MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.01

2ème Pont – Avis sur la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de conseillers communautaires	**79**
Nombre de membres en exercice	**79**
Nombre de membres présents ou représentés	72

SEANCE DU 15 JANVIER 2020

Le quinze janvier deux mille vingt, à dix-sept heures, les délégués du Conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Moulins, se sont réunis sur convocation du président, Monsieur Pierre-André PÉRISSOL, en date du huit janvier deux mille vingt et sous la présidence de Monsieur Pierre-André PERISSOL à la salle des fêtes de Moulins, commune siège de Moulins Communauté.

ETAIENT PRESENTS

Président de Moulins Communauté : Pierre-André PERISSOL

Vice-Présidents : Jean-Marie LESAGE, Alain DENIZOT, Annick DELIGEARD, Cécile DE BREUVAND, Brigitte DAMERT, Claude VANNEAU, Jacques LAHAYE, Joël LAMOUCHE ;

Membres du Bureau : Jean-Michel BOURGEOT, Éliane HUGUET, Marie-Thérèse JACQUARD, Guillaume MARGELIDON, René MARTIN, Danièle THIERIOT, Philippe TOURET, Martine AURAMBOUT-SOULIER, Ludovic BRAZY, Jean-Claude CHAMIGNON, Philippe CHARRIER, Dominique DESFORGES DESAMIN, Alain DESSERT, Jean-Louis GUY, Jérôme LABONNE, Jean-Claude LEFEBVRE, Jean-Pierre METHENIER (présent en début de séance), Jean-Luc MOSNIER (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Bernadette MARTIN, Noël PRUGNAUD (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Catherine TABOURNEAU, Frédéric VERDIER ;

Délégués titulaires : Alain BORDE, Michel BORDE, Jean-Pierre BRUNEAUD, Hamza BUDAK, Jacques CABANNE, Guy CHARMETANT, Max CHAUSSIN, Alain CHERVIER, Jennifer CREUSEVAUT, Christophe DE CONTENSON, Danielle DEMURE, Bernadette DEVEAU, Pascale FOUCAULT, Marie-Thérèse GOBIN, Jean-Michel GRIFFET, Johnny KARI, Gilbert LARTIGAU, Isabelle LASMAYOUS, Dominique LEGRAND, Stefan LUNTE, Daniel MARCHAND, Yannick MONNET, Jean-Michel MOREAU, Pascal PERRIN, Christian PLACE, Philippe PRUGNEAU, Etienne RICHET, Nicole TABUTIN, Alain VENDANGE, Yves VENIAT (présent en début de séance).

Délégué suppléant :

ONT DONNE POUVOIR :

Jean-Claude ALBUCHER à Frédéric VERDIER, Nathalie MARTINS à Cécile DE BREUVAND, Françoise de CHACATON à Annick DELIGEARD, Monique TOUSSAINT à Pascal PERRIN, Békéddha BENZOHRA à Johnny KARI, Pierre BRENON à Jean-Marie LESAGE, Norbert BRUNOL à Christophe DE CONTENSON, Annie CHARMANT à Nicole TABUTIN, Ghislain COLLAS DE CHATELPERRON à Jean-Claude CHAMIGNON, Guillaume DEVAUX à Brigitte DAMERT, Odile LAINE à Stefan LUNTE, Gérard RENAUD à Jacques CABANNE,

ONT DONNE POUVOIR EN COURS DE SEANCE

Jean-Pierre METHENIER à Eliane HUGUET à partir de la délibération n°C.20.01, Jean-Luc MOSNIER à Jérôme LABONNE à partir de la délibération n°C.20.04, Noël PRUGNAUD à Alain BORDE à partir de la délibération n°C.20.034.

ETAIENT EXCUSES :

Jean-Michel LAROCHE, Michel SAMZUN, André JARDIN, Michel MARMIN, Lionel OLIVIER, Alain VIRLOGEUX, Yves VENIAT à partir de la délibération n°C.20.01

SECRETAIRE DE SEANCE :

Ludovic BRAZY

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-01-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.01

Direction Urbanisme et Habitat
Service : Urbanisme
Réf : BG/AC

2ème Pont – Avis sur la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale

Le Conseil Communautaire, sur présentation de Monsieur Jean-Claude CHAMIGNON,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

Vu les statuts de la Communauté d'Agglomération,

Vu le Code d'Urbanisme, et notamment les articles L153-54 et suivants,

Vu la délibération n°C.18.1 du 26 janvier 2018 du conseil communautaire de Moulins Communauté, relative au dépôt des dossiers règlementaires pour le deuxième pont sur l'Allier à Moulins,

Vu le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 09/04/2019 sur les dossiers de mise en compatibilité

Vu les arrêtés préfectoraux n°1641/2019 du 3 juillet 2019 et n°1685/2019 du 10 juillet 2019, portant ouverture de l'enquête publique relative au projet de 2ème pont,

Considérant que par arrêtés préfectoraux des 3 et 10 juillet 2019, Mme la Préfète de l'Allier a prescrit l'ouverture conjointe d'une enquête publique préalable à une autorisation environnementale unique, à une déclaration d'utilité publique, et à la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Moulins Communauté et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Neuvy et d'une enquête parcellaire pour la réalisation du projet d'aménagement urbain de l'agglomération moulinoise (2ème pont et barreau routier),

Considérant que ces enquêtes publiques ont été organisées du 2 septembre au 11 octobre 2019,

Considérant que pour permettre la réalisation de ce projet, il est nécessaire de procéder à une mise en compatibilité du SCOT de Moulins Communauté sur les éléments suivants :

- **Intégration du projet dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :**

Afin de garantir la compatibilité entre le projet et le SCOT, les infrastructures prévues intégrant la réalisation du pont et du barreau de raccordement sont venues compléter le PADD par l'intégration dans l'axe 1/thème 4 « accessibilité, transports, déplacements, desserte du territoire », de précisions concernant la mise à niveau des infrastructures. Le projet est ainsi clairement identifié comme l'un des axes d'amélioration principaux qui va contribuer à améliorer les conditions d'accès et de circulation dans et aux abords de l'agglomération. Ce projet va en effet permettre de créer davantage de perméabilité entre l'ouest et l'est en doublant le nombre de points de passage au-dessus de l'Allier au centre de l'agglomération et en fluidifiant le trafic aux abords.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-01-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- **Intégration du projet dans le Document d'Orientation Générale (DOG)**

Le DOG du SCOT de Moulins Communauté, qui traduit les objectifs du PADD, vient promouvoir la réalisation du pont et du barreau par la définition d'orientations qui visent à affirmer leur rôle en tant qu'éléments liants des deux rives et plus globalement, de l'est et de l'ouest du territoire. Ils proposent en effet, une réponse à la nouvelle distribution des flux routiers souhaitée, à l'échelle de l'agglomération. Il s'attache néanmoins, à conforter les orientations principales du PADD en affirmant la préservation des terres agricoles et naturelles situées aux abords du tracé du barreau. Le DOG (cartes espaces agricoles et naturels) met en effet, en avant le rôle des secteurs accueillant les projets d'infrastructures dans la fonctionnalité écologique du territoire et donc la nécessité d'intégrer les enjeux de préservation de ces espaces dans le projet (localisation dans la ZNIEFF du Val d'Allier Nord et berges de l'Allier classées en site Natura 2000). Le développement urbain que pourrait ainsi, induire l'arrivée de ces nouvelles infrastructures, est donc, contenu dans le projet de mise en compatibilité du SCOT.

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article L 153-54 du Code de l'Urbanisme, le projet de mise en compatibilité a fait l'objet d'un examen conjoint au cours d'une réunion qui s'est tenue le 9 avril 2019 et à l'issue de laquelle l'ensemble des participants a émis un avis favorable,

Considérant que la Commission d'enquête a rendu un avis défavorable le 14 novembre 2019, à la mise en compatibilité du SCOT en raison de son précédent avis défavorable concernant la déclaration d'utilité publique du projet de 2ème pont,

Considérant que la Commission d'enquête regrette qu'une mise en compatibilité ait été engagée alors même qu'une révision est en cours. Une telle analyse constitue une remise en cause du principe même de la mise en compatibilité : cette procédure, prévue aux articles L 143-40 et suivants du Code de l'urbanisme, a pour vocation de permettre justement la réalisation de projets majeurs (d'utilité publique) sans mettre en œuvre une procédure de révision, beaucoup plus complexe et longue (car touchant des thématiques variées)

Considérant que le dossier de mise en compatibilité du SCoT, tel que présenté dans le présent dossier, est suffisant. Ainsi, comme le rappelle la MRAE dans son avis, « *les modifications proposées permettent effectivement la réalisation du projet et n'appellent pas d'observation particulière* ».

Considérant que conformément à l'article L143-48 du Code de l'urbanisme, à l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsque la procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat,

Vu l'avis de la commission et du Bureau communautaire,

Le rapporteur entendu et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide, à l'unanimité (Marie-Thérèse GOBIN et Yannick MONNET ne prennent pas part au vote) :

- **De donner** un avis favorable à la mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Moulins Communauté dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement urbain de l'agglomération intégrant un 2nd pont sur l'Allier.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-01-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme,
Pour le Président et par délégation,
La Vice-Présidente déléguée à
L'Administration Générale et au personnel,

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MOULINS
MOULINS

Cécile de BREUVAND

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-01-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.02

Déclaration d'utilité publique 2ème pont – Déclaration de projet

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de conseillers communautaires	**79**
Nombre de membres en exercice	**79**
Nombre de membres présents ou représentés	72

SEANCE DU 15 JANVIER 2020

Le quinze janvier deux mille vingt, à dix-sept heures, les délégués du Conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Moulins, se sont réunis sur convocation du président, Monsieur Pierre-André PÉRISSOL, en date du huit janvier deux mille vingt et sous la présidence de Monsieur Pierre-André PERISSOL à la salle des fêtes de Moulins, commune siège de Moulins Communauté.

ETAIENT PRESENTS

Président de Moulins Communauté : Pierre-André PERISSOL

Vice-Présidents : Jean-Marie LESAGE, Alain DENIZOT, Annick DELIGEARD, Cécile DE BREUVAND, Brigitte DAMERT, Claude VANNEAU, Jacques LAHAYE, Joël LAMOUCHE ;

Membres du Bureau : Jean-Michel BOURGEOT, Éliane HUGUET, Marie-Thérèse JACQUARD, Guillaume MARGELIDON, René MARTIN, Danièle THIERIOT, Philippe TOURET, Martine AURAMBOUT-SOULIER, Ludovic BRAZY, Jean-Claude CHAMIGNON, Philippe CHARRIER, Dominique DESFORGES DESAMIN, Alain DESSERT, Jean-Louis GUY, Jérôme LABONNE, Jean-Claude LEFEBVRE, Jean-Pierre METHENIER (présent en début de séance), Jean-Luc MOSNIER (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Bernadette MARTIN, Noël PRUGNAUD (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Catherine TABOURNEAU, Frédéric VERDIER ;

Délégués titulaires : Alain BORDE, Michel BORDE, Jean-Pierre BRUNEAUD, Hamza BUDAK, Jacques CABANNE, Guy CHARMETANT, Max CHAUSSIN, Alain CHERVIER, Jennifer CREUSEVAUT, Christophe DE CONTENSON, Danielle DEMURE, Bernadette DEVEAU, Pascale FOUCAULT, Marie-Thérèse GOBIN, Jean-Michel GRIFFET, Johnny KARI, Gilbert LARTIGAU, Isabelle LASMAYOUS, Dominique LEGRAND, Stefan LUNTE, Daniel MARCHAND, Yannick MONNET, Jean-Michel MOREAU, Pascal PERRIN, Christian PLACE, Philippe PRUGNEAU, Etienne RICHET, Nicole TABUTIN, Alain VENDANGE, Yves VENIAT (présent en début de séance).

Délégué suppléant :

ONT DONNE POUVOIR :

Jean-Claude ALBUCHER à Frédéric VERDIER, Nathalie MARTINS à Cécile DE BREUVAND, Françoise de CHACATON à Annick DELIGEARD, Monique TOUSSAINT à Pascal PERRIN, Békéddha BENZOHRA à Johnny KARI, Pierre BRENON à Jean-Marie LESAGE, Norbert BRUNOL à Christophe DE CONTENSON, Annie CHARMANT à Nicole TABUTIN, Ghislain COLLAS DE CHATELPERRON à Jean-Claude CHAMIGNON, Guillaume DEVAUX à Brigitte DAMERT, Odile LAINE à Stefan LUNTE, Gérard RENAUD à Jacques CABANNE,

ONT DONNE POUVOIR EN COURS DE SEANCE

Jean-Pierre METHENIER à Eliane HUGUET à partir de la délibération n°C.20.01, Jean-Luc MOSNIER à Jérôme LABONNE à partir de la délibération n°C.20.04, Noël PRUGNAUD à Alain BORDE à partir de la délibération n°C.20.034.

ETAIENT EXCUSES :

Jean-Michel LAROCHE, Michel SAMZUN, André JARDIN, Michel MARMIN, Lionel OLIVIER, Alain VIRLOGEUX, Yves VENIAT à partir de la délibération n°C.20.01

SECRETAIRE DE SEANCE :

Ludovic BRAZY

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.02

Direction Urbanisme et Habitat
Service : Urbanisme
Réf : AD/BG/AC

Déclaration d'utilité publique 2ème pont – Déclaration de projet

Le Conseil Communautaire, sur présentation de Monsieur Jean-Claude CHAMIGNON,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de l'urbanisme,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu la délibération n°C.15.12 en date du 13 février 2015 définissant les modalités de la concertation,

Vu la délibération n°C.15.112 en date du 9 octobre 2015 relative au bilan de la concertation,

Vu la délibération n°C.17.208 en date du 29 septembre 2017 portant modification statutaire de Moulins Communauté et intégrant la compétence « Ouvrages structurants : 2ème pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes »,

Vu l'arrêté interpréfectoral en date du 27 décembre 2017 et du 4 janvier 2018 portant modification statutaire de Moulins Communauté et actant la prise de compétence « Ouvrages structurants : 2ème pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes »,

Vu la délibération n° C.18.1 en date du 26 janvier 2018 par laquelle le conseil communautaire décide d'approuver le dossier d'enquête publique unique, d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à solliciter toutes les autorisations nécessaires en vue de la réalisation du 2ème pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes, à solliciter auprès du Préfet, après instruction du dossier par les services de l'Etat, l'ouverture de l'enquête publique unique nécessaire, à réaliser les acquisitions foncières à l'amiable ou par voie d'expropriation,

Vu l'avis favorable, avec conditions, du Conseil National de la Protection de la Nature en date du 23 mai 2019,

Vu l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale du 25 mai 2019,

Vu les arrêtés préfectoraux des 3 et 10 juillet 2019 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à une autorisation environnementale unique, à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Moulins Communauté et du Plan Local d'Urbanisme de Neuvy, ainsi qu'une enquête parcellaire,

Vu le procès-verbal de synthèse des observations recueillies remis par la Commission d'enquête le 22 octobre 2019,

Vu le mémoire en réponse de Moulins Communauté en date du 5 novembre 2019,

Vu le rapport d'enquête et les conclusions et avis motivés remis à Madame la Préfète de l'Allier le 19 novembre 2019 par la Commission d'enquête, et transmis à Moulins Communauté le 25 novembre,

Considérant que le projet de 2nd franchissement de l'Allier à Moulins, tel que soumis à enquête publique et dont le coût des travaux est estimé à 30 M € HT, prévoit les aménagements suivants :

- La réalisation d'un nouveau franchissement de l'Allier reliant le centre-ville de Moulins et le quartier de la Madeleine en rive gauche,

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Des aménagements en rive gauche : création d'un carrefour giratoire, rampe d'accès, ouvrages d'assainissement, reprise des accès à la rue des Magnots et au chemin de la Gare aux Bateaux, aménagements paysagers,
- Des aménagements en rive droite : création d'un carrefour giratoire, aménagements d'une partie du cours de Bercy et de l'allée des Soupirs, de la levée des Gâteaux, reprise des accès aux installations sportives, reprise de la contre-allée du cours de Bercy, aménagements paysagers,
- La rénovation de la bande de roulement de la RD13 (route de Montilly) entre le nouveau franchissement et le barreau routier,
- La création d'un barreau routier reliant la RD13 et la RD953 (route de St-Menoux), comprenant les deux giratoires d'accès.

Considérant qu'au regard des objectifs du projet de 2nd franchissement de l'Allier, la réalisation de celui-ci relève d'une opération d'intérêt général car la présence d'un seul franchissement, comme actuellement, constitue une menace de paralysie du territoire, de la ville préfecture et de blocage des services de secours en cas de fermeture du pont.

Considérant que cette opération s'inscrit ainsi pleinement dans le projet de territoire de Moulins Communauté, en vue de renforcer son attractivité et son désenclavement et dont les objectifs principaux sont les suivants :

- **Privilégier les modes de transport alternatifs, dont les modes doux, en cœur d'agglomération** et le long de l'Allier par la **reconquête de la rivière Allier** et de ses berges, en partenariat avec la Région Auvergne Rhône Alpes et le Département de l'Allier.
  Le développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, passe ainsi nécessairement par la construction d'un 2ème pont en cœur d'agglomération. En raison du caractère très rural de l'agglomération moulinoise (environ 40 habitants / km²), la voiture individuelle reste le moyen de transport privilégié et indispensable pour de nombreux habitants. Le projet de 2ème pont constitue un prérequis pour permettre le développement de ces modes de transport alternatifs (piétons, cyclistes, transports en commun) pour les échanges Est/Ouest, enjeu considérable pour lutter contre le réchauffement climatique : en effet, il est actuellement très difficile (et accidentogène) de traverser l'Allier pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun (qui subissent les mêmes embouteillages que les voitures individuelles et ne constituent donc pas, en l'état actuel, une solution alternative efficace). Aujourd'hui, pour développer les modes de transport alternatifs et ainsi limiter l'usage de la voiture, il est nécessaire d'aménager des espaces dédiés à ces modes : du fait de la pression automobile (environ 20 000 véhicules / jour), la présence de trois voies de circulation est déjà préjudiciable aux heures de pointe du soir, il est donc impossible d'en supprimer une au profit des modes alternatifs. La création du 2ème pont permet, en plus d'offrir une 4ème voie de circulation pour les voitures automobiles, de créer un large trottoir sur le nouveau pont pour une circulation partagée entre piétons et cyclistes mais aussi de dédier, une fois le pont Régemortes rénové, une voie pour les modes de transport alternatifs.

- **Valoriser le patrimoine** du cœur d'agglomération en laissant une plus grande place aux aménagements paysagers, **en atténuant les stigmates laissés par** la présence historique des **routes nationales 7 et 9**.

- Améliorer la **sécurité publique** par l'augmentation des possibilités de franchissement de l'Allier : la création d'un 2ème pont doit permettre de faire face à une gestion de crise en cas de fermeture du seul pont existant sur l'aire urbaine. Les accès aux équipements, très majoritairement situés en rive droite (et particulièrement l'hôpital ou la caserne des pompiers), seront impossibles ou très largement rallongés. En effet les autres ponts existants situés respectivement à 15 kms et 11 kms induisent pour l'usager des allongements de parcours rédhibitoires. Dans cette hypothèse, l'ensemble de l'agglomération serait ainsi paralysé. Cette fermeture pourrait être causée par :
  - Les travaux qui doivent nécessairement être réalisés au regard de la vétusté du pont Régemortes (qui occasionneraient une fermeture de la circulation pendant 6 mois minimum) ainsi que par divers travaux d'entretien,
  - Une crue d'occurrence supérieure à 20 ou 30 ans,

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- **Assurer durablement l'utilisation du pont Régemortes** dans de meilleures conditions en :
  - Assurant la **pérennité du pont Régemortes** par la réalisation des travaux nécessaires sur ce dernier et par la diminution de trafic induite par la construction d'un 2ème pont.
  - Réalisant le **déplacement des réseaux du pont Régemortes :** la plupart des réseaux de l'agglomération passent actuellement dans le pont Régemortes, la construction d'un 2ème pont doit permettre d'y installer plusieurs réseaux.
  - Apportant une réponse efficace aux **problèmes actuels d'engorgement du pont Régemortes** (pour les déplacements pendulaires ou les accès aux secours) et favoriser des gains de temps.

- Faciliter l'**accès aux services et aux équipements** situés quasi-exclusivement en rive droite.

- Favoriser le **développement économique**, enjeu majeur pour assurer le maintien sur place des populations et pour permettre l'arrivée de nouveaux habitants. Il apparaît que ce projet est indispensable, à double titre :
  - La présence d'un seul ouvrage de franchissement de l'Allier en cœur d'agglomération fait peser un risque majeur, en plus des enjeux de sécurité, dans l'hypothèse, très probable, où celui-ci devrait être fermé : l'agglomération se trouverait paralysée et le développement économique largement entravé.
  - Les difficultés actuelles des échanges entre rive droite et rive gauche constituent un handicap majeur pour le développement de notre territoire.

- Permettre le **rééquilibrage entre rive droite et rive gauche,** notamment grâce à une reconquête des centres-bourgs de ces communes, tout en favorisant un développement résidentiel cohérent et, surtout, en maîtrisant ce développement et en **luttant contre l'étalement urbain**, notamment par la lutte contre la vacance (logement, commerce, friches industrielles...). Cet objectif de rééquilibrage s'inscrit en parfaite cohérence avec le renforcement indispensable du cœur d'agglomération, pour bénéficier à l'ensemble du territoire et notamment des communes rurales : c'est dans ce cadre que Moulins Communauté et la Ville de Moulins se sont inscrites dans le programme « Action Cœur de Ville ».
  Cet objectif est d'ailleurs inscrit dans le SCoT dans l'axe n°1 qui prévoit un aménagement équilibré du territoire autour d'un centre fort et limiter ainsi le déséquilibre en faveur de la rive droite.

Considérant que la mise en œuvre de ce projet est le fruit d'un long cheminement engagé successivement par l'Etat, le Conseil Général et Moulins Communauté (études, expérimentations...) qui a permis de mettre en évidence la nécessité de la réalisation de ce projet, au regard de l'absence d'autres solutions pour répondre aux problématiques auxquelles est confronté le territoire.

Considérant qu'à la lumière de la théorie du bilan, qui doit dicter toute réalisation d'un projet d'intérêt général, les inconvénients induits par la construction du 2ème pont sont très largement compensés par les avantages qu'il procure.

Considérant que la procédure nécessaire à la réalisation de ce projet a permis de recueillir de nombreux avis, et notamment :

- Consultation des services de l'Etat déconcentrés et d'établissements publics et autres organismes compétents : Préfecture, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Direction Régionale des Affaires Culturelles (Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Allier), Direction Départementale des Territoires, Agence Française pour la Biodiversité, Agence Régionale de Santé, Conservatoire d'espaces naturels,
- Avis favorable, avec conditions, du Conseil National de la Protection de la Nature en date du 23 mai 2019,
- Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale du 25 mai 2019,
- Concertation du public, entre février et octobre 2015, qui a permis l'élaboration du projet,
- Enquête publique du 2 septembre au 11 octobre 2019.

Considérant qu'au regard de ces avis et contributions, et des avis de la Commission d'enquête publique, Moulins Communauté a pris les engagements suivants :

- Réalisation d'un Plan De Mobilité (nouvelle dénomination des Plans de Déplacements Urbains)

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Ce plan de mobilité, à l'échelle de Moulins Communauté, plus large que les plans de déplacement urbains, prendra en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, active, partagée... (spécifiquement adaptées aux réponses à apporter avec l'arrivée du 2ème pont). Ces nouveaux plans de mobilité s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité. Les démarches permettant sa réalisation seront lancées, dès la conclusion de la procédure administrative permettant la réalisation du projet.

- Création d'un schéma cyclable
  Un schéma cyclable sera réalisé a minima à l'échelle de l'unité urbaine pour développer la pratique de l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements pendulaires afin de diminuer la part de la voiture dans ces déplacements. Ce schéma sera étudié en parallèle de la réalisation du Plan De Mobilité.

- Renforcement des centralités
  Moulins Communauté s'engage à poursuivre les actions initiées en vue de renforcer les centralités et ainsi lutter contre l'étalement urbain :
  - Stratégie ruralité : création d'un maillage dynamique du territoire rural par le maintien de la population et le développement de l'activité économique et des services à la population,
  - Action cœur de ville : renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération,
  - Politique volontariste en matière d'aides financières aux propriétaires privés dans le cadre de la réhabilitation de logements.

- Mesures environnementales
  Moulins Communauté s'engage à mettre en œuvre la réalisation et le suivi de l'ensemble des mesures environnementales prévues dans le dossier unique et dans les mémoires en réponse à la MRAE et au CNPN.

- Suivi des nuisances sonores
  Moulins Communauté s'engage, après la mise en service du projet, à vérifier que les niveaux sonores aux abords des voies respectent bien les seuils réglementaires. Ces niveaux seront vérifiés tous les cinq ans. Dans le cas où les niveaux dépasseraient les seuils autorisés, Moulins Communauté mettra en place l'ensemble des dispositions nécessaires à un retour en deçà des seuils.

- Comité de suivi des engagements
  Un comité de suivi sera créé et composé du maître d'ouvrage (Moulins Communauté), de son maître d'œuvre et des entreprises de réalisation du projet, des collectivités participant au financement (Région, Département, Ville de Moulins), des services de l'Etat ainsi que toute personnalité qualifiée en fonction des thématiques qui seront abordées. Il assurera le contrôle de la bonne intégration de ces engagements à respecter lors des phases de réalisation et d'exploitation du projet et se réunira, au démarrage des travaux, lors des phases importantes du chantier et en phase d'exploitation, et a minima une fois par an.

Vu l'avis de la commission et du Bureau communautaire,

Le rapporteur entendu et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide, à l'unanimité (11 élus communautaires ne prennent pas part au vote) :

- **De confirmer** l'intérêt général de cette opération au regard du document joint en annexe et des considérations qui précèdent,
- **De prendre en considération** l'étude d'impact du projet, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement du 25 mai 2019, l'avis du conseil National de la Protection de la Nature du 23 mai 2019 et le résultat de la consultation du public du 2 septembre au 11 octobre 2019,
- **De mettre en œuvre** les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaine et des mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement, telles qu'exposées dans le dossier d'enquête publique et dans la déclaration de projet annexée à la présente délibération,
- **De prendre acte** du rapport et des avis de la commission d'enquête,
- **D'approuver** en ce sens les réponses apportées à la commission d'enquête.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- **De prendre les engagements suivants :**
  - Réalisation d'un Plan De Mobilité (nouvelle dénomination des Plans de Déplacements Urbains) : Ce plan de mobilité, à l'échelle de Moulins Communauté, plus large que les plans de déplacement urbains, prendra en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, active, partagée... (spécifiquement adaptées aux réponses à apporter avec l'arrivée du 2ème pont). Ces nouveaux plans de mobilité s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité. Les démarches permettant sa réalisation seront lancées, dès la conclusion de la procédure administrative permettant la réalisation du projet.

  - Création d'un schéma cyclable
    Un schéma cyclable sera réalisé a minima à l'échelle de l'unité urbaine pour développer la pratique de l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements pendulaires afin de diminuer la part de la voiture dans ces déplacements. Ce schéma sera étudié en parallèle de la réalisation du Plan De Mobilité.

