E.N.P.A. (Ensemble pour un Nouveau Pont sur l'Allier) ont exprimé leurs mécontentements de la situation. Le conseil général du Puy-de-Dôme a engagé une réflexion autour de la construction d'un nouveau pont sur l'Allier de 425 mètres (voir Figure 2) Ce projet a été déclaré d'utilité publique suite au vote à l'unanimité par les conseillers généraux.

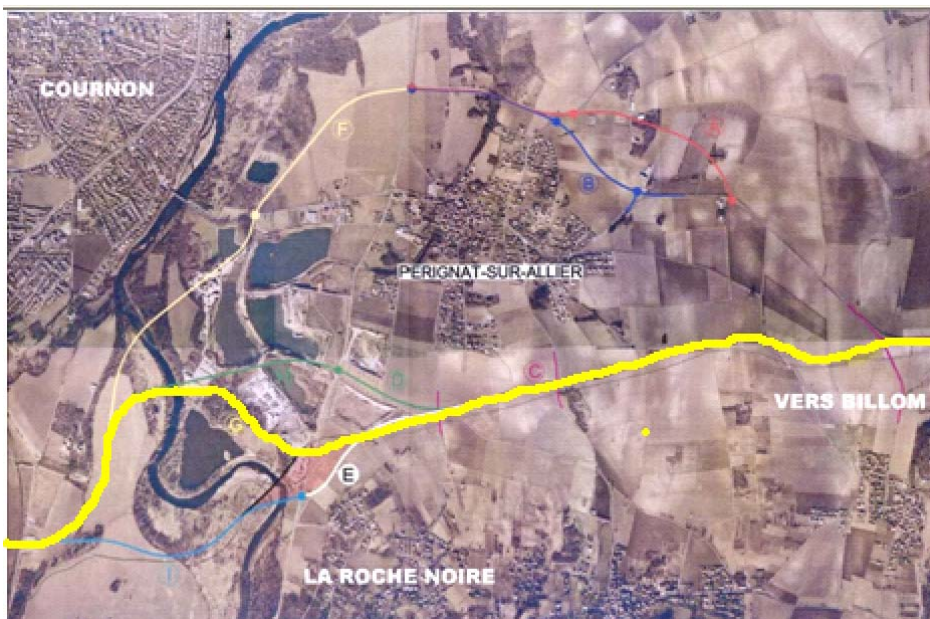


Figure 2 Etudes de tracés pour le nouveau pont sur l'Allier (Référence <https://sites.google.com/site/enpacournon/5--les-traces>)

Les résultats de l'étude d'impact du contournement de Cournon d'Auvergne-Pérignat sur Allier.

La construction d'un nouveau pont permettrait de limiter le trafic routier dans la commune de Cournon d'Auvergne. Le gain de temps pour les automobilistes pourrait aller jusqu'à 7 minutes soit 10% du temps de parcours. Ce projet entrainerait une augmentation de 40% du nombre de logements à créer pour les communes du Val d'Allier et des Contreforts du Livradois. La pression de l'urbanisation sur les surfaces agricoles entrainerait une accentuation du mitage des paysages et l'urbanisation des rivages de l'Allier. Certaines

communes comme Billon seraient particulièrement touchés par les nuisances sonores et les émissions de Gaz des véhicules.

Le financement

Le coût du projet du pont sur l'Allier a été évalué à 35 et 37 millions d'euros. Le contournement de Pérignat-sur-Allier coûterait 6,5 millions d'euros. En rive gauche de la rivière, le tracé est estimé entre 28,5 et 30,5 millions d'euros. (Chiffre de 2008) Ces chiffres sont une estimation. La construction de ce pont pourrait se révéler plus coûteuse. En effet, ce pont se situerait sur une nappe alluviale qui est la principale ressource en eau potable pour les collectivités de la région. Un pont suspendu pourrait être nécessaire. Pour information, le coût au kilomètre de la construction d'un tramway varie de 10 à 15 millions d'euros.

Les opposants

Plusieurs associations s'opposent au projet du pont sur l'Allier.

L'association DE.SI.BEL. de défense et promotion du site de Bellerive (Pérignat) fait la promotion du futur parc Ecopôle à vocation ornithologique. Elle souhaite mettre en valeur le Val d'Allier qui recèle des richesses écologiques remarquables (zone de divagation, zone de nidification, frayères, forêts alluviales...), et une grande diversité de milieux.

L'association Roche noire sauvegarde environnement (RNSE) a pour but de préserver l'environnement et le patrimoine de la commune de Roche Noire. Elle est opposée au contournement de Pérignat et Cournon.

L'impact environnemental

Des puits de captages

Les puits de captage des communes de la Roche Noire et des Martres-de-Veyre sont concernés par le projet d'un pont sur l'Allier. La compatibilité du projet avec les risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux captées n'a pas été vérifiée.

Des espaces naturels sensibles

L'étang des Pacages

Le contournement de Cournon passerait au nord de l'Etang des Pacages, c'est un site classé espace naturel sensible, propriété du Conseil Général. Des aménagements réalisés sur les berges et le fond ont permis le retour d'un certain nombre d'oiseaux. Des observatoires permettent de suivre leur comportement.

Le site Ecopôle

Le contournement de Cournon passerait aussi à proximité du site du projet Ecopôle. Ce projet a pour objectif l'aménagement paysager des anciennes gravières permettant à la flore et à la faune traditionnelles de se réappropriier ces espaces et de préserver ainsi la biodiversité de ce milieu.

L'Allier

Le pont sur l'Allier devra être protégé par des enrochements. Cet aménagement aura pour conséquence l'aggravation de l'enfoncement du lit de l'Allier et de sa nappe (perte de

ressource en eau) Une étude hydraulique pour évaluer l'impact de ce projet sur la rivière avait été demandée par la commission d'enquête publique en 2006. Cette étude n'a toujours pas été réalisée. Ce projet va à l'encontre des objectifs du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Allier (SAGE) en cours d'élaboration et à l'encontre de la Directive européenne sur l'Eau qui n'autorise pas le recul de qualité des milieux aquatiques, notamment par des enrochements.

La priorité au déplacement automobile

Le projet du pont sur l'Allier ne prend pas en compte la lutte contre le changement climatique par la limitation des émissions des gaz à effet de serres pourtant inscrit comme un des objectifs du SCOT. Les transports publics y sont peu promus. Le développement des transports publics dans les zones périurbaines permettrait de limiter l'exclusion des personnes non motorisées

Des solutions alternatives

Les infrastructures actuelles sont inadaptées, l'amélioration des transports est nécessaire. Cependant, des solutions alternatives à un nouveau pont sur l'Allier peuvent être développées pour améliorer le trafic. Le développement de transports en commun comme des lignes ferroviaires de proximités, l'allongement des liaisons de bus, de trams et l'augmentation de la fréquence pourraient permettre de désengorger le trafic.

L'augmentation de l'attractivité des pôles de vies par le développement d'emploi, des commerces, des services pourrait permettre de limiter les déplacements.

Références

<http://www.smtc-clermont-agglo.fr/>

<http://www.legrandclermont.com/Le-SCOT-du-Grand-Clermont.html>

<http://www.clermontmetropole.org/html/territoire.html>

http://www.puy-de-dome.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/V120_A3_PAC_SCOT_GRAND_CLERMONT_cle6eb661.pdf