  - Renforcement des centralités
    Moulins Communauté s'engage à poursuivre les actions initiées en vue de renforcer les centralités et ainsi lutter contre l'étalement urbain :
    - Stratégie ruralité : création d'un maillage dynamique du territoire rural par le maintien de la population et le développement de l'activité économique et des services à la population,
    - Action cœur de ville : renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération,
    - Politique volontariste en matière d'aides financières aux propriétaires privés dans le cadre de la réhabilitation de logements.

  - Mesures environnementales
    Moulins Communauté s'engage à mettre en œuvre la réalisation et le suivi de l'ensemble des mesures environnementales prévues dans le dossier unique et dans les mémoires en réponse à la MRAE et au CNPN.

  - Suivi des nuisances sonores
    Moulins Communauté s'engage, après la mise en service du projet, à vérifier que les niveaux sonores aux abords des voies respectent bien les seuils réglementaires. Ces niveaux seront vérifiés tous les cinq ans. Dans le cas où les niveaux dépasseraient les seuils autorisés, Moulins Communauté mettra en place l'ensemble des dispositions nécessaires à un retour en deçà des seuils.

  - Comité de suivi des engagements
    Un comité de suivi sera créé et composé du maître d'ouvrage (Moulins Communauté), de son maître d'œuvre et des entreprises de réalisation du projet, des collectivités participant au financement (Région, Département, Ville de Moulins), des services de l'Etat ainsi que toute personnalité qualifiée en fonction des thématiques qui seront abordées. Il assurera le contrôle de la bonne intégration de ces engagements à respecter lors des phases de réalisation et d'exploitation du projet et se réunira, au démarrage des travaux, lors des phases importantes du chantier et en phase d'exploitation, et a minima une fois par an.

- **D'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant à saisir Madame la Préfète de l'Allier, afin qu'elle déclare d'utilité publique le projet emportant mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Moulins Communauté et du Plan Local d'Urbanisme de Neuvy et déclare cessibles les parcelles nécessaires au projet,
- **D'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant à mettre en œuvre cette procédure et à signer tout document se rapportant à ce dossier.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme,
Pour le Président et par délégation,
La Vice-Présidente déléguée à
L'Administration Générale et au personnel,

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MOULINS
MOULINS

Cécile de BREUVAND

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 15 JANVIER 2020

Direction Urbanisme et Habitat
Service : Urbanisme
Réf : AD/BG/AC

DELEGATION : SECOND PONT
RAPPORTEUR : JEAN CLAUDE CHAMIGNON

ANNEXE

Déclaration d'utilité publique 2ème pont – Déclaration de projet

A. Objet de l'opération

Par délibération n°C.18.1 du 26 janvier 2018, le conseil communautaire de Moulins Communauté a approuvé le projet de réalisation du deuxième pont et du barreau routier sur les territoires de Moulins et Neuvy, et le recours à une procédure de Déclaration d'Utilité Publique, avec enquête parcellaire, et de mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Moulins Communauté et du Plan Local d'Urbanisme de Neuvy pour la réalisation de ce projet, visant à créer un nouveau franchissement de la rivière Allier intégrant également la réalisation d'un barreau routier de raccordement entre la RD13 (route de Montilly) et la RD953 (route de Saint-Menoux).

Le projet comporte les composantes principales suivantes :

- La réalisation d'un nouveau franchissement de l'Allier, reliant le centre-ville de Moulins en rive droite et le quartier de la Madeleine en rive gauche
    - La longueur totale de l'ouvrage sera de 455 m et sa largeur de 12,9 m (composé d'un trottoir Sud de 4 m partagé entre les piétons et les modes doux, de 2 voies de circulation de 3,25 m chacune, et d'un trottoir Nord de 1,40 m). En concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, il s'intégrera dans son environnement urbain en rive droite (continuité du cours de Bercy) et naturel en rive gauche : son traitement lui confèrera une identité plus proche d'une passerelle que d'un ouvrage purement routier.
    - Les eaux pluviales de la plateforme routière du nouveau franchissement seront récupérées par des canalisations, et gérées en rive gauche de l'Allier par un bassin de décantation d'une superficie de 120 m² et d'un volume de 120 m³ et un bassin d'infiltration à ciel ouvert, d'une superficie de 50 m² et d'un volume de 60 m³, et en rive droite de l'Allier par un bassin de rétention enterré d'une superficie de 150 m² et d'un volume de 150 m³.
- Les aménagements en rive gauche ;
    - La création d'un nouveau carrefour giratoire de raccordement au 2ème pont,
    - La réalisation de la rampe d'accès à celui-ci et ses remblais dans le terrain de moto-cross,
    - La création d'ouvrages d'assainissement pour les eaux pluviales (bassins paysagers),
    - La reprise des accès à la rue des Magnots et au chemin de la Gare aux Bateaux,
    - Les aménagements paysagers correspondants.
- Les aménagements en rive droite ;
    - La création d'un nouveau carrefour giratoire de raccordement au nouveau franchissement en lieu et place du carrefour actuel entre les rues Felix Mathé, cours de Bercy et l'allée des Soupirs,
    - Les aménagements d'une partie du cours de Bercy et de l'allée des Soupirs,
    - Les aménagements devant la piscine sur la levée des Gâteaux (modes doux, stationnement PMR et bus, accès SDIS),
    - La reprise des accès aux installations sportives,
    - La reprise de la contre-allée du cours de Bercy,
    - Les aménagements paysagers correspondants.

- La rénovation de la bande de roulement de la RD13 (Route de Montilly) entre les raccordements de l'ouvrage de franchissement de l'Allier et du barreau routier reliant la RD13 à la RD953.

Accusé de réception préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- La création d'un barreau routier, reliant la RD13 (route de Montilly) et la RD953 (route de Bourbon l'Archambault).
    - D'une longueur de 1 150 mètres, il est constitué d'une chaussée revêtue de 6,50m (1 voie de circulation de largeur 3,25m dans chaque sens) et de 2 accotements de 2,50m.
    - D'un ouvrage d'art de 15 mètres au-dessus du ruisseau de la Goutte Champ Loue, permettant de maintenir les continuités écologiques,
    - Les eaux pluviales du barreau routier seront récupérées par des fossés de voirie imperméables, et seront gérées, en rive gauche du ruisseau de la Goutte Champ Loue par un bassin de rétention à ciel ouvert d'une superficie de 190 m² et d'un volume de 300 m³, et en rive droite du ruisseau de la Goutte Champ Loue par un bassin de rétention à ciel ouvert d'une superficie de 70 m² et d'un volume de 80 m³.

  La création de ce barreau routier constitue un élément essentiel du projet et indissociable du 2ème pont du point de vue de la fonctionnalité, puisque c'est sa réalisation qui permettra une meilleure gestion de la circulation par un flux différencié des automobilistes, évitant ainsi un retour du trafic vers le giratoire du pont Régemortes en rive gauche.

L'estimation générale des travaux est de 30 000 000 € HT soit 36 000 000 € TTC.

B. Motifs et considérations qui justifient l'intérêt général

Au regard des objectifs du projet de 2nd franchissement de l'Allier, la réalisation de celui-ci relève d'une opération d'intérêt général car un seul franchissement, comme actuellement, constitue une menace de paralysie du territoire, de la ville préfecture et de blocage des services de secours en cas de fermeture du pont.

Cette opération s'inscrit ainsi pleinement dans le projet de territoire de Moulins Communauté.

La mise en œuvre de ce projet est le fruit d'un long cheminement engagé successivement par l'Etat, le Conseil Général et Moulins Communauté (études, expérimentations...) qui a permis de mettre en évidence la nécessité de la réalisation de ce projet, au regard de l'absence d'autres solutions pour répondre aux problématiques auxquelles est confronté le territoire.

A la lumière de la théorie du bilan qui doit dicter toute réalisation d'un projet d'intérêt général, la question centrale qu'il convient de se poser est la suivante : les inconvénients induits par la construction du 2ème pont sont-ils compensés par les avantages qu'il procure ? Ainsi il convient de comparer le scenario 0 (sans réalisation de l'ouvrage et donc maintien du pont Régemortes, franchissement unique de l'unité urbaine) avec le scenario projeté consistant à réaliser un 2nd franchissement de l'Allier.

I. Projet de territoire

La construction d'un 2nd franchissement de l'Allier en cœur d'agglomération est en parfaite adéquation avec le projet de territoire de Moulins Communauté, dont il constitue un des éléments majeurs. Au préalable, il convient de définir la notion de cœur d'agglomération, pour la présente déclaration de projet, qui représente la partie urbanisée et agglomérée de Moulins Communauté, correspondant a minima au périmètre de l'unité urbaine au sens de l'INSEE.

A l'échelle globale de Moulins Communauté, l'objectif est ainsi de renforcer **l'attractivité du territoire**, notamment en construisant un développement équilibré autour d'un centre d'agglomération fort. Ainsi cet équilibre se traduit à travers deux opérations : la mise en œuvre du programme Action Cœur de Ville (qui intègre le projet de 2ème pont comme élément majeur de désenclavement et d'attractivité) et la stratégie de ruralité dont l'objectif est de revitaliser les centres-villes et les centres-bourgs par la reconquête de logements et de commerces vacants, le maintien de services et la restructuration de cœurs d'ilot afin de limiter l'étalement urbain.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

Cette attractivité se décline dans les thématiques suivantes :

- Habitat
- Développement économique et touristique
- Services à la population
- Aménagements des équipements et des espaces publics
- Enseignement supérieur
- Culture / patrimoine
- Développement des modes doux et des usages de mobilité

Cette stratégie de territoire a déjà été mise en œuvre à travers des documents fondateurs et structurants tels que le Programme Local de l'Habitat (2011), le Schéma de Cohérence Territoriale (2011), les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Moulins Communauté, la convention OPAH RU pour le centre-ville de Moulins (2011), la convention ANRU dans le cadre de la restructuration de Moulins Sud et du Plessis, le Programme Urbain Régional des Chartreux (2019), la transformation de Moulins Habitat en Evoléa (2019 suite à la loi ELAN), le contrat de ruralité (2017), la convention cadre Action Cœur de Ville (2018), l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (2012 - AVAP devenue Site Patrimonial Remarquable) la convention Pays d'art et d'histoire (2019), le Contrat Local de Santé intégrant l'opération Projet Santé Villes Hôpital (2019).

Des premiers résultats sont apparus dans les **domaines de l'habitat et du commerce** avec une diminution de la vacance (vacance logement passée de 13 à 11% dans la ville centre et vacance commerciale de son centre-ville de l'ordre de 9,5 % aujourd'hui contre 15 % en 2018) ayant pour conséquence une augmentation de la démographie dans le cœur d'agglomération (à titre d'illustration, la population de Moulins est passée de 19 094 habitants en 2011 à 19 613 en 2016).

En matière de **tourisme**, la mise en lumière a attiré plus de 150 000 personnes durant l'été 2019 ; de même le CNCSS qui a ouvert ses portes en 2006 est aujourd'hui le 1er musée de France des villes de moins 100 000 habitants. On peut estimer la fréquentation touristique du cœur de l'agglomération à 200 000 personnes contre environ 20 000 en 2001.

Dans le domaine de **l'enseignement supérieur**, le territoire de Moulins Communauté accueille des formations de qualité liées à l'agriculture, à la santé, au social, ... et possède aussi deux pôles d'excellence :

- Le pôle « Social et Prévention/Éducation à la santé » (IRFSSA et Inspé)
- Le pôle « Design et Métiers d'Arts » au Lycée Jean Monnet (reconnu comme École Supérieure de Design et Métiers d'Art d'Auvergne, structure intégrant l'École Nationale du Verre) et soutenu par le Campus des Métiers et des Qualifications « Design, Matériau et Innovation » qui a candidaté pour obtenir le label « Campus d'excellence ». Moulins Communauté souhaite promouvoir l'artisanat, le design et les métiers d'art sur son territoire par la création d'un **cluster « Artisanat d'Art, Design et Métiers d'art »**.

Ce projet fait écho à la stratégie touristique de Moulins Communauté et plus particulièrement à son Axe 3 qui a pour objectif de promouvoir la créativité et la mise en scène sur le territoire.
La création de ce cluster s'inscrit dans une réflexion globale, la créativité sur le territoire et sur l'évolution de la Pépinière Design.
Ce nouveau lieu dédié à l'art, à l'artisanat et au design accueillera à la fois des professionnels et des pépiniéristes qui développeront leur projet dans les domaines suivants, la verrerie, la ferronnerie, le cuir, le design.

Dès la rentrée 2020, Moulins Communauté accueillera de nouvelles formations dans le domaine du numérique. Aujourd'hui, les établissements d'enseignement supérieur (localisés à Moulins, Yzeure et Neuvy) rassemblent plus de 1300 étudiants.

Avec l'obtention du label **Pays d'art et d'histoire**, Moulins Communauté a pour objectif de renforcer la valorisation du patrimoine architectural et naturel : la construction d'un 2ème pont permettra, par une meilleure répartition des flux de circulation, d'effectuer un travail de requalification des entrées de ville, et de gommer l'empreinte des anciennes routes nationales 7 et 9, notamment aux abords du pont Régemortes, à proximité des berges de l'Allier.

Autre objectif du projet de territoire de Moulins Communauté : assurer le **désenclavement de l'agglomération**. La présence d'un seul ouvrage de franchissement ne permet actuellement pas d'assurer le désenclavement du territoire, en raison de l'éloignement des deux autres traversées de la rivière Allier. A ce titre, l'amélioration des

Accusé de réception en préfecture
003-200071440-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

conditions de circulation et d'accès, par la création d'un 2nd franchissement de l'Allier, en cœur d'agglomération constitue un enjeu essentiel pour :

- **Privilégier les modes de transport alternatifs, dont les modes doux, en cœur d'agglomération** et le long de l'Allier par la **reconquête de la rivière Allier** et de ses berges, en partenariat avec la Région Auvergne Rhône Alpes et le Département de l'Allier. Ce projet permettra donc de renforcer la fluidité des transports en commun.
- **Valoriser le patrimoine** du cœur d'agglomération en laissant une plus grande place aux aménagements paysagers, **en atténuant les stigmates laissés par** la présence historique des **routes nationales 7 et 9.**
- Améliorer la **sécurité publique** par l'augmentation des possibilités de franchissement de l'Allier : cela permet ainsi de s'assurer, en cas d'urgences :
    - que ce franchissement soit toujours possible, quelles que soient les causes d'une fermeture du pont Régemortes,
    - que la circulation soit plus fluide pour améliorer l'efficacité des services de secours.
- Faciliter l'**accès aux services et aux équipements** situés quasi-exclusivement en rive droite
- Favoriser le **développement économique**, enjeu majeur pour assurer le maintien sur place des populations et pour permettre l'arrivée de nouveaux habitants. Il apparaît que ce projet est indispensable, à double titre :
    - La présence d'un seul ouvrage de franchissement de l'Allier fait peser un risque majeur, en plus des enjeux de sécurité, dans l'hypothèse, très probable, où celui-ci devrait être fermé (travaux, crue, blocage...) : l'agglomération se trouverait paralysée et le développement économique largement entravé. A titre d'illustration, les travaux nécessaires sur le pont Régemortes auraient pour conséquence de bloquer la circulation pendant 6 mois au minimum.
    - Les difficultés actuelles des échanges entre rive droite et rive gauche constituent un handicap majeur pour le développement de notre territoire
- Permettre le **rééquilibrage entre rive droite et rive gauche**, notamment grâce à une reconquête des centres-bourgs de ces communes, tout en favorisant un développement résidentiel cohérent et, surtout, en maîtrisant ce développement et en **luttant contre l'étalement urbain**, notamment par la reconquête de la vacance (logement, commerce, friches industrielles...). Cet objectif de rééquilibrage s'inscrit en parfaite cohérence avec le renforcement indispensable du cœur d'agglomération, pour bénéficier à l'ensemble de l'agglomération et notamment des communes rurales : c'est dans ce cadre que Moulins Communauté et la Ville de Moulins se sont inscrites dans le programme « Action Cœur de Ville ». Pour développer un **centre d'agglomération fort**, il est indispensable de favoriser les accès à ce dernier.
  Le 2ème pont permettra de renforcer les complémentarités et la solidarité entre le cœur de l'agglomération, les communes périphériques, les pôles de proximité et les territoires ruraux.
  Cet objectif est d'ailleurs inscrit dans le SCoT dans l'axe n°1 qui prévoit un aménagement équilibré du territoire autour d'un centre fort et limiter ainsi le déséquilibre en faveur de la rive droite.

Le développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, passe nécessairement par la construction d'un 2ème pont en cœur d'agglomération. En raison du caractère très rural de l'agglomération moulinoise (environ 40 habitants / km²), la voiture individuelle reste le moyen de transport privilégié et indispensable pour de nombreux habitants. Le projet de 2ème pont constitue un prérequis pour permettre le développement de ces modes de transport alternatifs (piétons, cyclistes, transports en commun) pour les échanges entre Est et Ouest, enjeu considérable pour lutter contre le réchauffement climatique : en effet, il est actuellement très difficile (et accidentogène) de traverser l'Allier pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun (qui subissent les mêmes embouteillages que les voitures individuelles et ne constituent donc pas, en l'état actuel, une solution alternative efficace). Aujourd'hui, pour développer les modes de transport alternatifs et ainsi **limiter l'usage de la voiture,** il est nécessaire d'aménager des espaces dédiés à ces modes : du fait de la pression automobile (environ 20 000 véhicules / jour), la présence de trois voies de circulation est déjà préjudiciable aux heures de pointe du soir, il est donc impossible d'en supprimer une au profit des modes alternatifs. La création du 2ème pont permet, en plus d'offrir une 4ème voie de circulation pour les voitures automobiles, de créer un large trottoir sur le nouveau pont pour une circulation partagée entre piétons et cyclistes mais aussi de dédier, une fois le pont Régemortes rénové, une voie pour les modes de transport alternatifs.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Enfin, la création d'un 2ème pont doit également permettre de faire face à une **gestion de crise** en cas de fermeture du seul pont existant : les accès aux équipements, très majoritairement situés en rive droite (et particulièrement l'hôpital ou la caserne des pompiers), seront impossibles ou très largement rallongés, en effet les autres ponts existants situés respectivement à 15 km et 11 km induisent pour l'usager des allongements de parcours rédhibitoires. Dans cette hypothèse, l'ensemble de l'agglomération serait ainsi paralysé. Cette fermeture pourrait être causée par :

- Les travaux (qui occasionneraient une fermeture de la circulation pendant 6 mois minimum) qui doivent nécessairement être réalisés au regard de la vétusté du pont Régemortes, ainsi que les travaux d'entretien,
- Une crue (fermeture dès une crue d'occurrence 20 ou 30 ans),
- Un blocage du pont, pour quelque cause que ce soit.

Ce projet permettra d'assurer durablement l'utilisation du pont Régemortes dans de meilleures conditions en :

- Assurant la **pérennité du pont Régemortes** par la réalisation des travaux nécessaires sur ce dernier et par la diminution de trafic induite par la construction d'un 2ème pont.
- Réalisant le **déplacement des réseaux du pont Régemortes :** la plupart des réseaux de l'agglomération passent actuellement dans le pont Régemortes, la construction d'un 2ème pont doit permettre d'y installer plusieurs réseaux (difficilement réalisable, techniquement et économiquement, par d'autres techniques tel que le forage dirigé)
- Apportant une réponse efficace aux **problèmes actuels d'engorgement du pont Régemortes** (pour les déplacements pendulaires ou les accès aux secours) et favoriser des gains de temps

Il convient enfin de rappeler le **contexte national et local** dans lequel s'inscrit ce projet. En effet, l'entretien des ponts constitue, à juste titre, une priorité nationale en raison de l'enjeu majeur en matière de sécurité.
Par ailleurs, les travaux en cours réalisés dans l'agglomération vichyssoise au niveau du débouché du pont de Bellerive et de l'avenue Aristide Briand située dans l'axe du pont créent de très fortes difficultés de circulation, alors même que le pont n'est pas fermé et que cette agglomération est pourtant largement équipée en terme de franchissement de l'Allier avec six ponts sur l'unité urbaine, en moins de 20km à vol d'oiseau.
Ces difficultés laissent présager la problématique majeure que constituerait la fermeture du pont Régemortes, seul ouvrage de franchissement de l'Allier.
Ce phénomène est accentué par le caractère très rural de l'agglomération moulinoise, ce qui implique une forte dépendance des habitants aux déplacements en voiture (taux de motorisation très élevé dans les communes périphériques, de l'ordre de 1,7 véhicules par ménage, contre environ 1 à Moulins), d'autant plus que Moulins en sa qualité de ville préfecture regroupe la majorité des équipements de l'agglomération, ainsi que la plupart des sièges des structures départementales et des services de sécurité.

II. La construction d'un 2ème pont s'impose

Comme cela sera développé plus en détails dans la partie « E. Consultation du public – II. Enquête publique – ii. Un projet d'utilité publique – a) L'absence d'une alternative à la construction d'un 2ème pont », il est important de rappeler que ce projet est le fruit de nombreuses études, analyses et même tests sur site qui ont permis d'aboutir à la conclusion suivante : il est indispensable de construire un 2nd franchissement de l'Allier puisqu'aucune autre solution ne permet d'apporter une réponse efficace à l'ensemble des problématiques actuelles et futures.

En effet, en partenariat avec les services de l'Etat, depuis le Plan de Déplacement Urbain (PDU) réalisé en 1993 et qui a servi de base au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1995, jusqu'aux études faites dans le cadre du dossier unique réalisé en février 2018 soumis à la présente enquête publique, en passant par les aménagements et tests effectués en 2003, sur le pont Régemortes et ses accès, ainsi que les études réalisées dans le cadre du projet de nouveau PDU (2009-2011) et celle, spécifique sur la thématique circulation, effectuée par Transitec en 2013, toutes les solutions dites « alternatives » à la construction d'un 2ème pont ne pouvaient être retenues car impossibles à mettre en œuvre ou inefficaces, et notamment :

- **Une gestion alternative des sens de circulation sur le pont Régemortes** : les différentes possibilités de gestion des trois voies de circulation du pont Régemortes (inversion par rapport à l'état actuel, changement du nombre de voies au milieu du pont, alternat complet en fonction du trafic) ont été étudiées, voire testées et se sont révélées inefficaces ou impossibles à mettre en œuvre.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Au regard de ces éléments, il apparaît donc que l'unique pont du cœur d'agglomération a été optimisé au maximum en termes de circulation et qu'il n'existe donc plus d'alternative pour l'amélioration du trafic.

- **La réalisation d'un nouveau Plan de Déplacement Urbain** : le PDU réalisé en 1993 comme celui arrêté en 2011 (après réalisation des études) concluent tous les deux à la nécessité de la création d'un 2ème pont pour résoudre le point noir que constitue le pont Régemortes, unique franchissement de l'Allier. Par ailleurs, de nombreuses actions identifiées dans le PDU arrêté en 2011 ont été mises en œuvre, testées ou sont en projet et notamment :
    - Renforcer et développer l'offre de transports collectifs urbains pour attirer plus de clientèle
    - Améliorer la vitesse commerciale des bus
    - Favoriser l'intermodalité sur le territoire
    - Développer le TAD dans les secteurs ruraux
    - Développer la pratique du vélo et organiser le stationnement

  Moulins Communauté prendra l'engagement de relancer cette démarche de PDU, appelé aujourd'hui « Plan de mobilité », en parallèle de la réalisation des travaux de construction du 2ème pont, comme indiqué dans l'action n°4 du PDU de 2011, relative à l'anticipation de la réalisation d'un 2ème pont : cette action prévoyait de lancer une révision du PDU quand la procédure administrative précédent la réalisation du 2ème pont serait conclue, afin de préparer les actions à mettre en œuvre dans la décennie qui suivait la mise en service du nouvel ouvrage.

- **La construction d'un pont provisoire :** elle serait très complexe à réaliser au regard de la longueur de l'ouvrage et nécessiterait l'installation de huit piles dans le lit de la rivière, avec un impact majeur sur l'environnement. Enfin, le coût d'une telle réalisation, temporaire, serait peu éloigné de la construction durable d'un 2ème pont, car

- **L'utilisation du Pont de fer :**
    - La réutilisation de la plateforme de la voie ferrée : cet ouvrage n'a pas la capacité portante pour reprendre la dalle générale à construire nécessaire au passage de la circulation routière. Par ailleurs, en raison de la largeur existante, seulement deux voies de circulation seraient en service et il ne serait pas possible de mettre un trottoir aux normes d'accessibilité. Cette option n'est pas réalisable
    - La création d'une plateforme jumelée avec celle de la plateforme SNCF : cette option nécessiterait de procéder à des acquisitions très importantes, les raccordements s'effectuant dans un quartier d'habitation. Ce tracé se raccorderait sur l'axe déjà très chargé aux heures de pointe de la route de Lyon n'apportant pas de réelle solution d'accès vers le centre de Moulins. Cet ouvrage serait beaucoup plus cher à réaliser que le pont du dossier unique. Cette option n'a donc pas lieu d'être retenue du fait des difficultés de son insertion urbaine en rive droite, de son inefficacité à attirer des trafics pour délester le pont Régemortes et de son coût très élevé.
    - L'utilisation du pont de fer pour une liaison de type tramway pose des difficultés d'ordre technique. De plus, et surtout, cette solution serait très déficitaire au regard du bilan coût / avantage puisque cet investissement financier très important a peu d'intérêt pour la population en raison des ruptures de charges intermodales trop fortes.

- La création d'une **passerelle modes doux** : cette solution présente des inconvénients bien trop importants :
    - En raison d'une localisation nécessairement proche du pont Régemortes pour être utilisée, l'impact en termes de covisibilité serait fort avec le pont Régemortes, ouvrage emblématique du paysage moulinois. Par ailleurs, cette localisation aurait des incidences importantes en termes d'environnement en raison de la présence d'ilots à sternes.
    - Le coût d'un tel équipement peut être estimé entre 12 et 15 M €, pour une largeur de l'ordre de 5 mètres, à mettre en perspective avec le coût du 2ème pont (24 M€ uniquement pour l'ouvrage d'art) qui prévoit, en plus de dégager une voie pour les modes alternatifs sur le pont Régemortes, deux voies de circulation automobile et 5,40 mètres dédiés aux modes doux.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- La mise en place de **navettes et parkings relais** : cette solution a déjà été testée par Moulins Communauté en 2018. Cependant en raison de la trop forte rupture de charges induite et malgré la gratuité, avec un changement de mode de transport très proche du lieu de destination, et de l'impossibilité en l'état (avec un seul franchissement de l'Allier) de dédier une voie pour les transports en commun (donnant un gain de temps par rapport à l'utilisation d'une voiture), elle s'est avérée inefficace.
- Le **débouché du 2ème pont au-delà du cours de Bercy** : il apparaît contradictoire de présenter, comme le fait la commission d'enquête dans ses conclusions, cette solution comme une solution alternative à la construction d'un 2ème pont... La question est ici de savoir quel emplacement est le plus pertinent pour la construction du 2ème pont : sur ce point, de nombreux fuseaux ont été étudiés (cf. dossier d'enquête et partie E de la présente déclaration de projet).

III. Les inconvénients induits par la réalisation de ce projet sont-ils compensés par les avantages qu'il procure au regard de la théorie du bilan

Tout projet soumis à déclaration d'utilité publique doit être analysé au regard des avantages qu'il procure, à mettre en balance avec les inconvénients induits. S'agissant du projet de 2ème pont, cette analyse peut être réalisée à trois niveaux :

- **Le coût du projet :**
  Comme indiqué dans le dossier soumis à enquête publique, ce projet dans sa globalité est estimé à 30 M € HT. Il convient tout d'abord de préciser, élément déterminant pour la bonne réalisation de ce projet, que les financements sont actés par des décisions des quatre collectivités qui vont de l'échelle communale et à l'échelle régionale eu égard à l'enjeu majeur que constitue sa réalisation :
  - Région Auvergne Rhône Alpes : 7,5 M €
  - Département Allier : 10 M €
  - Ville de Moulins : 6,25 M €
  - Moulins Communauté (maître d'ouvrage) : 6,25 M €

  Ce coût doit par ailleurs être relativisé :
  - Au regard des conséquences majeures en cas de non réalisation du projet :
    - Maintien des difficultés de circulation qui induisent des retards et ainsi un ralentissement de l'activité économique de l'agglomération
    - Risque majeur du maintien d'un seul ouvrage de franchissement de l'Allier en cas de fermeture de celui-ci qui aurait pour conséquence une paralysie complète de l'agglomération moulinoise (en raison des difficultés considérables pour les échanges Est/Ouest puisque les autres ponts sont situés à respectivement 11 et 15 km) et donc, en plus bien évidemment des enjeux de sécurité, de très grandes difficultés pour l'accès aux services (dont les établissements scolaires, l'hôpital...) et l'activité économique du territoire, avec des fermetures d'entreprises.
  - En chiffrant le gain de temps que procurerait la réalisation de cet ouvrage qui peut être estimé à 1,5M € par an, en ne retenant dans le calcul que 10 minutes de gain de temps sur les heures de pointes du soir (3 000 véhicules environ), sur la base du SMIC brut horaire chargé (16€/heure) pour 200 jours par an.
  - Si le pont Régemortes était fermé durant 6 mois, en se basant sur le coût de la journée de solidarité ramené à la population de l'agglomération moulinoise (250 000 € / jour au global) et en ne prenant que 20% de ce coût et seulement les jours ouvrés (5 jours par semaine), cela représenterait un coût de 6 M €.
  - Du coût de la réalisation d'un pont provisoire (coût sensiblement équivalent à la construction d'un pont neuf) ou d'une passerelle uniquement pour les modes doux (entre 12 et 15 M €), à comparer au coût du 2ème pont (24 M € pour l'ouvrage d'art)
  - Au regard de la meilleure accessibilité aux services (services administratifs, santé, gare SNCF...) et aux entreprises (notamment commerces)
  - En raison de l'impact des difficultés induites pour les transports en commun (ralentissements, blocages...),
  - En fonction des vies humaines qui pourraient être épargnées si les temps d'intervention du SAMU et des pompiers étaient raccourcis grâce à la construction du 2ème pont et une meilleure fluidité de la circulation.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Par ailleurs, une fermeture du pont Régemortes, quelle que soit la durée, entraîne nécessairement la mise en place par les services de secours de solutions opérationnelles provisoires permettant de couvrir l'Ouest du territoire. Celles-ci auront des impacts budgétaires sur les finances publiques plus ou moins forts en fonction des délais : par exemple, l'utilisation d'un hélicoptère pour le SAMU coûterait 200 000 € par mois.

- **Les atteintes à la propriété privée :**
  Le projet tel que soumis à enquête publique a été réalisé en parfaite concertation avec les habitants directement impactés par la réalisation de cet ouvrage. Hormis quelques aménagements nécessaires en rive droite (pour lesquels des échanges sont en cours avec les propriétaires concernés pour une acquisition globale), c'est principalement le barreau routier qui impacte des propriétés privées. Le tracé déterminé est celui qui représente le meilleur compromis au regard des enjeux environnementaux, agricoles et fonciers : des démarches sont ainsi en cours de finalisation pour réaliser des acquisitions amiables (et des échanges de terrains) puisque des accords ont été obtenus avec la majorité des propriétaires concernés (d'autant plus que ces derniers, habitants de la rive gauche pour la plupart, sont très favorables au projet en tant que tel).
  La Commission Communale d'Aménagement Foncier de Neuvy n'a pas estimé nécessaire de mettre en œuvre un aménagement foncier en raison du consensus entourant le projet.
  Par ailleurs, le tracé ne concerne pas directement d'habitations (et il sera quelque peu détourné pour s'éloigner au maximum de l'habitation d'un propriétaire qui en a fait la demande dans le cadre de l'enquête publique).

- **L'impact environnemental :**
  Tout projet de création d'une infrastructure induit nécessairement des impacts environnementaux, à une double échelle :
  - A l'échelle du projet en tant que tel, notamment par la consommation d'espaces agricoles (barreau routier) et la construction des piles du pont dans le lit de la rivière : l'ensemble des mesures proposées en vue d'éviter, réduire et compenser ces impacts permet de s'assurer que les impacts de ce projet ont été suffisamment appréhendés et que les mesures proposées sont donc suffisamment dimensionnées pour permettre la réalisation d'un projet vertueux sur le plan de l'environnement. Suite aux différents avis formulés pendant la procédure administrative (avis MRAE, CNPN, enquête publique...), plusieurs mesures complémentaires ont été proposées par le maître d'ouvrage et sont confirmées par la présente déclaration de projet, par exemple la réalisation d'une 2nde passe à poissons au niveau du pont Régemortes, l'aménagement de catiches artificielles favorables à la reproduction de la loutre d'Europe...
  - A une échelle plus large, notamment sur la notion de développement de la rive gauche et d'étalement urbain. Suite à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), des précisions ont été apportées sur ce point par le maître d'ouvrage dans le dossier soumis à enquête publique : en effet, les impacts à une échelle plus large doivent être relativisés au regard du contexte local. En raison de la faible tension du marché immobilier, de l'évolution démographique mineure (tendance à la stabilité), de la politique mise en œuvre à l'échelle communautaire pour lutter contre l'étalement urbain notamment par le travail sur la réduction de la vacance (PRU, aides financières pour les réhabilitations, Action Cœur de Ville, stratégie ruralité...), plus qu'un développement de la rive gauche, c'est un rééquilibrage entre rive droite et rive gauche qui devrait intervenir.
    Par ailleurs, même si la Commission d'enquête émet quelques réserves sur les aspects environnementaux, elle donne un avis favorable sur l'autorisation unique environnementale. Son avis défavorable repose sur la notion d'utilité publique du projet, alors même que le Comité National pour la Protection de la Nature (CNPN) a donné un avis favorable (assorti de conditions que Moulins Communauté s'engage à mettre en œuvre), étant précisé que les avis du CNPN sont notamment basés sur la notion d'intérêt public majeur.

IV. Les engagements de Moulins Communauté

Suite aux différentes étapes de la procédure relative à la construction d'un 2ème pont et au regard des observations formulées par les services consultés, le public et la commission d'enquête, Moulins Communauté entend prendre, en plus des dispositions du dossier unique, des engagements complémentaires :

Accusé de réception en préfecture
003030001-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Réalisation d'un Plan De Mobilité (nouvelle dénomination des Plans de Déplacements Urbains) :

Ce plan de mobilité, à l'échelle de Moulins Communauté, plus large que les plans de déplacement urbains, prendra en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, active, partagée... (spécifiquement adaptées aux réponses à apporter avec l'arrivée du 2ème pont). Ces nouveaux plans de mobilité s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité. Les démarches permettant sa réalisation seront lancées, dès la conclusion de la procédure administrative permettant la réalisation du projet.

- Création d'un schéma cyclable

Un schéma cyclable sera réalisé a minima à l'échelle de l'unité urbaine pour développer la pratique de l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements pendulaires afin de diminuer la part de la voiture dans ces déplacements. Ce schéma sera étudié en parallèle de la réalisation du Plan De Mobilité.

- Renforcement des centralités

Moulins Communauté s'engage à poursuivre les actions initiées en vue de renforcer les centralités et ainsi lutter contre l'étalement urbain :

  - Stratégie ruralité : création d'un maillage dynamique du territoire rural par le maintien de la population et le développement de l'activité économique et des services à la population,
  - Action cœur de ville : renforcement de l'attractivité de la ville centre au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération,
  - Politique volontariste en matière d'aides financières aux propriétaires privés dans le cadre de la réhabilitation de logements.

- Mesures environnementales

Moulins Communauté s'engage à mettre en œuvre la réalisation et le suivi de l'ensemble des mesures environnementales prévues dans le dossier unique et dans les mémoires en réponse à la MRAE et au CNPN.

- Suivi des nuisances sonores

Moulins Communauté s'engage, après la mise en service du projet, à vérifier que les niveaux sonores aux abords des voies respectent bien les seuils réglementaires. Ces niveaux seront vérifiés tous les cinq ans. Dans le cas où les niveaux dépasseraient les seuils autorisés, Moulins Communauté mettra en place l'ensemble les dispositions nécessaires à un retour en deçà des seuils.

- Comité de suivi des engagements

Un comité de suivi sera créé et composé du maître d'ouvrage (Moulins Communauté), de son maître d'œuvre et des entreprises de réalisation du projet, des collectivités participant au financement (Région, Département, Ville de Moulins), des services de l'Etat ainsi que toute personnalité qualifiée en fonction des thématiques qui seront abordées. Il assurera le contrôle de la bonne intégration de ces engagements à respecter lors des phases de réalisation et d'exploitation du projet et se réunira, au démarrage des travaux, lors des phases importantes du chantier et en phase d'exploitation, et a minima une fois par an.

C. Etude d'impact

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. A ce titre, le projet de réalisation du deuxième pont et du barreau routier est soumis à la réalisation d'une étude d'impact.

La prise en compte de l'environnement doit être intégrée le plus tôt possible dans un projet au même titre que les éléments techniques, financiers, etc. La séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

l'environnement concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels. Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de projets dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impact ou étude d'incidences, Natura 2000, espèces protégées, ...). Les atteintes aux enjeux majeurs doivent être, en premier lieu, évitées. L'évitement est la seule solution qui permet de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet. Dans le processus d'élaboration du projet, il est donc indispensable que le maître d'ouvrage intègre l'environnement, et notamment les milieux naturels, dès les phases amont de choix des solutions (type de projet, localisation, choix techniques, ...), au même titre que les enjeux économiques ou sociaux.

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de ce projet reprend ainsi l'ensemble des thématiques nécessaires, et notamment :

- La description du projet,
- Le scenario de référence et les évolutions probables de l'environnement, avec et sans réalisation du projet
- Les facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet :
    - Milieu physique : climat, topographie et relief, géologie, eaux souterraines, eau superficielle,
    - Risques : inondation, sismique, mouvement de terrain,
    - Paysage, patrimoine et archéologie : paysage, patrimoine culturel et biens matériels, patrimoine archéologique,
    - Milieu humain : population et habitats/occupation des sols, activités économiques, infrastructure de transport, réseaux, digues, ambiance sonore, qualité de l'air, déchets,
    - Milieu naturel : périmètres d'inventaires et réglementaires, état écologique de l'aire d'étude, fonctionnalités écologiques,

I. Effets en phase travaux :

Les principaux effets du projet en phase travaux nécessitant des mesures sont les suivants :

- Climat : génération de poussières et gaz d'échappements
- Géologie : compactage des sols en dehors des chemins, accroissement du risque d'érosion, pollution accidentelle aux hydrocarbures
- Eaux souterraines : accroissement de la turbidité de l'eau, pollution accidentelle aux hydrocarbures
- Eau superficielle : impact sur les digues, ruissellement chargé en matière en suspension, pollution accidentelle
- Risque inondation : les installations de chantier et les interventions dans le lit de la rivière peuvent accentuer les aléas d'inondations
- Paysage : le chantier peut être considéré comme impactant : terrains décapés, décaissements, mouvements de sols... En contexte urbain, un espace en état de chantier constitue une gêne pour l'œil comme pour les déplacements.
- Patrimoine culturel et biens matériels : Le chantier se situe au sein du périmètre du Site Patrimonial Remarquable (SPR), une co-visibilité entre les monuments historiques et l'ouvrage de franchissement sur l'Allier sera observée.
- Patrimoine archéologique : suite au diagnostic archéologique réalisé en 2019, la DRAC prescrira, avant le démarrage des travaux, si nécessaire, des fouilles de sauvegarde
- Population et habitats/occupation des sols : La présence de zones urbanisées, équipements de loisirs, industries et de bâtiments d'habitation à proximité immédiate des zones de chantier présentent une sensibilité élevée, particulièrement vulnérables à l'augmentation des trafics routiers et au bruit du chantier, et aux allongements des temps de parcours dûs à la coupure de certains accès routiers. Dans le secteur du barreau routier, l'impact sera plus limité en raison d'habitations isolées.
- Activités économiques : difficultés d'accès temporaire
- Infrastructure de transport : effets de coupure sur certains axes routiers ou de réduction du nombre des voies de circulation
- Réseaux : Risque d'endommagement des canalisations électriques, de gaz et d'AEP lors des travaux
- Digues : impact temporaire lors de la réalisation des travaux
- Ambiance sonore : Augmentation du bruit par les véhicules de transport et engins de chantier
- Qualité de l'air : Augmentation des émissions de gaz d'échappement des véhicules et engins de chantier
- Déchets : Production de déchets par le chantier

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Milieu naturel : Destruction d'habitats naturels et de zones humides

L'ensemble de ces impacts est temporairement faible ou modéré, en phase travaux.

Les effets positifs sont notamment en phase travaux, la création d'activités au niveau local, source d'emplois directs et/ou indirects (entreprises de travaux, commerces locaux notamment restauration, ...)

II. Effets en phase exploitation :

Les principaux effets du projet en phase exploitation nécessitant des mesures sont les suivants :

- Topographie et relief : aménagement de talus pour raccorder l'ouvrage de franchissement et le barreau routier
- Géologie : Tassement ou décompression des horizons géologiques superficiels
- Eaux souterraines : Imperméabilisation liée aux voiries avec augmentation des débits de pointe, altération possible de la qualité des eaux
- Eau superficielle : Affouillement au droit des piles de pont, impact des hauteurs d'eau induites par le projet et de la vitesse moyenne d'écoulement sur la rivière Allier et la Goutte Champ, impact sur les écoulements en raison de la collecte des eaux de ruissellement, impacts sur les ruissellements et la qualité de l'eau : augmentation des débits de pointe, pollutions chronique des eaux de ruissellement, risques de pollutions accidentelles, ...
- Risque inondation : impact sur les niveaux de crue de l'Allier
- Paysage : impact permanent sur le paysage de la zone d'implantation
- Population et habitats/occupation des sols : impact sonore sur les habitations proches des 2 aménagements
- Activités économiques : effets de coupure, prélèvement de terres agricoles, effets microclimatiques (ombrage, évapotranspiration, ...)
- Digues : impact faible permanent
- Ambiance sonore : impact sonore du projet mais qui induit des niveaux en façade bien en dessous des seuils réglementaires
- Milieu naturel : Destruction d'habitats naturels et de zones humides

L'ensemble de ces impacts en phase d'exploitation sera nul ou faible après la mise en place des mesures compensatoires.

Les effets positifs sont notamment en phase exploitation :

- Baisse de nuisances pour la population urbaine dans le quartier de la Madeleine
- Impact positif et permanent de la mise en service sur la population proche du pont (réduction des nuisances et augmentation de la sécurité)
- Impact positif sur les activités économiques environnantes
- Impact positif sur les infrastructures de transports
- Impact positif sur la qualité de l'air des zones d'habitats proche des voiries actuelles congestionnées

D. Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale

I. Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) du 25 mai 2019

Ce projet a été soumis pour avis à la MRAE ; cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

L'ensemble des thématiques identifiées par la MRAE ont fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage, jointe au dossier d'enquête publique, et notamment :

- **Aires d'études :** des justifications ont été apportées concernant les [illegible]

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-CU20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- **Urbanisation induite par le projet :** des précisions ont été apportées quant à l'urbanisation (politique de l'agglomération pour lutter contre l'étalement urbain, règle dite de « la constructibilité limitée », dynamique d'urbanisation faible)
- **Biodiversité :** justification sur la méthode utilisée concernant les enjeux piscicoles, précisions sur la mesure de réduction R7 « amélioration de la franchissabilité de la passe à poisson en rive gauche du pont Régemortes », précisions sur la mesure de compensation C3 relative à la restauration d'habitats naturels dégradés
- **Patrimoine architectural et paysage :** ajout de photographies depuis les cônes de vues du Site Patrimonial Remarquable
- **Justification de l'ouvrage/alternatives au projet :** des compléments ont été apportés sur les travaux à réaliser sur le pont Régemortes, sur la gestion actuelle du trafic et sur le choix réalisé pour l'ouvrage créé (fuseau, architecture)
- **Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestions des Eaux :** des compléments ont été apportés sur la justification des tailles des orifices de rejet des bassins de traitement ; cette démarche ayant été validée lors de la phase d'études par les services de la DDT,
- **Plan de Déplacement Urbain :** il a été rappelé qu'aucun PDU n'a été approuvé au sein de Moulins Communauté, et qu'un tel document n'est pas obligatoire dans les communautés d'agglomération de moins de 100 000 habitants
- **Emissions de gaz à effet de serre :** des précisions ont été apportées sur la méthode de calcul
- **Risque inondation :** justifications des modalités de réalisation de l'étude hydraulique
- **Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme :** rappel de la compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Moulins et justification de la rédaction proposée pour le règlement de la zone A du PLU de Neuvy.

II. Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) du 23 mai 2019

Le CNPN a émis un avis favorable à la demande de dérogation au titre des espèces protégées, aux conditions suivantes :

- Inclusion de l'ensemble des espèces protégées dans la demande de dérogation : le maître d'ouvrage précise que la liste complète des espèces protégées sera ajoutée à l'arrêté préfectoral d'autorisation du projet.
- Renforcement des mesures de réduction visant à limiter les risques d'impact des travaux sur les milieux aquatiques et rivulaires : le chantier sera réalisé conformément aux préconisations du guide « Bonnes pratiques environnementales – Protection des milieux aquatiques en phase chantier – Anticipation des risques – Gestion des sédiments et autres sources potentielles de pollution chimique des eaux » et une mission d'AMO encadrera la réalisation des travaux ainsi que la réalisation par les entreprises de plans de respect de l'environnement qui seront soumis avant travaux aux services de l'Etat.
- Rénovation de la passe à poisson en rive droite : Moulins Communauté s'engage à réaliser les travaux.
- Suivis réguliers de l'ichtyofaune : des suivis seront réalisés notamment en utilisant la technique de l'ADN environnemental.
- Renforcement des mesures compensatoires au niveau des berges de l'Allier : précisions sur les mesures compensatoires existantes qui sont déjà favorables à un très grand nombre d'espèces ; de plus, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place des catiches artificielles favorisant la présence et la reproduction de la Loutre d'Europe.
- Engagement du porteur de projet s'agissant de l'urbanisation du foncier compris entre le barreau routier et les zones actuellement urbanisées : Moulins Communauté est déjà engagé dans une politique de lutte contre l'étalement urbain. Par ailleurs le secteur est situé en zone inondable. Enfin Moulins Communauté s'engage à proposer la mise en place d'Obligations Réelles Environnementales aux exploitants agricoles.

E. Consultation du public

I. Concertation

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

Dans le respect de la délibération C.15.12 du 13 février 2015, la concertation avec la population s'est déroulée selon les modalités suivantes :

L'information du public a été assurée dans les conditions suivantes :

- Publication de l'avis de concertation publique dans la presse locale, à savoir La Montagne des 22 avril 2015 et 17 juin 2015 et la Semaine de l'Allier des 23 avril 2015 et 18 juin 2015
- Information sur le site internet de Moulins Communauté
- Publication d'un article dans le magazine communautaire Ensemble d'avril 2015

L'explication du projet au public a été assurée dans les conditions suivantes

- Une exposition permanente et des dossiers présentant les intentions du projet ont été mis à la disposition du public, à l'école de musique de Moulins Communauté, au siège de Moulins Communauté, dans les mairies de Moulins et Neuvy et au Conseil Départemental de l'Allier
- La tenue de deux réunions publiques les 25 juin et 17 septembre 2015. Ces deux réunions ont réuni au total 350 personnes. Lors de ces réunions un exposé du projet a été fait, des questions ont été posées et les réponses à ces questions apportées.

La consultation du public s'est déroulée selon les modalités suivantes :

- Un registre a été mis à la disposition du public, à l'école de musique de Moulins Communauté, au siège de Moulins Communauté et dans les mairies de Moulins et Neuvy
- Par courrier ou courrier électronique du 27 avril 2015 au 17 septembre 2015

Un bilan de cette concertation a été approuvé par délibération C15.112 du 9 octobre 2015.

Il est ainsi important de rappeler que ce projet a été construit en associant pleinement la population puisque cette concertation organisée en 2015 a permis l'élaboration du projet.

D'une manière générale, cette concertation a permis de rappeler, s'il en était besoin, que ce projet suscitait déjà un fort intérêt de la population. En effet, de nombreuses personnes avaient fait part de leurs propositions quant à cet aménagement : 75 % avaient exprimé un avis sur l'opportunité ou non de réaliser un deuxième pont (25% n'avaient pas exprimé d'avis ou avaient écrit des remarques sans lien avec le sujet). Et parmi ceux-ci, près de 80% se déclaraient favorables au projet de nouveau franchissement de l'Allier, c'est-à-dire dans des proportions comparables à celles de l'enquête publique qui s'est tenue du 2 septembre au 11 octobre 2019.

Les principales observations reçues au cours de la concertation ont porté sur :

- La circulation
- Le raccordement routier
- Les modes doux
- Les aménagements urbains
- Les contraintes environnementales (qualité de l'eau et risques inondation)
- L'étude agricole
- Le devenir des équipements sportifs (stand de tir, Ovive et moto cross)
- Le coût prévisionnel du projet
- Le calendrier
- L'esthétique du pont
- Le devenir et l'état de vétusté du Pont Régemortes
- L'évolution sociétale
- Le contexte économique actuel

Plusieurs fuseaux d'implantation d'un 2ème pont ont été présentés lors de cette concertation et une forte majorité des personnes se sont prononcées pour le **fuseau C (fuseau retenu dans le cadre du projet)**, pour plusieurs raisons :

- Prise en compte de la valeur patrimoniale du site,
- Respect et gestion de la faune et de la flore,
- Continuité du Cours de Bercy

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Impact quasi-nul sur l'habitat.
- Respect du gabarit hydraulique,
- Bonne répartition du trafic routier entre les deux ponts
- Emplacement idéal pour la mise en place de modes doux.
- Fuseau le moins pénalisant pour l'agriculture

Le deuxième pont de Moulins avait été identifié comme un projet urbain d'envergure engageant des répercussions sur l'ensemble du cœur d'agglomération. Il apparaissait ainsi important que le second pont de Moulins, via le fuseau C, soit accompagné d'aménagements urbains visant à développer la rive gauche, son rééquilibrage avec le centre ancien de Moulins, la mise en valeur des berges de la rivière Allier et la gestion des conséquences du projet sur l'existant.

Lors de cette concertation, quelques personnes se sont interrogées sur la possibilité d'utilisation du **pont de fer** : il avait déjà été précisé que cette variante avait été étudiée (tout comme l'alternative d'un second ouvrage accolé à l'ouvrage ferroviaire) mais qu'elle n'était pas réalisable pour plusieurs raisons (voie ferrée classée dans le domaine public ferroviaire et structure de l'ouvrage inadaptée aux charges routières).

Une majorité de personnes s'était également prononcée en faveur de la réalisation de ce deuxième pont en argumentant sur la nécessité de **désengorger le trafic routier sur le pont Régemortes et d'assurer une meilleure fluidité de la circulation**.
Plusieurs remarques portaient notamment sur les incidences routières du projet de 2ème pont notamment en rive gauche vers les routes de Bourbon l'Archambault/Saint-Menoux et Souvigny. Une majorité souhaitant la prise en compte dans le projet d'aménagement d'un raccordement à ces 2 axes routiers : c'est dans cet objectif, qu'un **barreau routier** vers la route de Bourbon l'Archambault/Saint-Menoux s'est avéré nécessaire pour fluidifier la circulation.
En effet, en l'absence de ce barreau routier, l'engorgement des 2 ponts serait reporté sur la RD 13 (route de Montilly) et in fine sur le giratoire du pont Régemortes en rive gauche. Ainsi le projet développé permettra un rééquilibrage des flux entrants et sortants et surtout de les différencier selon les destinations.

Une majorité de personnes souhaitait également la prise en compte dans le projet de 2ème pont des **modes de déplacements doux :** le projet va dans ce sens puisque le nouveau pont de Moulins permettra de proposer des voies dédiées à la circulation de modes doux, avec, en accompagnement, un aménagement en amont du pont pour favoriser l'accès à celui-ci par les modes doux depuis les berges, les rues et les quartiers d'habitation alentours.

Certaines personnes se sont également interrogées sur **l'impact urbanistique de la création d'un nouveau franchissement de l'Allier.** Ainsi, en rive droite, les études ont démontré la nécessaire création d'une continuité urbaine entre le cours de Bercy et le franchissement de l'Allier en prenant en compte les contre-allées et leurs délaissés latéraux. Ainsi il avait été déterminé que le projet devrait intégrer la réalisation d'un carrefour avec l'Allée des Soupirs, la rue Félix Mathé et le cours de Bercy avec la nécessité de poursuivre l'alignement des arbres existants vers le nouveau carrefour.
En rive gauche, le projet de franchissement devait prévoir des aménagements urbains le long des rives de l'Allier, la prise en compte des cheminements et circulations des modes doux en rapport avec les berges d'une part et les rues et quartiers d'habitation d'autre part, la mise en valeur du site qui offre les points de vue les plus intéressants sur les arrière-plans de la ville de Moulins et un aménagement cohérent avec celui de la rive droite (mobilier urbain, traitement des sols,...) démontrant l'appartenance de ce quartier à la ville de Moulins.

Le bâtiment du **centre aqualudique** étant très proche (environ 11m), il avait déjà été identifié que l'aménagement de l'extrémité du franchissement en rive droite devrait assurer une réelle intimité au bassin nautique.
La **sécurité du parking de l'espace sportif** en rive droite (couvert par plusieurs travées du franchissement) avait été mise en avant : c'est pourquoi il est prévu de réaliser des liaisons directes et de bonne lisibilité entre le niveau parking et les cheminements sur ouvrage avec un éclairage des espaces couverts.

S'agissant du devenir du **terrain de moto-cross**, dès la concertation de 2015 il avait été indiqué, après échanges avec l'association concernée que l'arrivée du 2ème pont n'aurait pas de conséquence sur cet équipement sportif (diminution de la longueur du tracé du circuit – celle-ci a d'ailleurs déjà été réalisée et l'équipement continue de fonctionner)

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Le **coût du projet** avait bien évidemment également fait l'objet d'une concertation avec la population ; à l'époque (2015), le coût était estimé à 35 M € TTC, soit un coût relativement proche du coût indiqué dans le dossier soumis à enquête publique (36 M €), étant précisé que depuis cette période des garanties ont été apportées par les financeurs du projet et que le plan de financement est aujourd'hui validé.

S'agissant de **l'esthétique du pont**, les personnes qui se sont exprimées dans le cadre la concertation se sont prononcées en faveur d'un ouvrage sobre, fluide et homogène : une structure simple sans effet d'appel visuel particulier, à hauteur constante avec une cohérence des géométries, des matériaux et des éléments d'ornements.

Dès la concertation de 2015, la question du **devenir et l'état du Pont Régemortes** était au centre des débats : sur la base des études réalisées par le Conseil Départemental, des problèmes de stabilité au niveau du radier (la fondation du pont) et des problèmes d'étanchéité du tablier en partie imputables à la présence de nombreux réseaux divers avaient été mis en avant. Il était déjà établi que des travaux importants de remise en état devaient être réalisés avec pour conséquence la fermeture de la circulation.

Par ailleurs, la **concertation réalisée à l'été 2018 dans le cadre du schéma d'aménagement des berges de l'Allier** a permis de réaffirmer la forte attente de la population de voir le 2ème pont se réaliser, qui permet le développement des modes doux, un meilleur maillage des itinérances vélos et randonnées ainsi que la revalorisation de la rivière Allier et de ses berges.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il apparaît clairement que la concertation réalisée en 2015 a permis la construction d'un projet répondant aux attentes de la population : c'est sur ces bases que le dossier unique, soumis à enquête publique, a été établi en partenariat étroit avec les services de l'Etat.

II. Enquête publique

1. Organisation générale de l'enquête publique

Par arrêtés du 3 juillet et du 10 juillet 2019, Madame la Préfète de l'Allier a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à une autorisation environnementale unique, à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du Schéma de Cohérence Territoriale de Moulins Communauté et du Plan Local d'Urbanisme de Neuvy. Une enquête parcellaire a également été prescrite.

L'enquête publique s'est déroulée du 2 septembre au 11 octobre 2019. Au total 159 contributions ont été recueillies.

Lors d'une réunion au siège de Moulins Communauté qui s'est tenue le 22 octobre 2019, le président de la commission d'enquête a remis le procès-verbal de synthèse des observations recueillies, conformément aux dispositions des arrêtés préfectoraux 3 juillet et du 10 juillet 2019 et à l'article R 123-18 du Code de l'Environnement.

Par mémoire en réponse au PV de synthèse, adressé le 5 novembre 2019, Moulins Communauté a apporté des précisions et compléments aux observations recueillies.

La Commission d'enquête a remis à Madame la Préfète de l'Allier le 19 novembre 2019 un rapport d'enquête ainsi que des conclusions et avis motivés, qui ont été transmis à Moulins Communauté le 25 novembre.

Dans son rapport, la Commission d'enquête précise que l'enquête publique s'est déroulée dans de parfaites conditions d'organisation. Ce rapport reprend également les éléments indiqués dans le mémoire en réponse adressé le 5/11/2019 par Moulins Communauté, suite au Procès-verbal de synthèse des observations adressé par la Commission d'enquête le 22 octobre 2019. Ce Procès-verbal de synthèse reprend, sous la forme d'un tableau, la liste des observations classées par catégorie. Dans le rapport d'enquête, des explications complémentaires sont apportées. La Commission d'enquête estime que les avis favorables sont principalement formulés pour les avantages personnels induits par le projet. Par ailleurs, Moulins Communauté, dans son mémoire en réponse du 5/11/2019, a fourni des éléments précis et complets.

Les avis sont les suivants :

- **Avis défavorable sur l'utilité publique du projet**

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

La Commission d'enquête estime que le dossier soumis à enquête :

- Ne comporte pas d'évaluation des reports de trafics liés à la mise en concession de la RCEA et que le maître d'ouvrage de cette voie estime que ces trafics devraient être minimes,
- S'il fait état des constats de surveillance du pont Régemortes, ne donne pas le parti retenu pour la réalisation des travaux d'entretien et la gestion de la circulation pendant ces travaux. Ce parti dépendant d'ailleurs d'une décision explicite du Conseil Départemental, gestionnaire de l'ouvrage.

Elle fait le constat que :

- L'enquête a révélé une forte attente de la population
- Quelques-unes de ces observations favorables ont néanmoins objecté que la localisation du pont n'est pas satisfaisante.

Elle synthétise les observations défavorables qui estiment que l'intérêt du pont n'est pas démontré car :

- L'offre supplémentaire de voirie pour traverser la rivière risque d'induire un trafic supplémentaire
- Des solutions alternatives autres que celles d'un pont n'ont pas été étudiées alors que certaines pourraient être envisagées, comme :
  - L'élaboration d'un plan de déplacement urbain (même si elle n'est pas juridiquement obligatoire) aurait pu permettre d'explorer des solutions de développement des transports collectifs et des modes doux et dégager un plan général de circulation limitant la place de la voiture en ville,
  - Un pont provisoire pendant les travaux d'entretien,
  - Une gestion alternative des sens de circulation entre le matin et le soir afin d'éviter les congestions de trafics,
  - L'utilisation du pont de fer pour des solutions complémentaires de franchissement de l'Allier,
  - La réalisation d'une simple passerelle pour les modes doux,
  - La mise en service d'une navette avec des parkings aux extrémités du pont,
  - Un débouché du futur pont au-delà du cours de Bercy pour éviter les nuisances sur les équipements de plein air.

Elle note que :

- La Communauté n'a pas étudié suffisamment de solutions alternatives autres que celles d'un pont. Elle n'a pas non plus réellement démontré l'impossibilité de mettre en œuvre certaines des propositions formulées.
- Une évaluation socio-économique permettant de valoriser les avantages procurés en termes de gain de temps par rapport au cout de l'opération aurait été opportune.
- Le projet a des impacts environnementaux significatifs qui doivent être analysés à une échelle plus large que celle du périmètre proprement dit des ouvrages à réaliser, dans un contexte de transition énergétique et écologique :
  - La consommation d'espace du fait de la réalisation d'une voie nouvelle représentant l'artificialisation de plusieurs hectares sur la commune de Neuvy,
  - L'effet induit sur l'étalement urbain par l'amélioration de l'accessibilité routière,
  - L'augmentation de l'émission de gaz à effet de serre résultant du trafic induit par l'offre routière supplémentaire,
  - Un ouvrage de franchissement de type purement routier dans un secteur urbain sensible et en covisibilité avec des monuments historiques,
  - Un impact résiduel sur les milieux naturels, les milieux aquatiques et sur la biodiversité même si le projet à chercher à les minimiser.

⇨ **La commission d'enquête considère que l'intérêt de construire le 2ème Pont n'est pas démontré.**

- **Avis favorable sur l'enquête parcellaire**

⇨ **La commission d'enquête n'a pas émis de remarques sur ce point.**

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- **Avis défavorable sur la mise en compatibilité du SCoT de Moulins Communauté**

La Commission d'enquête regrette l'utilisation d'une procédure de mise en compatibilité pour la modification du SCoT alors qu'une procédure de droit commun est en cours et fait le constat que les modifications proposées permettent effectivement de réaliser le projet de pont même si la dimension de ce projet aurait dû faire l'objet d'un plus long développement, s'agissant d'une disposition structurante nécessitant des mesures d'accompagnement en termes d'aménagement et de développement, mais aussi de maitrise des effets induits comme la périurbanisation.
L'analyse faite par ailleurs au titre de l'enquête publique préalable à la DUP a conduit à ce que la commission émette un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique du projet.

⇨ **La commission d'enquête émet un avis défavorable sur la mise en compatibilité du SCoT de Moulins Communauté.**

- **Avis défavorable sur la mise en compatibilité du PLU de Neuvy**

La Commission prend acte que le PLU de Neuvy ne permet pas dans sa configuration actuelle de déclarer d'utilité publique le projet de pont et notamment la voie nouvelle qui permet de relier le RD13 et le RD953.
Elle fait le constat que :

- Les modifications proposées (création d'un emplacement réservé et modification du règlement de la zone agricole) permettraient la réalisation du projet dans sa partie située sur la commune de Neuvy même si les modifications le règlement de la zone agricole mériteraient d'être précisées pour ne pas être applicables sur l'ensemble de la zone.
- L'analyse faite par ailleurs au titre de l'enquête publique préalable à la DUP a conduit à ce que la commission émette un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique du projet

⇨ **La Commission émet un avis défavorable sur la mise en compatibilité du PLU de Neuvy.**

- **Avis favorable sur l'autorisation unique environnementale**

La Commission d'enquête fait le constat que le projet est compatible avec le SDAGE, et le Schéma Régional le Cohérence Écologique (SRCE) et qu'il a fait l'objet d'un avis favorable du CNPN.

Elle considère que l'analyse de l'état initial de la biodiversité et des milieux aquatiques a été correctement traitée et prise en compte et que les enjeux de franchissabilité des passes à poissons sont bien pris en compte.

⇨ **La Commission émet un avis favorable sur la demande d'autorisation unique environnementale**

2. Un projet d'utilité publique

Moulins Communauté entend, par la présente déclaration de projet, rappeler les éléments permettant de réaffirmer l'utilité publique de construire un nouveau pont à Moulins, à la lecture des avantages procurés pour le territoire qui seraient sans commune mesure avec le coût de l'ouvrage.

Ce projet s'inscrit dans une **stratégie globale déclinée dans le projet de territoire en vue :**

- **De rendre le territoire plus attractif** notamment en construisant un développement équilibré autour d'un centre d'agglomération fort avec la volonté de garder les équilibres entre ce centre et les territoires ruraux afin de limiter l'étalement urbain. Cette attractivité se décline dans les thématiques suivantes : habitat, développement économique (commerce, tourisme, entreprises...), services, enseignement supérieur, culture / patrimoine, promotion des modes alternatifs à l'usage de la voiture (modes doux, transports en commun).
- **D'assurer le désenclavement de l'agglomération,** ce que ne permet pas la présence d'un seul ouvrage de franchissement. L'amélioration des conditions de circulation et d'accès par la création d'un 2nd franchissement de l'Allier permettra :
  - de privilégier les modes doux en cœur d'agglomération le long de l'Allier par la reconquête de la rivière Allier et de ses berges

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- d'améliorer la sécurité publique par l'augmentation des possibilités de franchissement de l'Allier : cela permet ainsi de s'assurer que ce franchissement soit toujours possible en cas d'urgences
- de faciliter l'accès aux services (Moulins : ville Préfecture) et aux soins (hôpital)
- de favoriser le développement économique
- de permettre le rééquilibrage entre rive droite et rive gauche tout en luttant contre l'étalement urbain

- De permettre le **développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle** : le projet de 2ème pont constitue un prérequis pour permettre le développement de ces modes de transport alternatifs (piétons, cyclistes, transports en commun), enjeu stratégique pour lutter contre le réchauffement climatique. Aujourd'hui avec trois voies de circulation, sans espace dédié aux modes de transports alternatifs, il est impossible de limiter la place de la voiture en zone urbaine.
- De pouvoir faire face à une **gestion de crise** en cas de fermeture du seul pont existant sur l'aire urbaine. Les accès aux équipements majoritairement situés en rive droite, notamment la caserne des pompiers et l'hôpital, seront très difficiles en cas de fermeture du pont Régemortes.
- Assurer la **pérennité du pont Régemortes** par la réalisation des travaux nécessaires sur ce dernier

Ce projet est le fruit de nombreuses études, analyses et même tests, qui ont permis d'aboutir à la conclusion suivante : il est **indispensable de construire un 2nd franchissement de l'Allier puisqu'aucune autre solution ne permet d'apporter une réponse efficace à l'ensemble des problématiques actuelles ou futures.**

Dans le **bilan global**, les avantages procurés par la construction d'un 2ème pont sont largement supérieurs aux inconvénients qu'il s'agisse :

- du coût du projet (participation financière des collectivités déjà actée) qui doit être relativisé au regard :
  - du gain de temps que procurerait la réalisation de cet ouvrage,
  - du risque de paralysie de l'agglomération en cas de fermeture du pont Régemortes,
  - d'une meilleure accessibilité aux services et aux commerces,
  - des vies humaines qui pourraient être épargnées au regard du temps d'intervention des services de secours.
- des atteintes à la propriété privée relativement faibles au regard de l'intérêt du projet (des accords ayant été obtenu avec la plupart des propriétaires concernés),
- de l'impact environnemental
- de la sécurité publique
- du développement des modes de transport alternatifs
- du désenclavement du territoire
- du renforcement de l'attractivité et du développement économique et touristique
- de l'amélioration des conditions de circulation notamment par la diminution des temps d'attente

a) L'absence d'une alternative à la construction d'un 2ème pont

Le principal argument développé par la Commission d'enquête pour justifier son avis défavorable au projet est l'analyse prétendue insuffisante par le maître d'ouvrage des solutions alternatives à la création d'un 2nd pont.

Il convient au préalable de rappeler que ce projet, dont le dossier unique déposé auprès des services de l'Etat est l'aboutissement, le fruit d'études, de réflexions, d'expérimentations et d'analyses prospectives : il s'inscrit dès lors en parfaite cohérence avec le projet de territoire établi depuis plusieurs années dans les différents documents de planification d'urbanisme (PDU, SDAU, SCoT, convention Action Cœur de Ville...).

Ainsi, dès le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération moulinoise réalisé en 1995 pour préparer le contournement de Moulins sur les bases d'un Plan de Déplacement Urbain réalisé en 1993, la nécessité de création d'un second ouvrage de franchissement de l'Allier a été établie afin de délester le Pont Régemortes.

Extrait du SDAU – Franchir l'Allier (avril 1995 – p. 49 du rapport de présentation) :

« La mise en place de la voie de contournement ne modifie guère la situation sur le pont Régemortes, unique voie d'accès à la rive gauche de l'Allier (situation périlleuse en cas d'incident ou d'accident intervenant sur cet ouvrage). Le développement urbain en rive gauche (actuellement diffus), une meilleure gestion des circulations

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

urbaines (en les déconcentrant), sont conditionnés par la résolution de ce problème, qui suppose la construction d'un ouvrage nouveau.

Diverses hypothèses ont été évoquées, notamment celle d'un doublement du pont Régemortes (éliminée), d'un gué au droit du centre-ville (éliminée pour raisons techniques), d'une passerelle pour piétons, enfin celle d'un pont classique, pour lequel 4 sites ont été testés. »

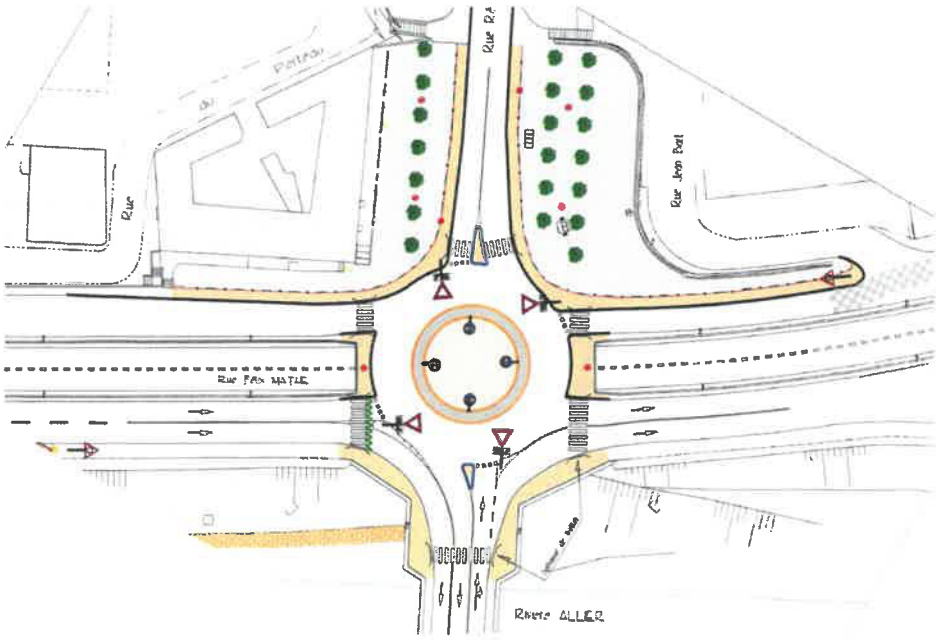
i. Gestion alternative des sens de circulation entre matin et soir

Le SDAU fixait également comme objectif la restructuration radicale de la tête de pont Est (rive droite) du Pont Régemortes. C'est dans cette logique, que la Ville de Moulins a réalisé deux études (CETE et SERALP) au début des années 2000, conduisant aux travaux effectués en 2003 avec la création d'un giratoire en tête de pont Régemortes en rive droite. La modification du carrefour Ledru Rollin / Avenue d'Orvilliers a également été étudiée avec pour conclusion la non modification du carrefour à feux existant.

Dans le cadre de ces études, il avait été prévu pour le pont une seule voie Ouest/Est et deux voies Est/Ouest : au regard des difficultés majeures rencontrées à la mise en service en termes de circulation (à l'époque, la population avait d'ailleurs plébiscité le retour à deux voies le matin plutôt que le soir), cette solution a été abandonnée au profit de la solution actuelle.

Durant cette période, et avant de mettre en place la solution actuelle, plusieurs solutions ont été étudiées et testées, en lien avec les services de l'Etat (DDE Allier et réseau technique de l'Equipement) :

- **Une seule voie Ouest/Est et deux voies Est/Ouest :** cette solution, qui a été testée en 2003, a été abandonnée en raison des difficultés considérables rencontrées pour l'entrée dans Moulins le matin, non compensées par le gain constaté le soir pour sortir de Moulins. En effet, ce mode de fonctionnement occasionnait des embouteillages de plusieurs kilomètres et des temps de parcours très largement augmentés.

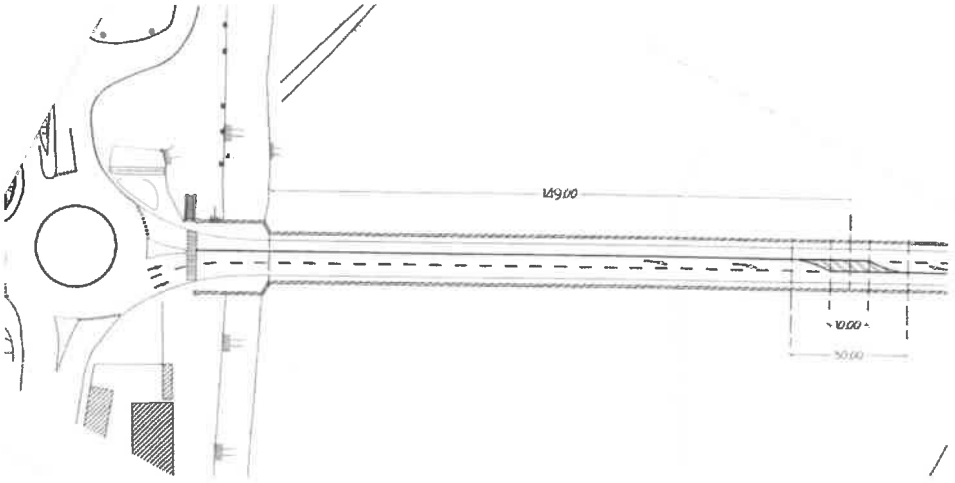


Projet initial en 2003 avec une voie dans le sens Ouest/Est

- **Circulation avec passage à deux ou une voie au milieu du pont Régemortes** (deux voies en entrée de pont et une voie en sortie de pont, ou l'inverse) **:** ces deux solutions ont été testées en 2003, lors de la période d'essai décidée pour aménager la meilleure solution suite à la mise en place du giratoire en rive droite. Quelle que soit la variante, la solution restait intéressante dans le sens Est/Ouest, même si moins favorable que la solution à deux voies ; en revanche, c'était toujours problématique pour le matin,

Accusé de réception préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

où le maintien à une voie, sur une partie de l'ouvrage, engendrait un phénomène rédhibitoire avec plusieurs kilomètres de bouchons au global dans les différentes branches d'accès au giratoire en rive gauche.



Projet testé en 2003 d'alternat au milieu du pont

- **Voies avec alternat :** ce principe pourrait sembler intéressant pour la gestion du trafic du pont Régemortes en raison de son phénomène de pendularité. Les deux voies seraient affectées le matin, le midi ou le soir, selon le flux prépondérant de circulation. Cette option a également été étudiée en 2003, en partenariat avec les services de l'équipement de l'Etat, mais non testée car elle s'avère impossible à mettre en œuvre. Dans un courrier du 14 octobre 2003, la DDE expliquait que, le CETE de Bordeaux confirmait que l'alternat sur le pont d'Aquitaine avait bien existé, mais avait été abandonné à la suite de plusieurs chocs frontaux. Un système avec séparateurs latéraux en béton avait également été utilisé sur un viaduc de l'autoroute A15 (Val d'Oise), avant le doublement du pont. Cette technique était lourde à mettre en place car un camion spécifique déplaçait les séparateurs quotidiennement. Pour le pont Régemortes même si cette solution aurait été fastidieuse elle était impossible à mettre en œuvre par manque de largeur de la voie centrale pour accueillir le séparateur en béton. Ce manque d'alternative avait conduit la DDE à indiquer à la ville, que la « meilleure » solution était de revenir, comme avant, à deux voies dans le sens Ouest/Est et une dans l'autre sens.

Sinon, la « meilleure » solution est peut être encore de rétablir les deux voies entrantes sur le pont et laisser qu'une voie en sortie comme avant (en faisant raccorder la voie de la piscine sur le giratoire) ; le système du giratoire devrait quand même permettre d'améliorer la circulation le soir. Les automobilistes sont sûrement plus disposés à mettre cinq minutes de plus pour rentrer chez eux le soir que d'arriver en retard au travail le matin.
Cordialement.

Conclusion du courrier DDE du 14 octobre 2003

De nos jours, en France, deux ponts sont gérés par ce système d'alternat, le pont de Saint-Nazaire et le pont de la Manda vers Nice. Dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, 9ème partie : signalisation dynamique, il est indiqué que, pour ce genre de solution, il faut installer des signaux d'affectation de voies au droit de

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

chaque voie sur des portiques au-dessus de la route. Dans le cas du pont Régemortes et pour répondre à la réglementation, il faudrait au moins trois portiques sur le pont, dont l'installation serait sur les trottoirs rendant la traversée piétonne impossible car non conforme d'un point de vue de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ,ou en encorbellement sur le pont. En 2003, lors des études d'amélioration du fonctionnement du pont Régemortes, l'architecte des bâtiments de France avait d'ailleurs indiqué, qu'il refuserait ce type d'installation sur le pont.

Portique porte feux SNCF sur ouvrage d'art

Pieds haubanés (A16, SANEF)

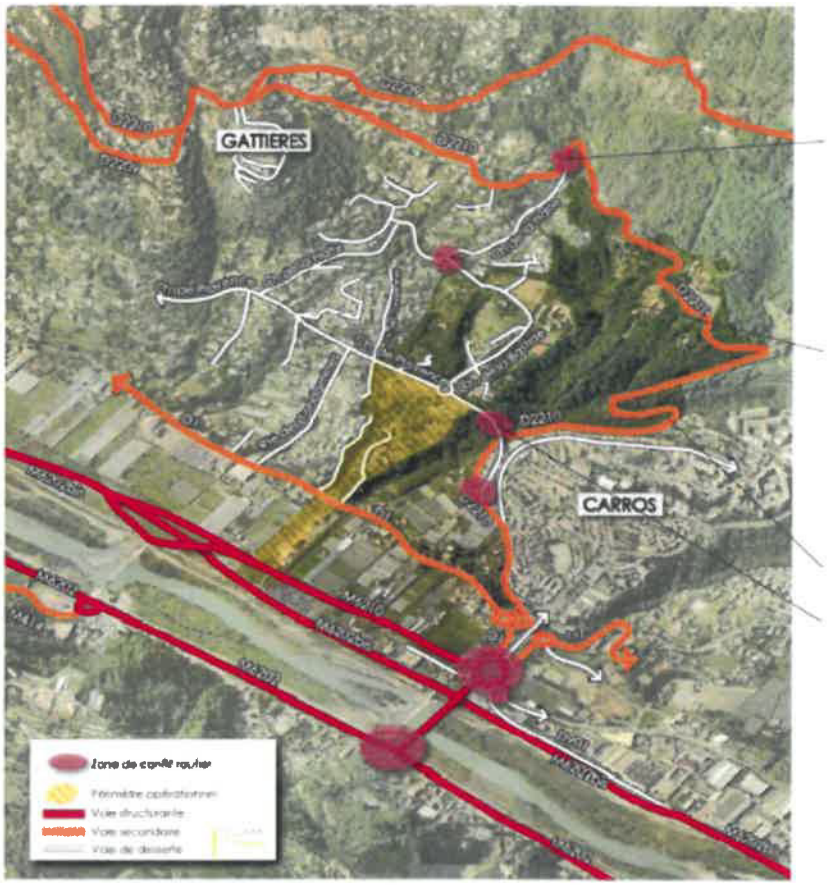
Exemples de portique

De plus, pour la mise en place de ce genre de solution et pour veiller à la sécurité routière, des zones de transition sont souvent aménagées pour préparer l'automobiliste à un changement de profil et attirer l'attention sur une zone d'affectation de voie. Dans le cas du pont Régemortes, la présence des deux giratoires directement en tête d'ouvrage rend ces aménagements impossibles, et crée même un risque accidentogène. C'est pour cette raison qu'il faudrait trois portiques sur le pont, car l'installation sur la zone des culées serait trop proche des voies perpendiculaires des giratoires et donc quasi invisible pour les automobilistes. De ce fait, on pourrait même s'interroger sur l'efficacité d'un tel système, si le pont est régulièrement paralysé le soir ou le matin à cause d'accidents, au niveau de ces zones d'insertions.

C'est ce genre de problématique qui est soulevé dans le cadre du pont de la Manda vers Nice, où dans l'étude d'impact de la ZAC « Eco-hameau des Bréguières » à Gattières, il est indiqué que les deux giratoires d'accès au pont (et pourtant avec plus de recul que dans le cas du pont Régemortes) sont identifiés comme un « point noir » et deux zones importantes de conflits routiers.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Figure 76 : Dysfonctionnements du réseau viaire



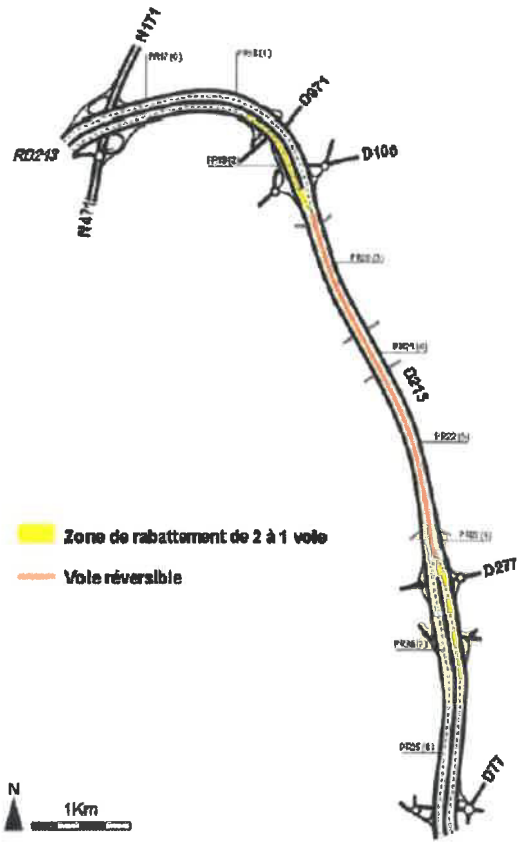
Extrait de l'étude d'impact de la ZAC « Eco-hameau des Bréguières » à Gattières

La mise en place du système d'alternat sur le pont de Saint-Nazaire est un bon exemple de zone de transition. En effet de part et d'autre de l'ouvrage d'art il y a deux zones de rabattement permettant de passer de 2 à 1 voie. Ces zones sont longues de 1,2 kms chacune, sont gérées par des barrières automatiques et de la signalisation dynamique, sachant que l'ensemble des 6 kms sont limités à 70km/h.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

L'aménagement mis en service en août 2010 est long de six km. Cet aménagement comprend le pont de 3.6 km.

Synoptique de la voie (Dossier Presse CG44)



Signalisations lumineuses en voie réversible fermée

Exemple : Pont de Saint Nazaire avec portiques et zone de transition

Au cours des années suivantes, le fonctionnement du trafic a été amélioré au niveau du pont Régemortes par l'optimisation des voies d'accès aux deux giratoires ainsi que l'amélioration du cadencement du feu tricolore de l'Avenue de la Libération au profit du flux principal Est/Ouest. La société FARECO gestionnaire de ce carrefour a confirmé par courrier en date du 3 décembre 2019 l'optimisation réalisée le 20 mars 2012 afin de favoriser au maximum la voie principale au détriment des voies secondaires par la création d'un plan de feu spécifique, applicable de 16h45 à 19h durant l'heure de pointe du soir du lundi au vendredi. La société précise également qu'à chaque visite semestrielle le paramétrage de ce carrefour est vérifié ainsi que la remontée de queue afin qu'elle ne perturbe pas le flux de circulation venant du rond-point situé en amont.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Une étude réalisée en 2013 par Transitec, bureau d'étude spécialisé dans les problématiques de mobilité, a d'ailleurs confirmé l'ensemble de ces optimisations ; tout en faisant apparaitre que le fonctionnement de chaque giratoire n'était pas la cause des difficultés de circulation constatées, mais bien le pont Régemortes en lui-même avec un trafic trop élevé au regard du nombre de files de circulation à disposition (3 voies) :

- Sens Ouest-Est : 1 670 le matin (sur 1 heure), 1 030 le soir (sur 1 heure) pour 2 files, ce qui est acceptable.
- Sens Est-Ouest : 675 le matin (sur 1 heure), mais **1 225 le soir (sur 1 heure) pour une seule file de circulation**, ce qui conduit à la congestion et à la saturation à l'hyperpointe.

Au regard de ces éléments, il apparait donc que l'unique pont de l'agglomération moulinoise a été optimisé au maximum en termes de circulation, et qu'il n'existe donc plus d'alternative à l'amélioration du trafic.

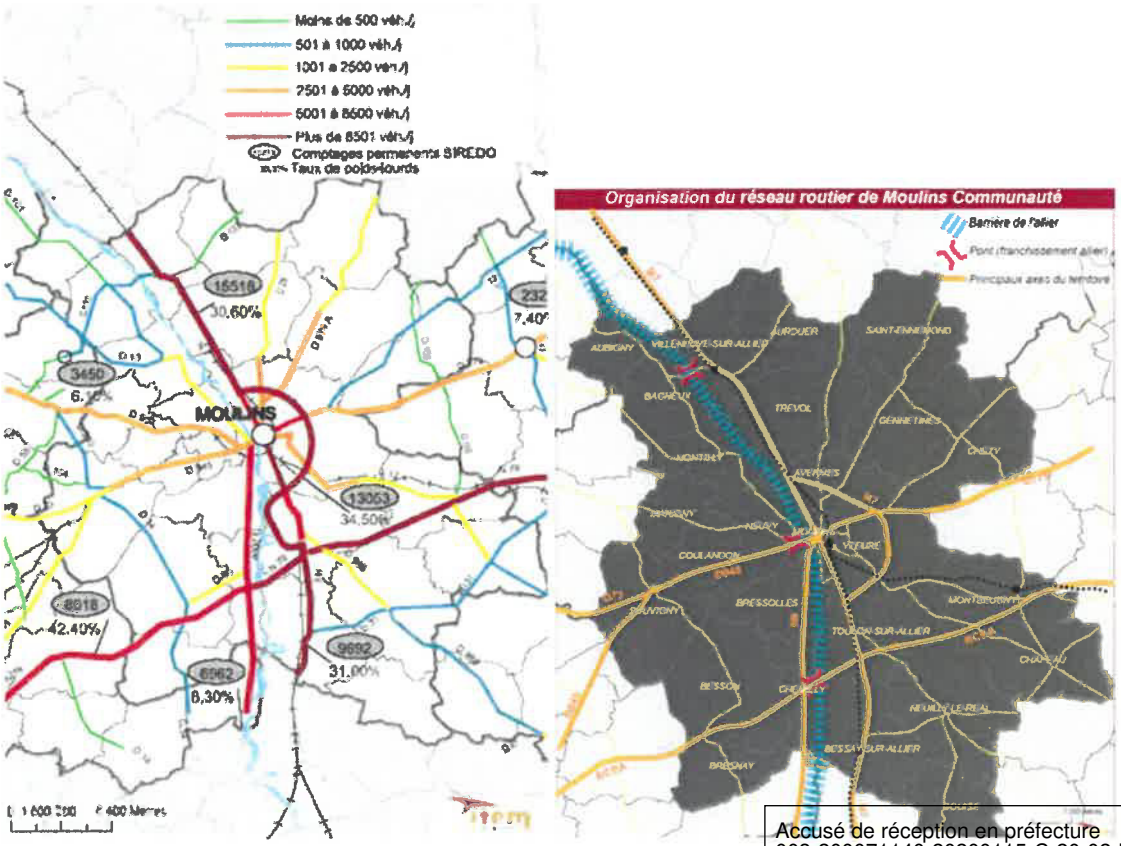
Face à ce constat, le conseil général de l'Allier qui est devenu propriétaire du pont Régemortes en 2006 (suite au déclassement de la RN9 en 2006), a lancé dès 2008 une étude de faisabilité, en lien avec Moulins Communauté et la Ville de Moulins, pour la construction d'un 2ème pont sur l'Allier.

ii. Elaboration d'un PDU

En parallèle, des études ont été menées par Moulins Communauté en vue de réaliser un nouveau plan de déplacement urbain, après celui réalisé en 1993 qui a servi de base pour la partie mobilité au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1995, étant précisé que ces deux documents intégraient la nécessité d'un 2nd franchissement de l'Allier.

Dans le cadre de l'élaboration du PDU en 2009 par le bureau d'étude ITEM spécialisé en mobilité, un diagnostic et une évaluation environnementale ont été réalisés.

Le pont Régemortes est identifié comme le point noir de l'agglomération en raison de l'éloignement des autres possibilités de franchissement. Il constitue ainsi le passage obligé de la circulation Est / Ouest pour franchir la rivière (effet barrière de l'Allier). Cette concentration ponctuelle de flux de véhicules au niveau du pont Régemortes est accentuée par la morphologie du réseau viaire de l'agglomération, organisé sous forme de radiales qui convergent toutes vers Moulins et donc son unique point de franchissement, le pont Régemortes.



Extrait du PDU de 2011 illustrant la morphologie du réseau viaire

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Le PDU, tel qu'arrêté par délibération du 21 avril 2011, met notamment en avant la nécessité de réaliser un 2nd franchissement de l'Allier, en parallèle d'actions sur le réseau viaire, le stationnement, les transports collectifs et l'intermodalité, les modes doux et les actions transversales.

L'action 4 « préparer l'arrivée d'un nouveau franchissement de l'Allier au niveau de Moulins », avait pour constat :

- Le Pont Régemortes, seul franchissement de l'Allier en cœur d'agglomération est le point de convergence de l'ensemble des échanges entre les communes de l'Ouest de l'Agglomération et le cœur urbain ;
- Un point de congestion important aux heures de pointe ;
- Un ouvrage ancien à la durée de vie incertaine dans le cadre d'une utilisation trop soutenue ;

Et pour objectifs à atteindre et effets attendus, notamment :

- Permettre les liaisons locales est/ouest dans de bonnes conditions ;
- Limiter les risques liés à une détérioration physique du pont actuel et augmenter sa durée de vie ;
- Promouvoir les modes alternatifs ;

Au final, le PDU n'a jamais été approuvé car avant l'enquête publique et la consultation des personnes publiques associées, il devait y être annexé l'ensemble des PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) des communes de Moulins Communauté. Lors d'un dernier recensement fin 2012, une dizaine restait encore à approuver.

Malgré cela, plusieurs mesures préconisées dans le projet de PDU (pour rappel, document non obligation pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants) ont été mises en œuvre, par exemple :

- Renforcer et développer l'offre de transports collectifs urbains pour attirer plus de clientèle
- Améliorer la vitesse commerciale des bus
- Favoriser l'intermodalité sur le territoire
- Développer le TAD dans les secteurs ruraux
- Développer la pratique du vélo et organiser le stationnement
- ...

Même s'il n'a pas été approuvé le PDU de 2011, confirmait bien la nécessité d'un 2ème pont à proximité du pont Régemortes. Cette action N°4 était là pour anticiper la réalisation d'un 2ème pont, car elle prévoyait de lancer une révision quand la procédure administrative précédent sa réalisation serait conclue, afin de préparer les actions à mettre en œuvre dans la décennie qui suivait la mise en service du nouvel ouvrage.

Ainsi, Moulins Communauté prendra donc l'engagement de relancer cette démarche de PDU, appelé aujourd'hui « Plan de mobilité », depuis l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi d'orientation des mobilités, lors de sa séance publique le 19 novembre 2019, en parallèle de la réalisation des travaux de construction du 2ème pont.

iii. Pont provisoire

La création d'un second franchissement de l'Allier est également une étape préalable, indispensable à la réalisation des travaux nécessaires sur le Pont Régemortes. En effet, des solutions provisoires pourraient être envisagées, mais elles sont impossibles à mettre en œuvre :

- la création d'un passage à gué, renvoyant la circulation dans le lit de la rivière depuis les berges hautes est évidemment impossible à mettre en œuvre pour des raisons évidentes de protection de l'environnement (option déjà écartée dans le cadre du SDAU de 1995).
- la création d'un pont provisoire est très complexe à réaliser au regard de la longueur de l'ouvrage (330 m au niveau du Pont Régemortes). Il nécessite l'installation de plusieurs piles dans le lit de la rivière car les portées maximales de ces ouvrages ne sont que d'une cinquantaine de mètres. Cette solution aurait un impact non négligeable sur l'environnement, en effet elle augmenterait le nombre de piles dans le lit de la rivière par rapport au projet de deuxième pont du dossier unique (la construction des piles étant l'élément le plus impactant pour l'environnement). De plus, une fois les travaux sur le pont Régemortes

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-5-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

réalisés, il faudra réintervenir pour démolir les piles provisoires, et donc être une deuxième fois impactant pour l'environnement.
Le cout d'un tel projet, provisoire, serait peu éloigné de celui du 2ème pont, ouvrage pérenne, tel que prévu dans le dossier unique soumis à enquête publique ; par ailleurs la construction des piles et des culées nécessiterait l'obtention d'autorisations environnementales. La construction du tablier provisoire, obligatoire, quasiment sur mesure puisque ce produit n'est pas en stock, reviendrait à réaliser un pont quasi définitif.

En conclusion, un pont provisoire n'est donc pas une alternative pour les raisons suivantes :

- **Un coût financier très élevé pour un pont provisoire avec seulement deux voies de circulation (soit moins que les trois voies actuelles du pont Régemortes : cela induirait donc un fonctionnement de l'agglomération fortement perturbé) à comparer au coût du 2ème pont, pérenne et qui permettra de bénéficier au total de cinq voies de circulation, dont une dédiée aux modes de transport alternatifs.**
- **Un impact environnemental plus important que le projet de 2ème pont puisqu'un pont provisoire nécessiterait la construction de plus de piles dans le lit de la rivière que le projet de 2ème pont et avec un double impact sur le milieu naturel (interventions dans le lit de la rivière pour la construction et pour la destruction des piles).**
- **Une absence de solution en cas de gestion de crise en cas de fermeture nécessaire du pont Régemortes, unique ouvrage de franchissement de la rivière Allier.**

iv. Pont de fer

La possibilité d'utiliser le Pont de Fer pour les déplacements automobiles a été étudiée, c'est le fuseau pont rail RFF du dossier unique. Ce tracé se situe au niveau du franchissement de la voie ferrée avec deux options :

- Option 1 : réutilisation de la plateforme de la voie ferrée. La voie se trouvant en aval en rive gauche du pont de fer est dans le périmètre de protection des puits de captage en eau potable de Moulins et Yzeure. Au niveau de la mobilité, la position du tracé ne permet pas de capter les trafics du RD13, du RD 953 et du RD 945. Les trafics pouvant être captés sont ceux du RD 2009, mais il faut prendre en compte que ce tracé se raccorde en rive droite, sur l'axe déjà très chargé aux heures de pointe de la route de Lyon, entre Moulins et Yzeure, et qu'il n'apporte pas de réelle solution d'accès vers le centre de Moulins. De plus les récentes études techniques réalisées dans le cadre de la transformation de cet ouvrage en voie verte, permettant le développement de l'utilisation des modes doux en cœur d'agglomération, ont démontré que la capacité portante de l'ouvrage ne permettrait pas de reprendre la dalle générale à construire nécessaire au passage de la circulation routière. Il est également à noter que la largeur intérieure légèrement inférieure à 8 m permet la réalisation de 2 voies de circulations mais pas de trottoirs répondant aux normes d'accessibilité. **Cette option n'est donc pas réalisable.**
- Option 2 : création d'une plateforme jumelée avec celle de la voie ferrée. La voie future ne pourrait se situer qu'en aval du pont ferroviaire pour échapper au périmètre de protection de la zone de captage. En rive gauche, le raccordement s'effectue également en zone inondable et impacte des habitations. En rive droite, le raccordement s'effectue au-dessus d'un quartier d'habitation et nécessite de procéder à des acquisitions importantes sur le couloir de passage ainsi que de rétablir la continuité du réseau viaire. Le passage de cette nouvelle voie serait également problématique en raison de la proximité immédiate d'habitations. Au niveau de la mobilité, la position du tracé ne permet pas de capter les trafics du RD13, du RD 953 et du RD 945. Les trafics pouvant être captés sont ceux du RD 2009, mais il faut prendre en compte que ce tracé se raccorde sur l'axe déjà très chargé aux heures de pointe de la route de Lyon, entre Moulins et Yzeure, et qu'il n'apporte donc aucune solution d'accès efficace vers le centre de Moulins. Cet ouvrage serait un ouvrage neuf donc correctement dimensionné en termes de largeur, en revanche, il serait beaucoup plus cher à réaliser que le pont du dossier unique en raison des difficultés d'insertion dans le tissu urbain et des expropriations à réaliser. **Cette option n'est donc pas réalisable, du fait des difficultés de son insertion urbaine en rive droite, de son inefficacité à attirer des trafics pour délester le pont Régemortes et de son cout très élevé. Ainsi le bilan coût avantage est très largement déficitaire.**

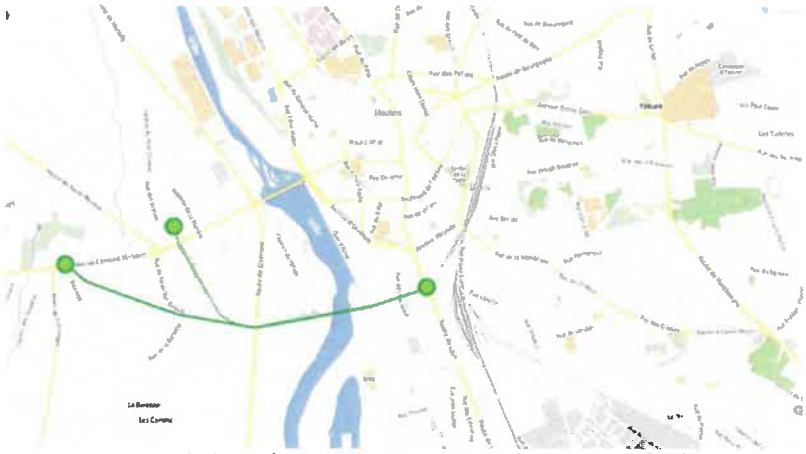
Depuis, dans le cadre du schéma des berges de l'Allier, la communauté d'agglomération de Moulins a envisagé le réaménagement du secteur du pont de fer avec un projet global intégrant :

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- la réhabilitation de ce pont en voie verte, en vue de permettre le développement des modes doux à l'échelle du territoire, avec pour double objectif la baisse de l'utilisation de la voiture et le développement touristique en lien avec la rivière Allier
- le réinvestissement d'une friche industrielle par la création d'un parc urbain et d'un éco-quartier

Une remise en service du pont de fer sous forme de liaison de type tramway permettant les échanges entre l'est et l'ouest est impossible à réaliser. En effet, plusieurs difficultés se posent avec cette solution :

- En rive gauche, le positionnement de l'arrêt pourrait se situer au croisement entre la voie ferrée et la RD945 (route de Souvigny), mais serait éloigné des autres routes départementales et des habitants du quartier de la Madeleine. Une autre solution consisterait à positionner l'arrêt le long de l'ancienne voie du chemin de fer économique, mais cette voie n'existe plus et se retrouve en plein cœur du tissu urbain.
- En rive droite, l'arrêt ne pourrait se trouver qu'au niveau de la route Lyon, à proximité de la gare SNCF, ce positionnement semble trop éloigné de l'hypercentre et n'apporterait aucun intérêt.
- Il n'existe aujourd'hui qu'une seule voie ferrée, ce qui limiterait de fait les temps commerciaux car aucun croisement ne serait possible.



Exemple de tracé type « tramway » utilisant l'ancienne voie ferrée

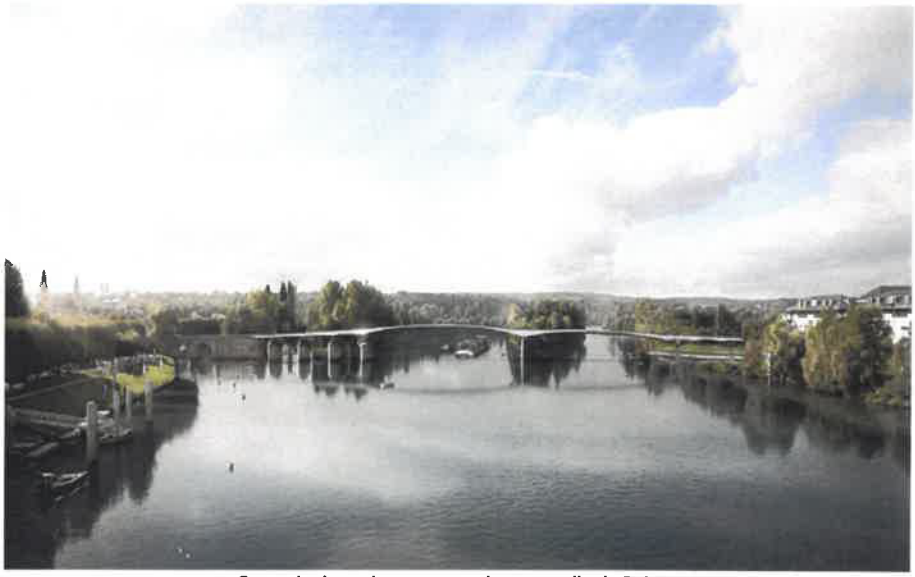
Au-delà de tout aspect technique, le bilan coût/avantage de cette solution serait largement déséquilibré, en raison de l'investissement important qu'il nécessite, et en rapport avec le peu d'intérêt pour la population, les ruptures de charges intermodales étant beaucoup trop fortes dans cette solution. Cette solution est donc impossible à mettre en œuvre.

v. Passerelle modes doux

La création d'une passerelle modes doux à proximité du pont Régemortes ne règle aucune autre problématique engendrée par l'ouvrage unique.
Cependant, si une passerelle devait être réalisée, elle devrait être peu éloignée du pont Régemortes, afin de conserver le maximum d'efficacité en ce qui concerne les mobilités douces. En fonction de son positionnement les impacts pourront être non négligeables sur la covisibilité avec le pont Régemortes classé monument historique et sur l'environnement avec la présence des îlots à sternes.
En termes de couts/avantages, les études récentes de la passerelles modes doux de Poissy dont la réalisation est prévue pour 2022 est intéressante car assez similaire dans l'intégration historique et de dimensions quasi identique (300 m de long pour 5 m de large), pour un budget d'environ 13 millions d'euros. En comparaison, le cout comparable uniquement du nouvel ouvrage sur l'Allier est de 24 millions d'euros, pour 440 m de long et 5,40 m de large dédiés aux modes doux et 6,50 m pour la circulation routière.

En conclusion, la passerelle piétonne n'apporte aucune solution à terme en cas de fermeture du pont, malgré un cout trop important, et la solution du 2ème pont permet, en plus de créer une voie mode doux sur ce dernier, de reconquérir la 3ème voie du pont Régemortes au profit également de circulation alternative au trafic routier et d'avoir une meilleure fluidité pour les transports en commun. Cette passerelle ne peut être une solution alternative et est donc inenvisageable.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020



Exemple de projet en cours : la passerelle de Poissy

vi. Navette et parking relais

Pour être efficace la **création d'un parking relais** nécessiterait plus qu'une forte évolution des comportements dans l'agglomération, car la rupture de charge provoquée par un changement de mode si proche du lieu de destination est quasi rédhibitoire. Pour autant, l'expérience de navette bus entre les 2 rives a été expérimentée (P+R du CNCS), sans succès, 2 usagers au lancement et aucun usager du parking relais sur le réseau de transports urbains en 2018. Cela n'a donc engendré aucune diminution de trafic. La mise en site propre d'une voie du pont Régemortes pour améliorer l'intérêt du bus vis-à-vis de la voiture, conduirait à supprimer une voie et donc revenir à la situation de 2003, où la mise en place d'une seule voie dans le sens Ouest/Est avait provoqué des bouchons énormes à l'heure de pointe du matin. En tout état de cause, cette solution n'apporterait pas une baisse du trafic suffisante pour désengorger le pont Régemortes, et préserver sa pérennité. Cependant, avec l'arrivée du 2ème pont et la fluidification du trafic, l'expérience pourra de nouveau être tentée.

Cette solution n'est donc pas à l'échelle des enjeux du projet, de plus elle n'apporterait aucune réponse aux autres problèmes, hors circulation, soulevés dans le dossier, notamment en cas de fermeture du pont Régemortes. Sans la réalisation du 2ème pont, cette solution n'est pas envisageable.

vii. Débouché du futur pont au-delà du cours de Bercy pour éviter les nuisances sur les équipements de plein air

La présentation du débouché du futur pont au-delà du cours de Bercy comme une solution alternative à la construction d'un pont apparaît en premier lieu incohérente, puisqu'elle valide la nécessité de construction d'un 2ème ouvrage en cœur d'agglomération. Ce positionnement sera traité plus loin dans la partie concernant l'analyse des différents fuseaux de passage. Pour rappel le choix de l'arrivée du pont au niveau du cours de Bercy est le résultat de la consultation du public initiée en 2015, et qui n'a jamais été remis en cause par la population, notamment au moment de l'enquête publique réalisée en mars 2017 pour l'approbation du Plan Local d'Urbanisme de Moulins et de la concertation pour la réalisation du schéma directeur d'aménagement des berges en 2018.

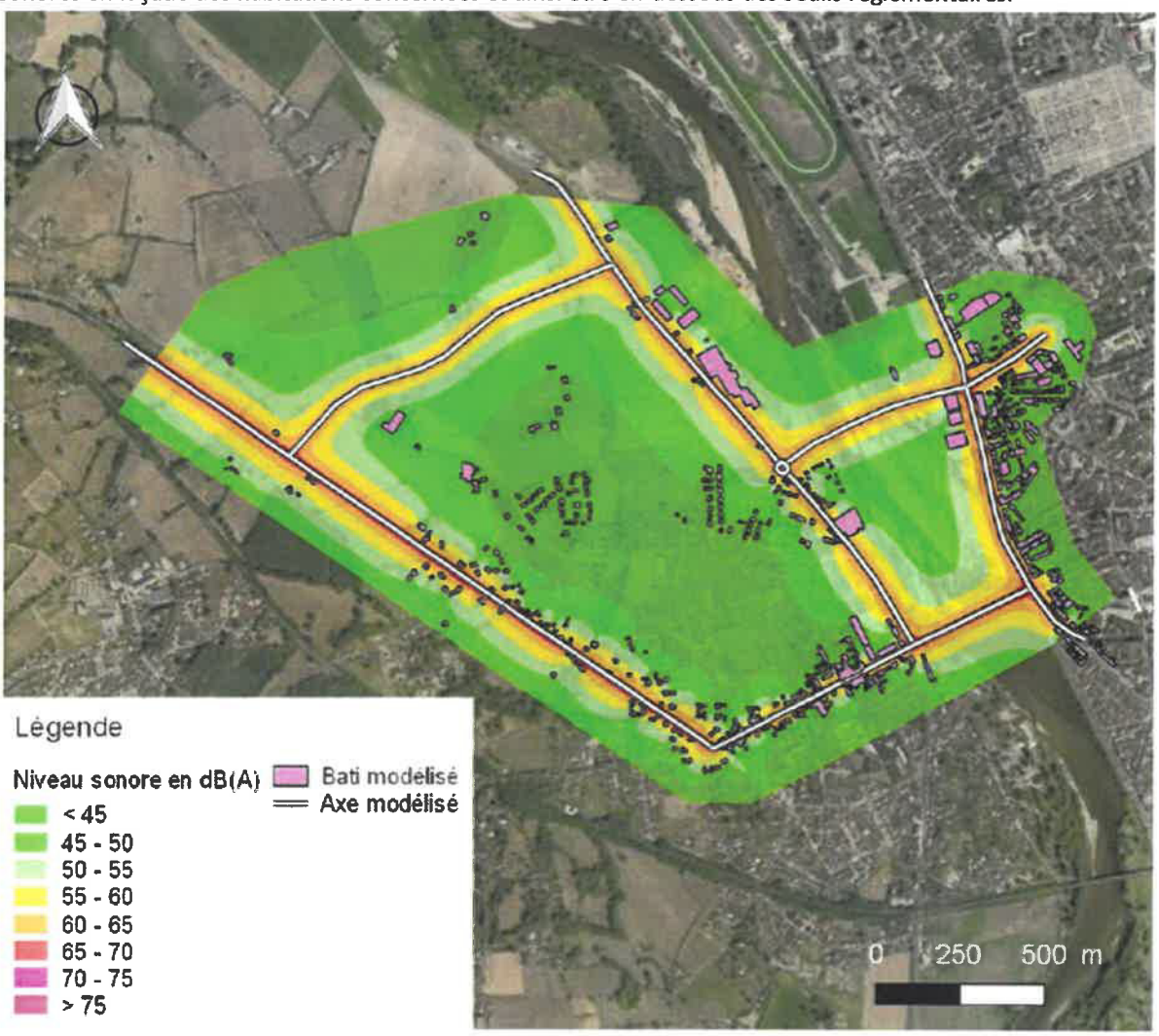
L'arrivée du deuxième pont et l'intégration dans son environnement proche, a été étudiée dans le cadre de la réalisation du schéma directeur d'aménagement des berges réalisé en 2017 et 2018. Cette étude pluridisciplinaire (comprenant notamment un volet circulation), avait pour objectif d'analyser, avec l'arrivée du deuxième pont, la possibilité de reconfigurer l'empreinte routière très forte (trémie, boulevard de 11 mètres avec en plus une contre-allée) du fait de la présence des routes nationales 7 et 9, avant la mise en service du contournement de Moulins.

La construction du 2ème pont est le préalable à la mise en œuvre d'une nouvelle politique de gestion des mobilités. Il permettra le développement des modes de transport alternatifs à la voiture (modes doux et

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

transports en commun), et ainsi de gommer les traces de la présence historique des routes nationales 7 et 9 et de valoriser la rivière Allier par le réaménagement des berges.

Concernant les nuisances sur les équipements de plein air, des études (acoustique et Air/Santé) ont été réalisées pour répondre à ses enjeux. S'agissant des **nuisances sonores**, une étude acoustique du projet a été réalisée. Une modélisation sur l'ensemble des voiries concernées par le projet (voies existantes et voies nouvelles) permet d'identifier les habitations et équipements pour lesquels des mesures acoustiques seront à mettre en œuvre.
La modélisation à la mise en service du nouveau franchissement de l'Allier et de son barreau routier a mis en évidence des **contributions sonores sur l'ensemble des voiries inférieures aux seuils règlementaires**, sauf pour les habitations riveraines de la RD13 comprises entre le nouveau pont et le barreau routier. En conséquence, des mesures seront mises en œuvre sur la RD13 : elles consistent en la mise en place d'un enrobé peu bruyant sur la chaussée et, surtout, en une diminution de la vitesse sur cet axe en passant de 70km/h à 50 km/h, ce qui représente un gain de 2.5 dB(A) sur l'ensemble des récepteurs. Ces mesures permettront de réduire les niveaux sonores en façade des habitations concernées et ainsi être en-dessous des seuils règlementaires.



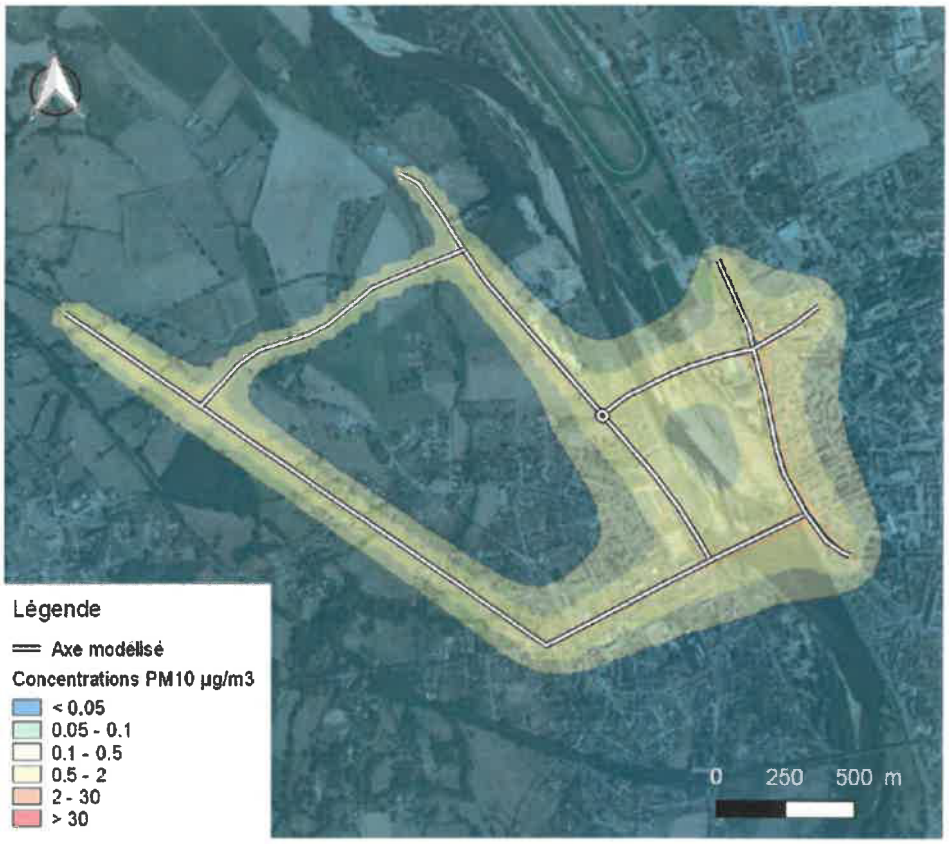
Carte des isophones à une hauteur de 4m pour l'état futur – Période jour (6h-22h)

A la mise en service des infrastructures nouvelles, des mesures acoustiques seront réalisées afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre. **En fonction des résultats des mesures de suivi réalisées à la mise en service et pendant l'exploitation (analyse tous les 5 ans), si ces dernières montraient un dépassement des seuils réglementaires, Moulins Communauté s'engage à prendre l'ensemble des mesures nécessaires à un retour en dessous des seuils pour les habitations et équipements concernés.**

S'agissant de la **qualité de l'air**, une étude d'impact a été réalisée. Tout d'abord, des campagnes de mesure du NO_2 et du benzène, ont montré des taux inférieurs aux seuils règlementaires sur toute la zone d'étude. Pour l'analyse de l'impact du projet, une modélisation a été réalisée, cette dernière a donné des résultats inférieurs

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

niveaux des concentrations de NO_2, de PM_{10} et de benzène, inférieurs aux seuils règlementaires dans l'ensemble de l'aire d'étude.



Concentration moyenne annuelle de PM10(µg/m³) – scénario projet, 2020

Cependant, les deux équipements de plein air cités par la commission d'enquête (l'Ovive et le stade d'athlétisme), ont fait l'objet d'une étude air /santé de niveau 1, conformément à la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 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. La note méthodologique prévoit, qu'en cas de présence de lieux sensibles dans la bande d'étude, une étude soit réalisée au droit de lieux d'accueil de la petite enfance, des lieux d'établissement et de lieux sportifs. Cette évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS), vise à définir si les populations fréquentant de manière régulière ces équipements sont exposées aux rejets atmosphériques liés à la circulation routière par inhalation directe de ces polluants. La mise en relation des concentrations d'exposition calculées et la toxicité des polluants amène aux conclusions suivantes :

- La survenue d'un effet aigu apparaît peu probable,
- La survenue d'un effet chronique à seuil apparait très peu probable,
- La probabilité de survenue d'un effet chronique sans seuil (effets cancérigènes) apparait non significative avec un risque bien inférieur à la valeur repère.

En complément de ces deux études qui montrent que la réalisation du deuxième pont n'entraine pas de problèmes sur la qualité de l'air dans la zone d'étude, on peut ajouter que les émissions polluantes pour les différents scénarios ont été quantifiées à l'aide de la méthodologie COPERT V qui ne prend pas en compte les différentes situations de trafic (fluide, congestionné, saturé). Seule la donnée trafic a été prise en compte. Aussi, le scénario avec projet ne tient pas compte des améliorations des circulations de trafic (fluidification de celui-ci) et donc la baisse des émissions pouvant être attendue suite à ces améliorations avec moins de bouchons sur l'ensemble des voies adjacentes au pont Régemortes.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

b) La nécessité absolue d'un 2nd franchissement de l'Allier – Théorie du bilan

i. Le pont Régemortes, unique franchissement de l'Allier :

Le pont Régemortes nécessite des interventions lourdes pour assurer sa pérennité. La totalité de l'ouvrage, et notamment l'ensemble du tablier, sera concernée par ces travaux qui auront pour conséquence une fermeture complète du pont pour une durée minimum de 6 mois. Ce qui aura pour conséquences :

- Une paralysie de l'agglomération
- Un fort ralentissement de l'activité économique, avec des fermetures d'entreprises
- Des difficultés majeures pour l'accès aux services de la Ville préfecture, aux soins de l'hôpital de Moulins
- Des problèmes de sécurité publique, notamment pour les services de secours (pompiers, SAMU), avec la nécessité de mettre en place des moyens de liaison de type hélicoptère avec des coûts très élevés (200 000 € / mois)
- Des difficultés pour le fonctionnement des écoles, collèges et lycées

- **Des travaux indispensables sur le pont Régemortes**

En plus d'apporter une réponse efficace aux **problèmes actuels d'engorgement du pont Régemortes**, le 2ème pont doit surtout permettre de répondre aux problématiques suivantes :

- Offrir une solution alternative au maintien de la circulation pour pouvoir réaliser les travaux nécessaires à la **pérennité du Pont Régemortes.** Dans le journal La Semaine de l'Allier du 2 juillet 2009, le Directeur des Routes du Conseil départemental indiquait déjà, au moment de la réalisation de l'étude de faisabilité, que la construction d'un 2ème pont permettrait de soulager l'actuel pont Régemortes.

- Le pont Régemortes supporte actuellement **plusieurs réseaux majeurs** pour le fonctionnement de l'agglomération. Pour pouvoir réaliser les travaux du pont, notamment l'étanchéité, il faut enlever tous les réseaux, certains pouvant passer en forage dirigé :
  - La conduite gaz moyenne pression a déjà été réalisée en utilisant cette technique,
  - La conduite d'assainissement (diamètre 200) qui est une conduite de refoulement, donc de petit diamètre, pourra passer en forage dirigé

  En revanche, pour les réseaux électriques et de télécommunication et surtout pour les deux conduites d'eau (diamètre 500), il n'est pas envisageable d'utiliser le forage dirigé pour des raisons techniques (en raison de la longueur de la traversée, 450 mètres minimum, et du diamètre de la conduite, la réalisation avoisine la limite technique du procédé) et financières.
  La création du 2ème pont apporte donc une solution pour dévoyer ces réseaux.

Le Pont Régemortes, ouvrage d'art emblématique de plus de 300 mètres de long et 14 mètres de large construit entre 1753 et 1763, fait partie du patrimoine du Conseil Départemental de l'Allier et supporte la RD2009 reliant Moulins à Clermont-Ferrand. En raison de son très fort intérêt patrimonial, il a été inscrit au titre des monuments historiques par arrêté du 17 juillet 1946.

Avant le transfert de l'Etat au département en 2006, un très grand nombre d'études avait déjà été réalisé par l'Etat, concernant la nature des travaux à effectuer. Dès 1996 l'étude du bureau d'étude STUCKY, concluait à la nécessité de mettre en place des solutions confortatives et plaçait déjà l'étanchement et la protection contre l'usure du radier en priorité 1 ; les autres travaux concernant des réparations et des protections du radier. Par la suite d'autres études et réunions sur le sujet on fait ressortir les éléments suivants :

- Lors d'une réunion organisée par les services de l'Etat le 17 juin 2002, concernant les digues de Moulins et le seuil du pont Régemortes a été évoquée la problématique posée par la réparation du pont Régemortes et l'impossibilité de réaliser un passage à gué en parallèle au pont Régemortes. En effet, l'étude de SOGREAH de 1991/1992 avait conclu que la construction d'un nouveau passage par l'intermédiaire d'un gué submersible situé à l'aval du pont n'était pas envisageable.
- Lors d'une réunion le 28 février 2003 concernant les superstructures, il était déjà précisé que pour pouvoir réaliser l'étanchéité haute sur support bitumineux, il convenait de déplacer les réseaux.

Accusé de réception préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Ces quelques éléments montrent bien que la nécessité de réaliser des travaux sur le pont Régemortes est loin d'être récente et que les conditions de réalisation de l'étanchéité du tablier, posait les mêmes problématiques qu'aujourd'hui, c'est-à-dire le déplacement des réseaux et la fermeture complète de l'ouvrage.

Une **inspection détaillée périodique (IDP)** est réalisée tous les 3 ans sur les ouvrages de cette catégorie.
Les inspections détaillées consistent en des reconnaissances approfondies de toutes les parties d'ouvrage, hormis celles qui sont immergées, menées par les personnels compétents et des moyens spécialisés, conformément aux principes développés dans l'Instruction Technique pour la Surveillance et l'Entretien des Ouvrages d'Art de décembre 2010 et plus particulièrement dans le fascicule 02 « Généralités sur la surveillance ».
Les IDP sont réalisées selon le type et l'état de l'ouvrage avec une périodicité de 3, 6 ou 9 ans. La périodicité de 3 ans retenue pour le Pont Régemortes montre bien la grande attention portée à cet ouvrage.
La dernière IDP en date a été réalisée en 2017 par le bureau d'études BETERS OA et la synthèse est reprise ci-après (*cf. dossier d'enquête – Pièce K : mémoires en réponse*) :

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ALLIER — IDP 2017

III – SYNTHESE

III.1 - CONCLUSION DE LA DERNIERE ACTION DE SURVEILLANCE :

IDP de 2014 :
Cet ouvrage est globalement en mauvais état.
Il présente cependant des désordres peu évolutifs depuis la dernière IDP de 2011 mais nécessite des actions d'entretien et de réparation à moyen terme.

- *La structure :*
  Les tympans sont affectés par de nombreuses fissures verticales ou obliques révélant des problèmes structurels probablement anciens, liés à une défaillance des fondations, ce qui est surement à l'origine de la création d'un radier général.
  Cette fissuration est le seul désordre pour lequel nous observons une nette évolution depuis la dernière inspection. La plupart de ces fissures se devinent dans des zones de joints altérés et peuvent être plus marquées du fait de joints plus appauvris qu'en 2011. Elles nécessitent malgré tout une surveillance particulière.
  Les voûtes subissent des décompressions latérales et probablement de légers affaissements, assez classiques pour ce type d'arche en anse de panier.
  Un confortement des douelles par contre-voûte en béton projeté est à envisager à moyen terme.
- *Les appuis :*
  Ils sont, de manière générale, dans un état correct. Les murs en retour devront cependant bénéficier de quelques actions de rejointoiement.
- *La sécurité :*
  Aucun problème de sécurité à signaler.
- *Les équipements assurant la pérennité de l'ouvrage :*
  L'étanchéité sur l'ouvrage est défaillante et doit être rétablie de manière à enrayer les infiltrations dans le corps des voûtes. Cette opération permettra la réfection des trottoirs.
- *Les équipements divers :*
  Les couronnements des parapets devront être déposés et réalignés.

CLASSE AFFECTEE LORS DE LA DERNIERE ACTION DE SURVEILLANCE : **3**

Extrait de l'IDP de 2017 du pont Régemortes

Globalement, l'ouvrage est en mauvais état général et présente des défauts structurels peu évolutifs depuis la dernière inspection mais nécessitant des **travaux importants de réparation dans les 5 ans**, à compter de 2017.
Avec les délais de construction du nouveau pont, préalable indispensable à la réalisation des travaux du pont Régemortes, ce délai sera très difficile à tenir : il est donc urgent de réaliser un nouveau pont.
Les principaux désordres affectant la structure sont liés, d'une part à un défaut d'étanchéité sur l'ensemble de l'ouvrage qui a altéré une grande partie des parements et, d'autre part, à une décompression des voûtes due aux poussées latérales des remblais accentuées par le mauvais état général des trottoirs.
Concernant les appuis, les fissures longitudinales affectant quelques piles (P1, P4, P6, P10, P11 et P12) semblent stabilisées. Elles peuvent être à l'origine d'un mouvement de fondation ancien.
Le rapport indique que l'ouvrage a obtenu une **notation de 3** (Classification IQOA - Image de la Qualité des Ouvrages d'Arts) ce qui signifie « ***ouvrage dont la structure est altérée nécessitant des travaux de réparation sans caractère d'urgence*** ». En précision, le pont Régemortes est classé avant-dernier dans le système de notation des ouvrages d'art, le dernier niveau étant le classement 3U qui correspond au « ***ouvrage dont la structure est altérée nécessitant des travaux de réparation avec caractère d'urgence*** », la différence entre les deux n'étant pas la nécessité de réaliser des travaux mais bien le caractère d'urgence.

L'évolution des désordres est certes relativement légère mais bien réelle. Ainsi, il est à noter que l'estimation des travaux, hors travaux de reprise de fondations, passe de 1,34 M€ en 2011 à 2,2 M€ en 2014 puis 2,34 M€ en 2017.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Aussi, comme le suggère le rapport d'IDP, il est nécessaire de programmer à moyen terme d'importants travaux d'entretien.
Les travaux d'entretien suggérés nécessitent la coupure du pont. En effet, les règles de l'art imposent une continuité parfaite de l'étanchéité et certaines tâches nécessitent l'absence de vibrations ou de surcharges sur le pont : il n'est dès lors pas possible de maintenir une circulation pendant ces travaux.
Enfin, d'autres travaux, plus superficiels mais nécessitant une emprise des engins sur la chaussée, demanderont de fermer au moins une voie à la circulation. La mise en place d'un alternat n'est pas envisageable comme en attestent les conditions d'emploi des alternats exposées dans le Guide technique du SETRA. Aussi une déviation devra donc être mise en place.
Il est bien sûr évident qu'en l'absence de travaux d'entretien, l'état de l'ouvrage ne peut que se dégrader jusqu'à sa ruine.
Comme indiqué ci-dessus, **l'état sanitaire du Pont Régemortes nécessite donc des travaux à moyen terme (5 ans à compter de 2017).**
La réalisation de ces travaux, avec une fermeture complète du pont, d'une durée prévisionnelle de minimum 6 mois, n'apparaît pas envisageable sans solution alternative autre que le Pont de Villeneuve (limité en tonnage 6T) situé à 15 kms et le pont de la RCEA situé à 11kms ; elle conduirait à une paralysie complète de l'agglomération Moulinoise avec des conséquences considérables en terme d'accès aux secours pour les personnes situées en rive gauche, mais aussi de développement économique et de fonctionnement des services de la ville Préfecture ; cela induirait enfin des déplacements automobiles supplémentaires (et donc un bilan carbone à la hausse), du fait du détour de plusieurs kilomètres subi par les habitants de la rive gauche pour se rendre dans le bassin principal d'emplois et de services, en rive droite.

Le Conseil Départemental de l'Allier confirme d'ailleurs cette obligation de réaliser des travaux sur le pont Régemortes à moyen terme, nécessitant la fermeture totale du pont pour au moins 6 mois, suite à la dernière inspection détaillée de 2017. La réalisation de ces travaux sans construction au préalable, à court ou moyen terme, du second pont est inenvisageable.

La création d'un second franchissement de l'Allier apparait donc comme une étape indispensable préalablement à la réalisation des travaux nécessaires sur le pont Régemortes. De plus, le second franchissement permettra de réduire la pression automobile sur le pont Régemortes et ainsi participer à prolonger sa durée de vie.

- **Un ouvrage vulnérable aux crues**

Depuis la réalisation de l'ensemble des études par les services de l'Etat, pour la protection des personnes et des biens, notamment l'étude de danger sur les digues, il est apparu un risque au niveau de la stabilité du pont Régemortes. Il convient de préciser que le Conseil Départemental sollicitera la fermeture du Pont Régemortes en cas de crue de l'Allier à partir d'un débit de 1800 m3/s (soit une crue d'occurrence 20 [1580 m3/s] à 30 ans [2000 m3/s]), en vertu du principe de précaution puisqu'il existe une incertitude quant à la stabilité de l'ouvrage et du radier.
Une telle fermeture aurait les mêmes conséquences que la réalisation de travaux sur le Pont Régemortes, avec, comme contrainte supplémentaire, le **caractère imprévisible et urgent d'un tel évènement**.
Le 2ème pont quant à lui sera dimensionné pour un maintien de la circulation jusqu'à une crue centennale, permettant entre autres une meilleure gestion des secours pendant cette période de crise. Une partie des voies adjacentes étant des digues comme la RD2009 ou la RD 53 jusqu'au barreau routier, elles resteront hors d'eau. Le nouveau barreau routier étant également au-dessus de la côte de crue centennale, il permettra d'irriguer, depuis la RD53, l'ouest du territoire même si l'avenue de la Libération à Moulins est coupée.

Ainsi le 2ème pont et son barreau routier permettront de maintenir une liaison entre les deux rives jusqu'à la crue centennale et donc un maintien de l'activité économique et, surtout, une meilleure gestion de la crise par les services de secours.

- **Amélioration de la sécurité publique**

D'une manière générale pour la ville préfecture, les services de secours sont situés en rive droite ce qui représente tous les jours aux heures de pointe des difficultés pour franchir l'Allier en cas d'intervention sur la rive gauche.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

En cas de fermeture du seul pont existant sur l'aire urbaine, que cette fermeture soit causée par des travaux nécessaires (cf. ci-dessus), par une crue (dès une occurrence de 20 ou 30 ans) ou par tout autre blocage prévu ou imprévu (fuite réseau, manifestations, travaux d'entretien divers,...). Les accès aux équipements de la ville Préfecture, très majoritairement situés en rive droite (et particulièrement l'hôpital, la caserne des pompiers, l'Hôtel de police, ...), seront impossibles ou très largement rallongés ce qui aurait des conséquences majeures :

- Une paralysie de l'agglomération en cas de fermeture du pont Régemortes, et des dispositions particulières organisationnelles à mettre en place
- Des risques plus importants pour les vies humaines en raison du temps d'intervention des services de secours

A ce titre, la **police nationale**, par l'intermédiaire d'un courrier signé par le Directeur Départemental de la Sécurité Publique (DDSP), indique que la construction d'un nouveau pont au-dessus de l'Allier, au sein de la commune de Moulins, apporterait des avancées majeures pour la sécurité des Moulinois et plus largement pour les habitants de l'Allier, en raison des éléments suivants :

- Le pont Régemortes est un axe stratégique pour la DDSP de l'Allier car il est le seul pont reliant les deux rives de l'Allier entre Villeneuve et la RCEA et dessert en rive gauche un important pôle touristique (CNCSS, espace Villars, aire de camping-car...) et une zone d'habitat pavillonnaire et quelques ensembles résidentiels, alors que le commissariat est situé en rive droite. La rapidité d'intervention de la police vers le quartier de la Madeleine dépend donc des conditions de circulation. Ces conditions ont également un impact pour la gestion des renforts avec les circonscriptions de Vichy et de Montluçon.
- Le pont Régemortes est un point de faiblesse pour la sécurité publique en général : cette préoccupation permanente de laisser un accès entre les deux rives entraîne la nécessité d'opérer des blocages ou des déviations de circulation, contraignants pour la population, en cas de manifestation (18 au cours de l'année 2019). De plus, dès la fermeture du pont, le commissariat, souvent de concert avec les pompiers, dédie une partie des effectifs sur la rive gauche afin d'assurer des interventions urgentes.
- Le pont Régemortes est source d'accidents pour les voitures en raison d'un flux de circulation trop important. D'un point de vue sécurité routière, l'étroitesse des trottoirs est un risque majeur d'accident pour les piétons, et l'absence de piste cyclable un élément d'insécurité majeure pour les cyclistes.

Le Directeur Départemental des Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) de l'Allier précise également par courrier que le SDIS, dont le siège est situé en rive droite, est appelé à intervenir régulièrement en rive gauche et dans l'ensemble du département de manière générale, et donc à utiliser le pont Régemortes. La rapidité d'intervention dépend notamment de l'accès à cet axe stratégique et de la fluidité de la circulation : à ce titre, cet unique ouvrage reliant les deux rives de l'Allier à plusieurs kilomètres de distance constitue ainsi un point de fragilité non négligeable lorsque celui-ci est bloqué partiellement voire totalement. Cette situation rend nécessaire la mise en place de mesures palliatives avec, par exemple, la mise en place d'un dispositif opérationnel déporté sur la rive gauche, afin de pouvoir réaliser les interventions urgentes dans les délais imposés par le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR).
Pour le SDIS, la construction d'un second pont facilement accessible depuis le CSP Moulins renforcerait sensiblement la distribution des secours sur la commune, son agglomération et dans une plus large mesure sur l'ensemble du département.

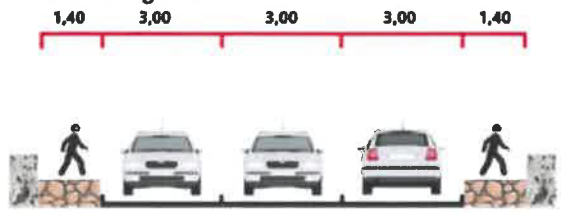
Pour **le Centre hospitalier Moulins-Yzeure**, l'accès à l'établissement est un élément déterminant en vue d'apporter une réponse extra-hospitalière, au domicile des patients, via les ambulances et véhicules SMUR médicalisés, efficace. La congestion du pont Régemortes constitue donc une problématique majeure pour le fonctionnement des urgences : le temps d'intervention en rive gauche dépend aujourd'hui de la fluidité sur le pont Régemortes et de son accessibilité. Le centre hospitalier estime que la situation serait catastrophique en cas de fermeture du pont Régemortes, sans solution alternative pour la traversée de l'Allier, en raison de l'éloignement des autres franchissements, d'autant plus que la mise en place de services de soins de manière permanente en rive gauche semble impossible et que le coût d'un hélicoptère est très important (200 K€ par mois). Le Centre hospitalier est ainsi très favorable au projet de 2ème pont. Il précise également que le 2ème pont est idéalement placé dans l'axe du cours de Bercy pour la desserte du Centre Hospitalier.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

ii. Développement des modes de transports alternatifs

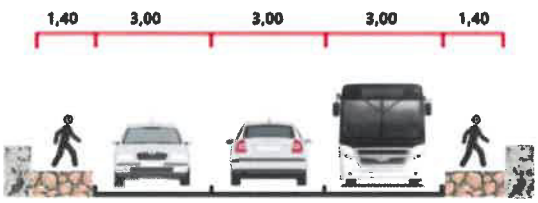
Il est important de préciser que **la création du 2ème pont permettra de développer considérablement les modes de transports alternatifs à la voiture** avec la mise en place de voies dédiées aux modes doux et aux transports en commun. Au total, comme l'illustre le schéma ci-dessous, ces voies passeront de 2,8m, situation actuelle avec un seul pont, composés de 2 trottoirs de 1,40m dont l'effet couloir sur le pont est un frein à l'utilisation par les piétons, à 11,20m avec l'arrivée du 2ème pont (voies des 2 ponts additionnées). Le deuxième pont permet dès lors de développer la pratique du vélo, dont la traversée aujourd'hui sur le pont Régemortes est rédhibitoire pour une grande partie de la population, en raison d'un manque évident de sensation de sécurité.

Avant aménagement :

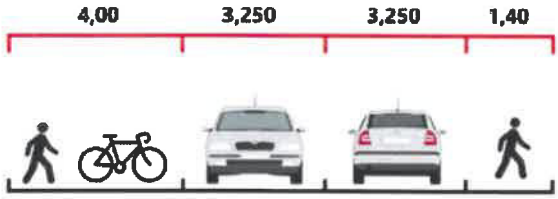


Pont Régemortes existant

Après réalisation du 2ème Pont :

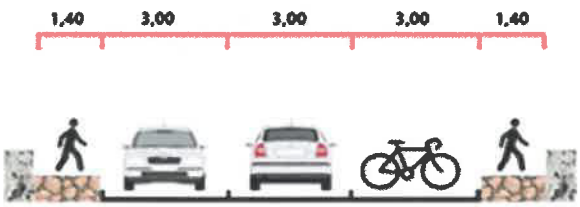


Pont Régemortes aménagé

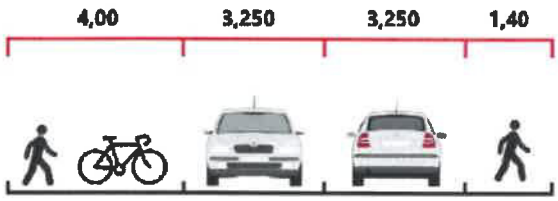


2ème Pont

ou



Pont Régemortes aménagé



2ème Pont

Cette volonté forte de développer les modes doux en parallèle de la création d'un ouvrage routier, témoigne d'une ambition du maître d'ouvrage, d'accompagner la réalisation du 2ème pont d'actions visant à réduire l'utilisation de l'automobile et donc participer au changement des comportements et à la baisse des émissions de gaz à effet de serre. De plus, la création du deuxième pont permet d'améliorer les liaisons de transports en communs entre les deux rives en renforçant les vitesses commerciales. Cette amélioration permettra de relancer la mise en place de parkings relais dans l'agglomération, toujours dans le but de diminution de l'utilisation de la voiture individuelle.

Ainsi la mise en opposition entre ce projet et le développement des modes alternatifs à la voiture, n'est pas fondée, puisque c'est la construction d'un 2ème pont qui permet justement le développement de ces modes alternatifs.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Par ailleurs, à une échelle plus large, la rivière Allier est traversée à Moulins par différents itinéraires cyclables, comme la **GTMC (Grande Traversée du Massif Central)** à VTT qui passe allée des Soupirs, rue Félix Mathé, sur le pont Régemortes avant de rejoindre le chemin de Halage et le sentier des Castors et la **V75**, itinéraire entre Moulins et Diou, qui est une liaison entre la V70 et l'EV6. Ces itinéraires passent actuellement par le pont Régemortes, sur lequel la pratique du vélo est très contrainte et non sécurisée.
En complément, Moulins Communauté, en cohérence avec la Région Auvergne Rhône Alpes mène un **projet de valorisation des berges de l'Allier et souhaite redessiner la V70** (Via Allier) sur son territoire qui passe actuellement en rive gauche, à hauteur du pont Régemortes (rue des Grosliers, route de Clermont, route de Montilly, rue du pont Chinard). Le projet est de rapprocher la V70 de la rivière Allier en réaménageant le sentier des Castors, en traversant la rivière Allier avant de rejoindre les bords d'Allier sur Avermes, Trévol et Bressolles.
L'Office de Tourisme de Moulins et sa région a pour objectif d'éditer un guide de circuits vélos sur l'agglomération dès l'été 2020. Pour offrir des circuits sécurisés à destination de tous, il s'avère nécessaire d'avoir des voiries adaptées aux différents modes de déplacement, dont les vélos.
Enfin, Moulins Communauté a développé depuis deux ans un service de location de vélos longue durée. Aujourd'hui, ce sont 350 vélos à assistance électrique qui sont loués sur le territoire de l'agglomération. Par ces actions, la collectivité a une vraie volonté de développer l'usage du vélo.

Pour aller au-delà de la simple traversée de la rivière Allier par les modes doux et le développement des voies vertes le long de la rivière Allier, Moulins Communauté s'engage à lancer un schéma cyclable afin de répondre à la volonté de mettre en œuvre un projet vélo cohérent à l'échelle de l'agglomération.

iii. Un projet avec des impacts largement positifs du point de vue socio-économique

Même si elle précise que ce n'est pas légalement obligatoire, la commission d'enquête regrette qu'une évaluation socio-économique permettant de valoriser les avantages procurés en termes de gain de temps par rapport au coût de l'opération n'ait pas été réalisée.

Au préalable il convient de rappeler que le dossier soumis à enquête publique, et notamment l'étude d'impact identifiait les impacts de la construction du 2ème Pont sur l'activité économique ainsi que les mesures pour faire face à ces impacts.

Ainsi, différents points avaient été soulignés dans cette étude d'impact :

- Aucun impact sur des espaces forestiers,
- Le projet est situé à proximité de 7 exploitations agricoles mais aucune démolition de fermes n'est prévue. Cependant, des nuisances de proximité (isolements de terres, nuisances sonores et visuelles...) seront créées,
- Avec le barreau routier, différents impacts ont pu être identifiés : effets de coupure, prélèvement de terres agricoles, effets microclimatiques, modification de l'air froid, augmentation de l'évapotranspiration, ombrage supplémentaire dû aux plantations réalisées pour l'insertion paysagère,
- Mais un impact positif sur les zones d'activités environnantes en raison de l'amélioration des conditions de circulation et d'accès.

Pour faire face à ces inconvénients, des mesures ont été proposées :

- Rétablir des ouvrages hydrauliques, des clôtures et des points d'eau,
- Rétablir des chemins agricoles si nécessaire,
- Limiter les surfaces d'emprise au strict nécessaire pour limiter les dommages aux zones agricoles et fruitières,
- Localiser les secteurs agricoles potentiellement soumis à des modifications microclimatiques à proximité immédiate d'un haut déblai ou d'une rangée de plantation dense et de grande hauteur et les cultures sensibles à haute valeur ajoutée,
- Indemniser financièrement ou aménager le foncier s'il est décidé par la Commission Communale des Aménagements Fonciers.

En conclusion, cette étude démontrait que l'impact résiduel de la construction du 2ème Pont sur l'activité économique était positif.

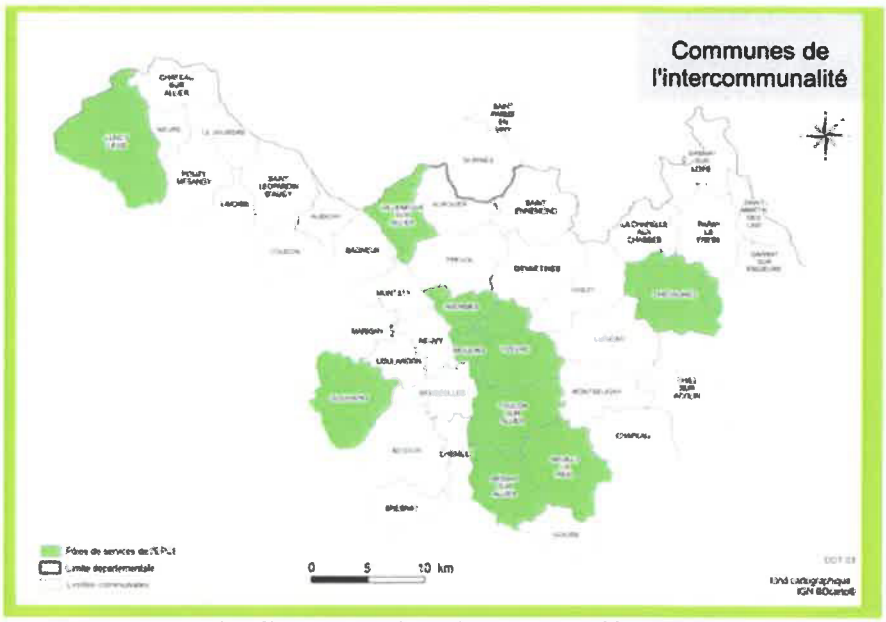
Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

En complément, il convient de rappeler que les difficultés actuelles au niveau des échanges entre rive droite et rive gauche constituent un handicap majeur pour le développement de notre territoire.

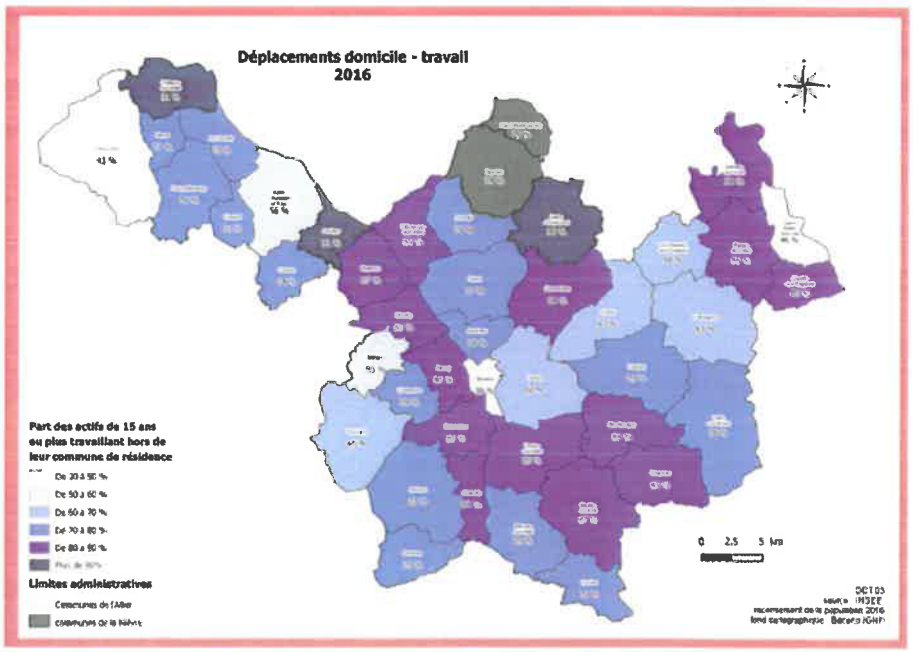
Une étude réalisée en 2019 par le cabinet INNO TSD, spécialisé en développement économique, indique que :

- La concentration des emplois de l'agglomération se situe aujourd'hui à 77,2% sur Moulins, Yzeure et Avermes,
- Les flux de mobilité domicile-travail sont concentrés vers Moulins. Peu de flux sortant vers les autres agglomérations, les habitant travaillant globalement sur le territoire et notamment en rive droite comme peuvent l'attester les cartes suivantes (source : DDT03) :
    - La première décrivant les pôles de services de l'EPCI qui se situent majoritairement en rive droite



Carte des pôles et services de Moulins Communauté (source DDT)

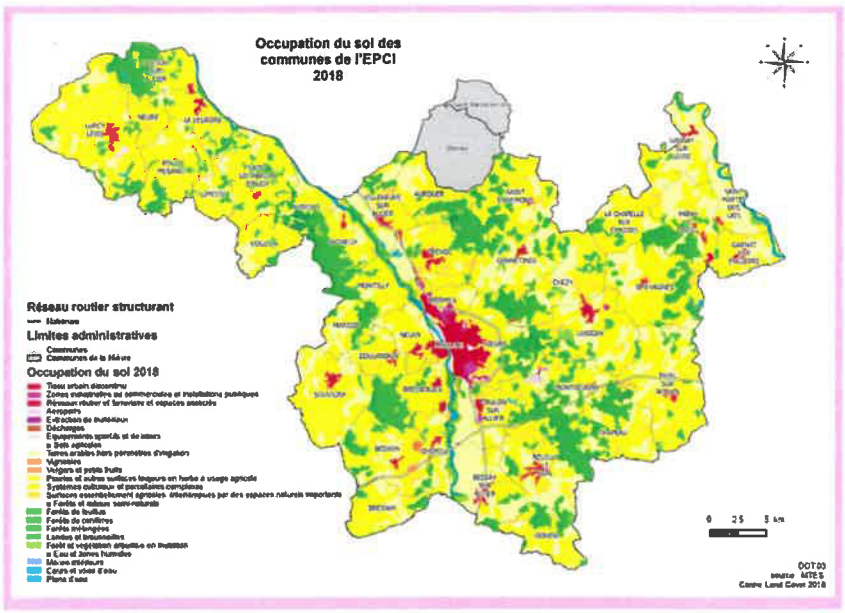
    - La deuxième relative aux déplacements domicile-travail :



Carte des déplacements domicile - travail de Moulins Communauté (source DDT)

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Les commerces, entreprises, services à la population étant situés, pour la majeure partie en rive droite, comme l'atteste la carte suivante, le 2ème pont fluidifierait les échanges entre les deux rives et cela permettrait d'améliorer l'accessibilité aux activités économiques et aux services et ainsi favoriser le désenclavement économique du cœur d'agglomération.



Carte occupation des sols de Moulins Communauté en 2018 (source DDT)

La construction d'un 2ème ouvrage de franchissement de l'Allier serait donc un atout majeur pour le territoire.

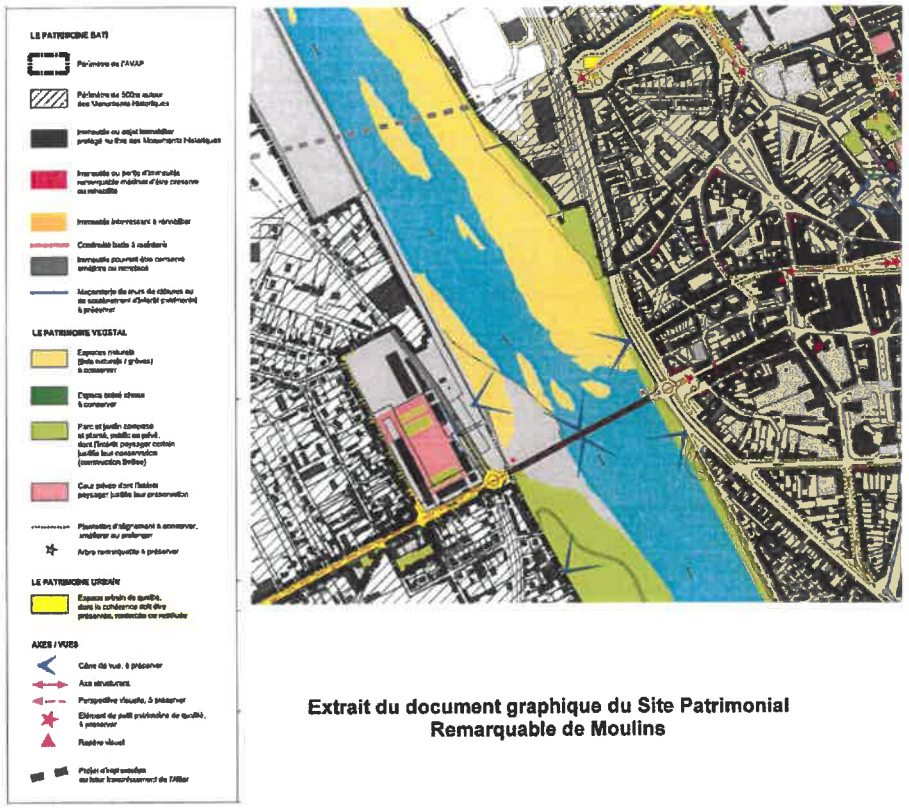
iv. Insertion paysagère

Les aménagements prévus en rive droite et en rive gauche de l'ouvrage de franchissement de l'Allier sont partiellement situés en abords de Monuments Historiques. Ceci crée une servitude faisant l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le projet est également en partie situé dans le Site Patrimonial Remarquable (SPR). Le rapport de présentation du SPR ouvre la porte à l'expression d'une architecture contemporaine de qualité, respectueuse des spécificités locales et en harmonie avec l'environnement existant.

Le règlement du SPR indique que les vues sur le patrimoine moulinois doivent être préservées de l'intrusion intempestive d'éléments dénaturant. Aussi, le cône de vue situé au milieu du Pont Régemortes, en direction du nouveau pont est clairement identifié comme vue panoramique et répond aux articles du règlement (cf. carte ci-dessous).

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

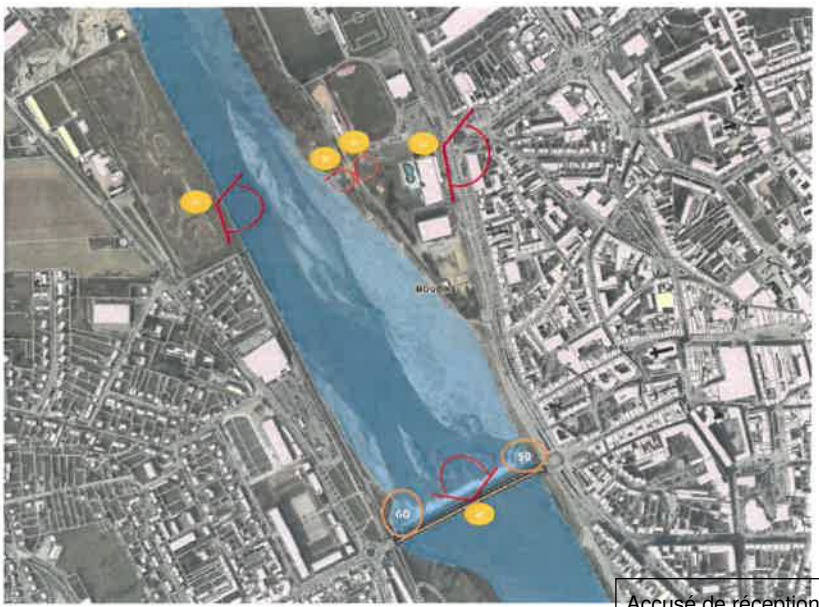


Extrait du document graphique du Site Patrimonial Remarquable de Moulins

Extrait graphique du Site Patrimonial Remarquable de Moulins

Comme indiqué dans l'avis sur l'autorisation environnementale émis par le Pôle « Architecture et patrimoines » le 7 novembre 2018, la construction du deuxième pont permettra la création de nouvelles perspectives. Il n'y a pas de remarques concernant la co-visibilité entre le nouveau pont et les éléments patrimoniaux majeurs de Moulins, le seul sujet regrettable pour le **Pôle « Architecture et patrimoines »**, c'est que les personnes qui emprunteront le nouveau pont n'auront plus le point de vue « carte postale » de l'entrée sur Moulins via le pont Régemortes. En revanche, le 2ème pont permettra un nouveau point de vue et notamment sur le pont Régemortes et sur la rivière Allier.

Les photographies ci-dessous permettent d'apprécier la vue depuis le projet vers les monuments les plus importants. On se rend compte que le quartier historique n'est visible qu'en arrivant sur la rive gauche et encore largement masqué par la ripisylve de l'Allier et les installations sportives de Moulins.



Carte de repérage des prises de vue photographique

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Vue 10

Vue 20

Vue 30

Vue 70

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

v. Désenclavement

Autre objectif du projet de territoire de Moulins Communauté : assurer le **désenclavement de l'agglomération**. La présence d'un seul ouvrage de franchissement ne permet actuellement pas d'assurer le désenclavement du territoire. A ce titre, l'amélioration des conditions de circulation et d'accès, par la création d'un 2nd franchissement de l'Allier, constitue un enjeu essentiel pour :

- **Valoriser le patrimoine** du cœur d'agglomération en laissant une plus grande place aux aménagements paysagers, **en atténuant les stigmates laissés par** la présence historique des **routes nationales 7 et 9.**
- **Privilégier les modes de transport alternatifs, dont les modes doux, en cœur d'agglomération** et le long de l'Allier par la **reconquête de la rivière Allier** et de ses berges
- Améliorer la **sécurité publique** par l'augmentation des possibilités de franchissement de l'Allier : cela permet ainsi de s'assurer que ce franchissement soit toujours possible en cas d'urgences, notamment en cas de crue puisque le nouvel ouvrage sera dimensionné pour une crue centennale.
- Faciliter l'**accès aux services** (Moulins : ville Préfecture) et aux soins (hôpital)
- Favoriser le **développement économique**, enjeu majeur pour assurer le maintien sur place des populations et pour permettre l'arrivée de nouveaux habitants. Il apparaît que ce projet est indispensable, à double titre :
    - La présence d'un seul ouvrage de franchissement de l'Allier fait peser un risque majeur, en plus des enjeux de sécurité, dans l'hypothèse, très probable, où celui-ci devrait être fermé (travaux, crue, blocage...) : l'agglomération se trouverait paralysée et le développement économique largement entravé. A titre d'illustration, les travaux nécessaires sur le pont Régemortes auraient pour conséquence de bloquer la circulation pendant 6 mois.
    - Les difficultés actuelles des échanges entre rive droite et rive gauche constituent un handicap majeur pour le développement de notre territoire
- Permettre le **rééquilibrage entre rive droite et rive gauche**, notamment grâce à une reconquête des centres-bourgs de ces communes, tout en favorisant un développement résidentiel cohérent avec la structuration des communes et leurs disponibilités foncières et, surtout, en maîtrisant ce développement et en **luttant contre l'étalement urbain**. Cet objectif de rééquilibrage s'inscrit en parfaite cohérence avec le renforcement indispensable du cœur d'agglomération, pour bénéficier à l'ensemble de l'agglomération et notamment des communes rurales : c'est dans ce cadre que Moulins Communauté et la Ville de Moulins se sont inscrites dans le programme « Action Cœur de Ville ». Pour développer un **centre fort**, il est indispensable de favoriser les accès à ce dernier.
  Le 2ème pont permettra de renforcer les complémentarités et la solidarité entre le cœur de l'agglomération, les communes périphériques, les pôles de proximité et les territoires ruraux. Cet objectif est d'ailleurs inscrit dans le SCoT dans l'axe n°1 qui prévoit un aménagement équilibré du territoire autour d'un centre fort et limiter ainsi le déséquilibre en faveur de la rive droite.

vi. Amélioration des conditions de circulation

Il convient au préalable de rappeler que la très grande majorité des contributions lors de l'enquête publique insiste sur les bienfaits du projet en termes de circulation puisqu'il permettra un désengorgement du pont Régemortes.
En effet, un seul ouvrage routier, le pont Régemortes, permet aujourd'hui d'assurer les échanges entre les deux rives de l'Allier à Moulins. A chaque extrémité du pont, un giratoire assure les échanges avec les voiries locales. A certaines heures de la journée, et particulièrement le soir, le « système » est perturbé et de longues files d'attente se créent, notamment en rive Est (la rive droite de l'Allier).
Suite au dernier comptage de 2019, cet ouvrage supporte toujours un trafic important **d'environ 20 000 véhicules/jour**, dont 5,5% de poids lourds, ce chiffre est stable depuis 10 ans. Il est éloigné des autres ouvrages de franchissement de l'Allier qui sont à 15km en aval pour le pont de la RD 133 à Villeneuve sur Allier, limité en tonnage à 16t, et à 11 km en amont pour le pont de la RCEA à Chemilly. Les autres ponts existants ne sont donc pas attractifs et induisent pour l'usager des allongements de parcours rédhibitoires.

Si on considère la stabilité du trafic depuis 10 ans et le développement des déplacements alternatifs à la voiture individuelle que favorisera l'arrivée du deuxième pont, il est difficile de penser qu'un accroissement du trafic interviendra après l'arrivée du deuxième pont.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Au contraire, le scénario de référence de l'étude de trafic a été construit sur la base des données de trafic de novembre 2012, en faisant l'hypothèse que les volumes seraient conservés à l'échéance du projet sans augmentation de trafic annuel. *Extrait pièce E2 – p. 410*

11.1. MODELISATION ET CALAGE DE L'ETAT DE REFERENCE

11.1.1. Des données de trafic à l'état de référence

Le scénario de référence a été construit sur la base des données de trafic de l'état actuel, en faisant l'hypothèse que les volumes de trafic actuels étaient conservés à échéance du projet (pas d'évolution globale du trafic sur le bassin d'emplois de moulins, d'après une analyse des flux domicile-travail).

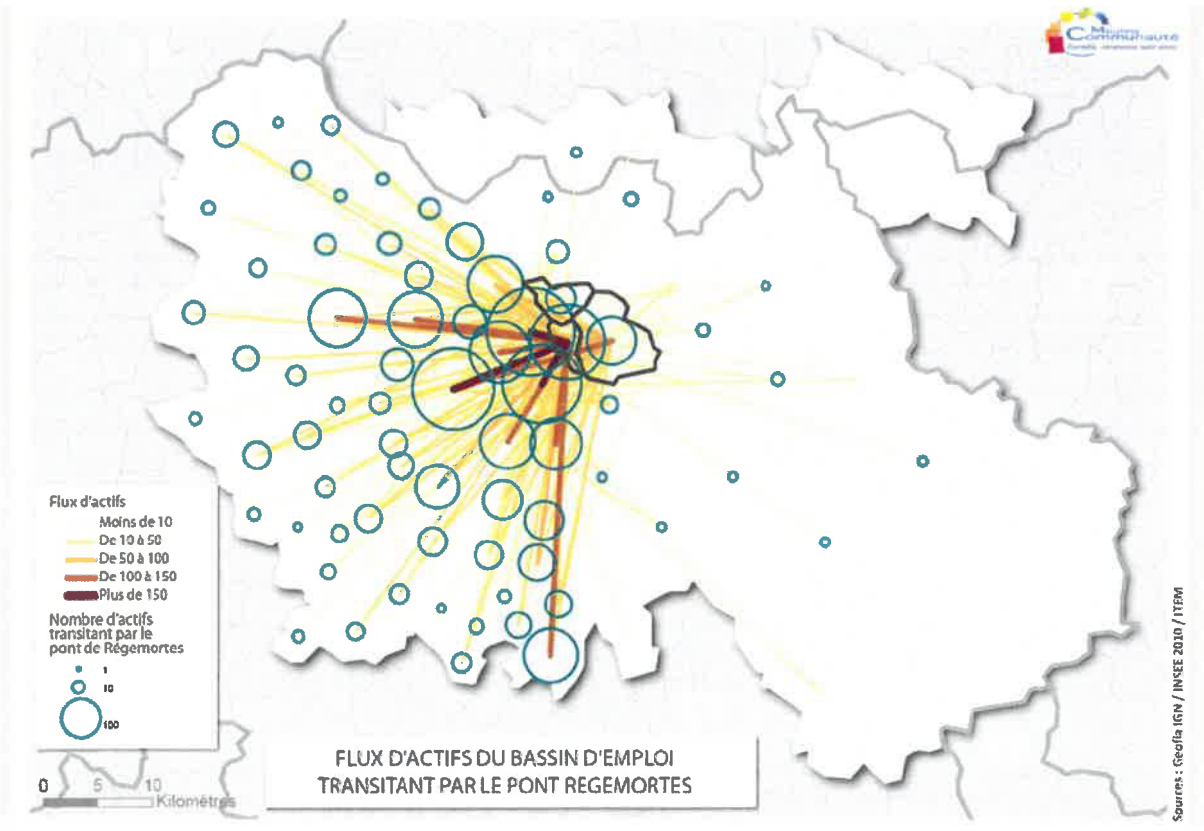
Le barreau RD13/RD953 n'est pas pris en compte dans l'état de référence.

Extrait dossier unique pièce E2 page 410

Par ailleurs, il est soulevé par quelques participants à l'enquête publique que la construction du pont conduirait à un « **emballement de la circulation automobile** ». Pour rappel, le trafic est stable depuis plus de 10 ans, de plus, il convient de préciser que par rapport à l'état actuel, (deux voies dans le sens Ouest-Est et une voie dans le sens Est-Ouest) le projet prévoit :

- le maintien de deux voies dans le sens Ouest-Est
- le passage à deux voies dans le sens Est-Ouest afin de résoudre la problématique d'engorgement à l'heure de pointe du soir (création d'une voie supplémentaire)
- une voie réservée aux autre modes de transports dits alternatifs : transports en commun, vélos… impossible à mettre en place sans création d'un nouveau pont, à la place de la troisième voie du pont Régemortes.

Il n'y a donc pas à craindre le phénomène d'« aspirateur à voitures ».



Flux d'actifs utilisant le pont Régemortes en 2010 – source PDU 2011

Le scénario retenu dans le cadre du projet du 2ème pont augmente en théorie la capacité viaire en traversée de l'Allier (une voie supplémentaire dans le sens Est/Ouest), mais cette nouvelle infrastructure induira une croissance très contenue du trafic sur le lien entre les 2 rives même en raisonnant à une échelle élargie :

- En raison du trafic stable depuis 10 ans sur le pont Régemortes ;
- Il n'y aura pas de trafic exogène attiré par ce nouveau franchissement en rive ouest de l'Allier depuis/vers Bagneux et la RN79 ouest. En effet, les temps de parcours depuis/vers ces points

Accusé de réception préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

d'origine/destination s'avèrent déjà en l'état favorables à l'usage du pont Régemortes donc le potentiel de report depuis les RD est limité car très probablement déjà concrétisé ;

Lors de l'enquête publique, quelques personnes ont également reproché l'absence d'une étude de circulation plus globale. Le dossier prend pourtant déjà en compte les trafics issus des routes départementales adjacentes et notamment la création du nouveau barreau routier influant sur une circulation élargie. Une telle étude ne serait pas nécessaire en raison de la configuration de la zone d'étude : la proximité de la construction du nouveau pont par rapport au pont Régemortes implique un fonctionnement de la circulation de la boucle Pont Régemortes - route de Montilly - 2ème Pont - rue Félix Mathé comme un immense giratoire et donc la modélisation des flux en entrée et sortie de cet immense giratoire est calée sur les flux actuels, y compris sur le cours de Bercy. Il n'y a ainsi pas de modifications de trafics sur les axes connexes sauf pour la RD13 avec l'arrivée du barreau routier.
A titre d'illustration, pour une personne se rendant à l'hôpital depuis la route de Clermont, le modèle mis en place évalue les différents scenarios de fonctionnement entre les deux ponts mais intègre les mêmes données d'entrée (route de Clermont) et de sortie (cours de Bercy). Une étude de circulation plus large n'aurait aucun intérêt puisqu'aucune modification de trafic n'est envisagé sur les voies connexes.

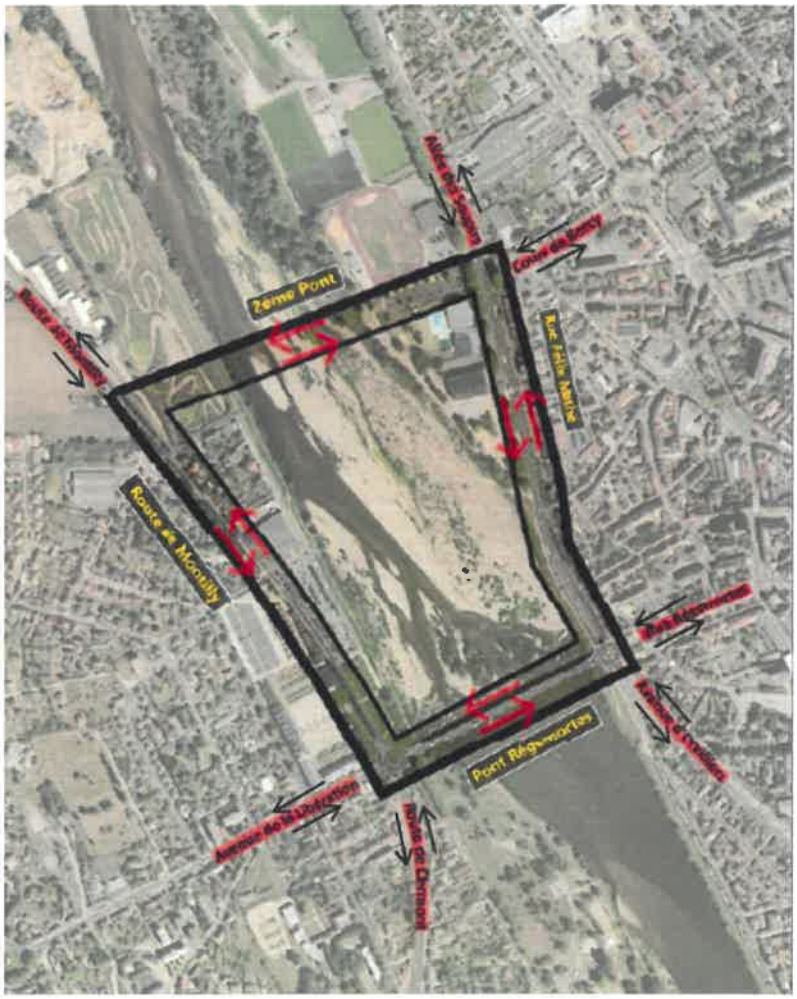


Schéma de fonctionnement de la circulation de la boucle des ponts

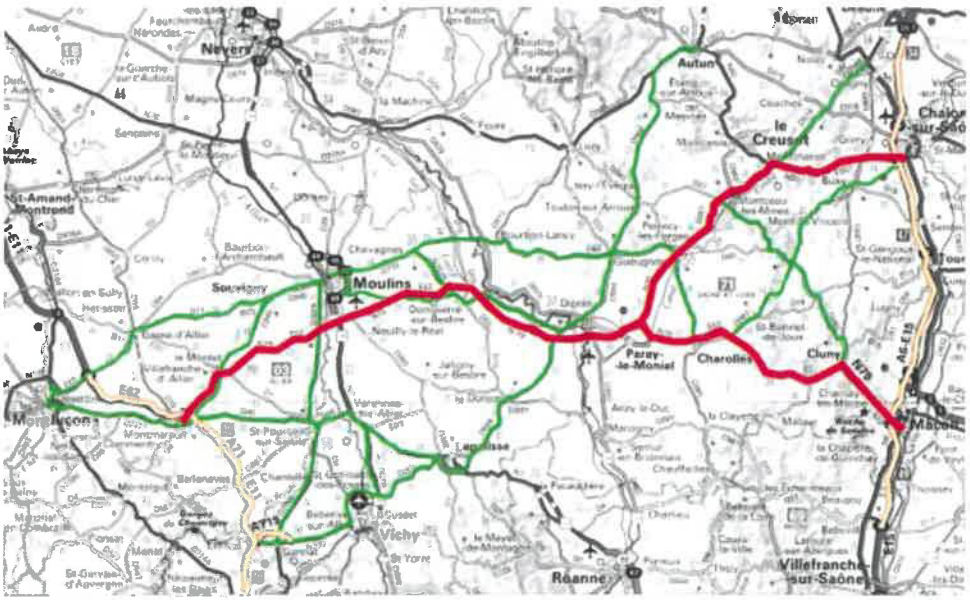
Le bureau d'étude Transitec en charge des études de circulation dans le cadre de l'aménagement des berges, a précisé qu'il n'y a pas de remise en cause des volumes de circulation sur les boulevards adjacents, car le nouveau barreau se connecte sur le même versant des boulevards. Cette étude élargie n'a donc aucun intérêt dans le cadre du projet de deuxième pont. En revanche, si ce pont avait été plus éloigné du pont Régemortes, une étude de circulation plus élargie aurait été nécessaire car le raccordement du nouvel ouvrage ne se serait pas fait sur les mêmes versants des boulevards, et il y aurait donc eu un impact sur un réseau viaire élargi.

Au niveau de la circulation, la Commission d'enquête indique qu'il n'existe aucune évaluation des reports de trafic de la RCEA vers le pont Régemortes. Même si ce report n'a pas été quantifié, qu'il serait probablement

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

minime vis-à-vis des trafics de la RCEA et du pont Régemortes, on pourrait tout de même craindre que l'itinéraire bis entre Moulins et Montluçon empruntant la RD945 et donc le pont Régemortes (aujourd'hui sensiblement identique en temps de trajet) ne prenne plus d'importance vis-à-vis de la RCEA qui deviendra payante. De plus, comme l'illustre la carte ci-dessous, cet itinéraire fait partie des itinéraires alternatifs de la RCEA présentés dans le cadre du suivi des engagements de l'Etat du projet de mise à 2x2 voies de la RN79.

Itinéraire Moulins – Montluçon / Source Google Maps



Carte des itinéraires alternatifs régionaux de la RCEA – source Dossier des Engagements de l'Etat Mai 2018

Le point le plus problématique avec la RCEA, c'est la gestion d'événements engendrant sa fermeture. Même si le Plan de Gestion de Trafic arrêté pour la RCEA, prévoit une déviation par Saint-Pourçain et Varennes-sur-Allier, il n'est pas rare de voir le trafic emprunter le pont Régemortes, déviation beaucoup plus intéressante en termes de temps et de kilomètres, et donc certainement privilégié par les usagers réguliers et par les GPS.

vii. Rééquilibrage entre rive gauche et rive droite

L'un des arguments développés par la Commission d'enquête (qui reprend à son compte les éléments indiqués dans l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale) est que l'aire d'étude serait insuffisante au regard des impacts du projet à une échelle plus large.

Cet argument concerne notamment la notion d'**étalement urbain**.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

S'agissant de la thématique étalement urbain et effets induits, il convient en premier lieu de définir plus globalement cette notion ainsi que les évolutions constatées au cours des dernières années (ainsi qu'en projection pour les années à venir).

Historiquement, le développement des infrastructures de transport et la généralisation des transports motorisés, et de l'automobile en particulier, ont augmenté les vitesses de déplacement et ont contribué à favoriser l'extension de la zone d'influence de l'agglomération, et ainsi, à nourrir l'étalement urbain. Mais si la mobilité facilitée est à l'origine de l'étalement urbain, il ne s'agit pas d'une relation univoque qui lierait mécaniquement les deux phénomènes, indépendamment des autres paramètres. En effet, la relation est d'ordre systémique car l'agglomération urbaine est le résultat d'un équilibre entre des forces de concentration et des forces de dispersion qui dépendent elles-mêmes de divers paramètres d'ordre économique ou sociologique par exemple.

La création d'un 2nd franchissement de l'Allier ne suffirait ainsi pas à développer automatiquement l'étalement urbain en rive gauche, d'autres facteurs entrant en jeu, comme les marchés immobilier et foncier, la demande de maisons individuelles et la proximité des services. Le choix de la localisation résidentielle s'effectue ainsi selon un arbitrage entre coûts des déplacements quotidiens domicile-travail et coût du logement.

S'agissant de l'agglomération moulinoise, le marché relativement détendu ainsi que la forte concurrence des programmes développés en rive droite permettent de relativiser l'impact de la création du 2ème pont.

Si l'on s'intéresse plus en détail à l'impact du projet de 2ème pont sur l'étalement urbain, il convient tout d'abord de relever que ce projet offre effectivement des facilités d'accès au centre de Moulins depuis l'ouest et le nord-ouest de l'agglomération, correspondant au centre et au nord du département, soit les cantons ruraux de Souvigny et Bourbon l'Archambault dont les densités de population sont respectivement de 22 et 17 habitants / km². Ces territoires sont faiblement peuplés et sans pression foncière. De plus ils sont multipolarisés avec les bassins de Montluçon et Saint-Pourçain sur Sioule, limitant nettement le risque d'une augmentation des migrations pendulaires vers Moulins. Au-delà, se situe le bassin de Montluçon dont les migrations pendulaires avec Moulins sont faibles, de l'ordre de la centaine selon des données du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes. Il est peu envisageable que ces trajets se développent avec le deuxième pont, le temps de trajet ne se trouvant pas raccourci.

Par ailleurs, l'analyse de la consommation foncière doit être remise dans son contexte et n'est en aucun point comparable à celles de territoires soumis à la pression foncière des métropoles. L'Allier est le premier département agricole de la région Auvergne-Rhône-Alpes en terme de surface et n'a que 8% de surfaces artificialisées, soit moins que les moyennes régionale (11%) et nationale (9%). Le bâti ne représente que 20% de ces surfaces artificialisées (source DGFIP). La création d'un nouveau franchissement sur l'Allier ne devrait pas impacter de manière significative la consommation foncière d'un département fortement rural.

L'agglomération de Moulins se montre vertueuse en consommation d'espace. Si on la compare aux agglomérations de Montluçon et Vichy, à proximité et de taille comparable, sur la période 2001/2013 on obtient les résultats suivants :

	Terres agricoles consommées	Taille moyenne des parcelles
Montluçon	317 ha	1334 m²
Moulins	164 ha	842 m²
Vichy	392 ha	920 m²

Source : DGFIP

Ces résultats sont le fruit de la politique de l'agglomération pour lutter contre l'étalement urbain : Moulins Communauté, en sa qualité de personne publique associée dans l'élaboration des documents d'urbanisme des communes, d'autorité compétente en matière de SCOT (en cours de révision), de PLH (également en cours de révision) et de maître d'ouvrage d'une charte paysagère joue pleinement son rôle de régulateur au titre de cette problématique.

S'agissant du SCoT, en cours de révision, le projet de Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD), non soumis encore au débat en conseil communautaire mais ayant déjà fait l'objet de nombreuses réunions, met notamment en avant les objectifs suivants, qui vont à l'encontre de la notion d'étalement urbain :

- Reconquérir le parc de logements existants et optimiser le tissu urbain
- Structurer le territoire par un développement résidentiel équilibré et maîtrisé
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Revitaliser les centres-bourgs et les centres-villes
- Développer les mobilités de proximité et durables

En complément de ces documents de planification, les collectivités locales portent des projets concrets en ce sens :

- Le programme « **Action Cœur de Ville** », développé par Moulins Communauté et la Ville de Moulins, en partenariat avec l'Etat, l'Anah, Action Logement et la Caisse des Dépôts et Consignations a pour objectif de renforcer l'attractivité de la ville centre et ainsi lutter contre l'étalement urbain. De nombreuses actions sont ainsi mises en œuvre en vue de remplir cet objectif, conformément aux axes déterminés par l'Etat :
  - **AXE 1 : De la réhabilitation à la restructuration : vers une offre attractive de l'habitat en centre-ville**
    Les collectivités locales, déjà engagées dans une politique volontariste en matière d'habitat avec des aides financières importantes au profit de la réhabilitation des logements privés, souhaitent poursuivre cette action par la réalisation d'une étude pré-opérationnelle d'OPAH-RU sur le périmètre d'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT), qui correspond au centre-ville de Moulins.
    Cette action, accompagnée de l'intervention déjà très forte d'Evoléa, outil de notre territoire, sur des immeubles dégradés en centre-ville (nombreuses actions en cours ou programmées en partenariat avec Action Logement), doit permettre de poursuivre le phénomène déjà constaté au cours de ces dernières années de retour vers le cœur d'agglomération et vers la ville centre en particulier.

  - **AXE 2 : Favoriser un développement économique et commercial équilibré**
    Des actions fortes (recrutement manager de centre-ville, subventions, acquisitions de locaux stratégiques...) sont notamment engagées pour lutter contre la vacance commerciale du centre-ville de Moulins, et ainsi favoriser la poursuite de sa redynamisation (dans un objectif global d'équilibre entre centre et périphéries). Les collectivités locales agissent également pour développer l'activité économique en centre-ville dans le cadre de la stratégie de développement touristique ou de renforcement de la thématique métiers d'art.

  - **AXE 3 : Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions**
    Le projet de 2ème pont, comme le schéma d'aménagement des berges de l'Allier, est inscrit dans la convention Action Cœur de Ville en raison de son impact considérable dans la politique globale de lutte contre le désenclavement et de renforcement de l'attractivité de Moulins Communauté. De plus, ce schéma permettra de reconfigurer la rue Félix Mathé et la trémie du pont Régemortes, marquées par le passage récent des routes nationales 7 et 9.

  - **AXE 4 : Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine**
    La richesse patrimoniale (d'un point de vue architectural, urbanistique et naturel) de l'agglomération et du centre en particulier, constitue un atout très important de notre territoire. Les actions réalisées, en cours ou programmées permettront encore de renforcer son attractivité.
  - **AXE 5 : Fournir l'accès aux équipements et services publics**
    L'objectif général est ainsi de renforcer le rôle moteur du cœur de ville en matière de services offerts à la population : à titre d'illustration, le projet « Santé villes hôpital » prévu sur un ténement foncier disponible en face de l'hôpital permettra de renforcer l'attractivité de notre territoire dans le domaine de la santé grâce au désengorgement des urgences et au renouvellement de l'offre en matière de médecins grâce au maintien sur place des internes.

- Un travail est en cours, en partenariat avec le Conseil Départemental de l'Allier dans le cadre du programme dispositif de **reconquête des centres bourgs et centres villes de l'Allier**, afin de mettre en œuvre une politique globale de reconquête des centralités et ainsi de favoriser la revitalisation des centres-bourgs : les actions mises en œuvre doivent permettre notamment de lutter contre la vacance dans l'ensemble des centre-bourgs de l'agglomération. Les collectivités territoriales sont mobilisées pour soutenir toute initiative visant à dynamiser le commerce de proximité en centre-ville et centre-bourg :

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- La Région Auvergne Rhône Alpes, au travers d'un dispositif qui vise à flécher des aides publiques sur des investissements d'aménagements intérieurs et d'acquisition de matériel.
- Le Département de L'Allier qui a souhaité compléter le dispositif de la Région en accompagnant au travers d'aides publiques à l'immobilier sur des investissements d'acquisition, de construction ou de travaux de façade. A noter que le Département de l'Allier est l'un des seuls à s'être engagé sur cet accompagnement.

Ces deux dispositifs, en cas de cofinancement par les communes concernées, permettent le maintien ou le développement des commerces en centre-bourg.

Au niveau de la rive gauche, cette politique de lutte contre la vacance doit permettre de limiter le phénomène d'étalement urbain. S'agissant du trafic induit par la population nouvelle qui s'installerait dans le cadre de ces opérations d'acquisition-amélioration en centre-bourg, il devrait être relativement limité en raison du volume faible que cela représente en nombre de logements :

- Au global, sur les communes de Bagneux, Besson, Bressolles, Chemilly, Coulandon, Marigny, Montilly, Neuvy et Souvigny, le nombre total de logements vacants s'élève à 352, pour un taux de vacance de l'ordre de 9,4%
- Si l'on s'intéresse plus spécifiquement aux communes de Bressolles et de Neuvy, pour lesquelles l'impact de la création du 2ème pont devrait être le plus important en raison de leur proximité géographique avec le cœur d'agglomération, le nombre de logements vacants est de seulement 62 (pour un taux de vacance de 5%)

La création du nouveau franchissement ne remet pas en cause cette politique de lutte contre l'étalement urbain. De plus les possibilités de construire sont nettement limitées par le Plan de Prévention des Risques inondations (PPRi) et l'impossibilité de construire entre les digues.

Par ailleurs, comme précisé dans le dossier, la couverture en documents d'urbanisme limite la consommation d'espaces. Ainsi, les communes de Besson, Bressolles, Chemilly, Coulandon, Marigny, Neuvy et Souvigny sont couvertes par un document d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme ou carte communal) : ces documents de planification ont vocation à encadrer strictement et à limiter les possibilités de construire hors du noyau urbain.

Mais c'est aussi le cas dans les communes soumises au Règlement National d'Urbanisme (RNU) avec la règle de « constructibilité limitée ». Contrairement à ce qu'indique la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), cette règle ne permet pas de faire de l'urbanisation au fur et à mesure en grignotant des terres permis après permis, du fait de sa qualification de « limitée ». La présence de barrières physique naturelles ou non est prise en compte pour stopper une urbanisation linéaire tout comme la distance depuis le bourg centre. Une route, une haie ou un ruisseau permettent d'arrêter l'urbanisation. Ainsi même les communes non dotées de document d'urbanisme sont très peu urbanisables en cas de pression foncière liée au pont.

Ci-dessous un schéma établi par la DDT 03 pour expliquer cette règle auprès des maires des communes au RNU:

- Parcelle 1 favorisant une urbanisation linéaire : inconstructible,
- Parcelles 2 et 4 en retrait de la voie : inconstructibles,
- Parcelles 7 et 8 au-delà d'une rupture physique (chemin et ruisseau) : inconstructibles.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Schéma explicatif de la règle de la constructibilité limité – Source DDT

Par ailleurs, les communes de la rive gauche dont le projet de pont pourrait impacter l'urbanisation sont des communes avec une dynamique d'urbanisation actuellement très faible.

Nombre moyen de permis de construire consommant des terres agricoles par an sur la période 2017/2018 :

- BESSON : 0
- BRESSOLLES : 5,5
- CHEMILLY : 0,5
- COULANDON : 1
- MARIGNY : 0
- NEUVY : 3,5
- SOUVIGNY : 1

(Source : service instructeur Moulins Communauté)

Ainsi, la consommation foncière sur la rive gauche est très faible, seules les communes de Bressolles et Neuvy se démarquent car elles sont directement au contact du quartier de la Madeleine et du débouché du pont Régemortes. Les autres communes, situées à plus de 5min de Moulins, ne sont soumises à aucune pression foncière. Même en spéculant sur une augmentation doublant le rythme de constructions par an, ce chiffre resterait très faible et l'impact serait ainsi très limité.

Par ailleurs, les programmes principaux de logements prévus à moyen terme sur l'agglomération sont situés presque exclusivement en rive droite. A titre d'illustration les ZAC en cours à Bessay (60 logements), Trévol (70 logements) et Yzeure (notamment la ZAC Sainte-Catherine avec un programme global de 450 logements) ont vocation à capter la quasi-totalité de la demande sur l'agglomération pour les prochaines années, d'autant plus en raison du caractère détendu du marché immobilier.

Enfin, il convient également de relativiser l'impact du 2ème pont en rappelant que les éventuelles constructions nouvelles en rive gauche viendront en remplacement de constructions en rive droite, selon le phénomène des vases communicants. Ainsi ce pont limitera l'étalement urbain déjà présent en rive droite. De plus pour des questions d'économie d'énergie et de trafic, il est préférable de construire en rive gauche à proximité immédiate de Moulins, que toujours plus loin en rive droite.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Plus que la notion de développement de l'agglomération, c'est celle d'équilibre entre les deux rives qui devrait s'imposer, comme cela est confirmé dans les analyses de prospectives démographiques : ainsi, par exemple, le n°49 d'Insee Analyses Auvergne-Rhône-Alpes (novembre 2017) met en avant un phénomène probable de ralentissement de la croissance démographique d'ici 2030, notamment en raison du vieillissement de la population. A l'échelle du SCoT de Moulins Communauté (non compris les territoires plus ruraux des anciennes communautés de communes du Pays de Lévis en Bocage Bourbonnais et du Pays de Chevagnes en Sologne Bourbonnaise), le scenario haut prévoit une croissance maximale de 140 habitants par an à l'échelle 2030 (et une baisse de 10 habitants par an selon le scenario bas). Ces données permettent de relativiser l'impact de la création d'un 2nd franchissement sur l'Allier sur l'étalement urbain en rive gauche, d'autant que la tendance au cours des dernières années est un maintien global de la population à l'échelle de l'agglomération avec un retour des populations vers Moulins puisque la population de la ville centre, après plusieurs années de baisse, est en augmentation depuis quelques années.

Si l'on veut quantifier l'impact du 2ème pont sur l'étalement urbain et le trafic induit, les hypothèses suivantes peuvent être envisagées :

- Une augmentation de la population sur l'agglomération de 140 habitants / an dont on pourrait estimer que la moitié (70) pourrait s'installer en rive gauche, étant précisé que ces habitants supplémentaires en rive gauche ne seraient pas tous la conséquence de l'arrivée du 2ème pont,
- Parmi ces 70 nouveaux habitants potentiels par an en rive gauche, au regard des contraintes réglementaires et de la politique de Moulins Communauté pour lutter contre l'étalement urbain, il peut être envisagé une répartition comme suit :
    - 35 habitants dans des logements existants (dont 1/3 environ dans des logements vacants),
    - 35 habitants dans des constructions neuves ce qui aurait pour conséquence la construction d'une quinzaine de maisons individuelles / an, dont les 2/3 (10) dans le cadre d'un réel étalement urbain (1/3 des logements pourraient être réalisés dans des dents creuses). Sur la base d'une surface moyenne par parcelle de 1 000 m², cet étalement urbain pourrait représenter environ 1 hectare / an.
- S'agissant du trafic induit, il est possible d'envisager environ 50 voitures supplémentaires par an, nombre à rapprocher des 20 000 véhicules par jour qui empruntent le pont Régemortes,
- A moyen terme, sur une durée de 20 ans, les impacts pourraient donc être estimés comme suit (sur la base d'hypothèses maximalistes) :
    - 1 000 véhicules supplémentaires,
    - 20 hectares de consommation foncière du fait de l'étalement urbain.
- Ces volumes doivent être atténués car :
    - Tous ces nouveaux habitants en rive gauche n'ont pas vocation à franchir l'Allier pour leurs déplacements pendulaires,
    - Leur arrivée en rive gauche ne serait pas seulement causée par la création d'un nouveau franchissement de l'Allier.
- Enfin, au regard de la théorie du bilan coûts/avantages du projet, on peut estimer que l'éventuel flux automobile complémentaire induit par la construction d'un 2nd franchissement de l'Allier serait largement compensée par la diminution du trafic du fait du développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, développement permis grâce à la construction d'un 2nd ouvrage de franchissement de l'Allier.

c) Un emplacement retenu à l'issue d'une concertation avec la population

i. Concertation

Comme indiqué précédemment, la concertation réalisée en 2015 a permis à la population de s'exprimer largement sur le projet de 2ème pont. Et notamment lors de la première phase de concertation, où le public a été concerté pour définir le choix du tracé parmi l'ensemble des fuseaux.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Extrait des panneaux de concertation de 2015

Parmi les personnes qui se sont exprimées sur le choix du fuseau, une forte majorité s'est dégagée pour le fuseau C, pour la traversée de l'Allier, notamment car ce choix était en corrélation avec les objectifs poursuivis par Moulins Communauté. En effet, il garantissait la prise en compte de la valeur patrimoniale du site, le respect et la gestion de la faune et de la flore, la continuité du Cours de Bercy et un impact quasi-nul sur l'habitat. En plus du respect du gabarit hydraulique, le fuseau C assurait aussi une bonne répartition du trafic routier entre les deux ponts et un emplacement idéal pour la mise en place de modes doux.
A la suite de la concertation et en accord avec l'avis du public, le choix fut arrêté sur le fuseau C pour le franchissement de la rivière Allier, puis le fuseau B pour le raccordement entre la RD13 et la RD953.

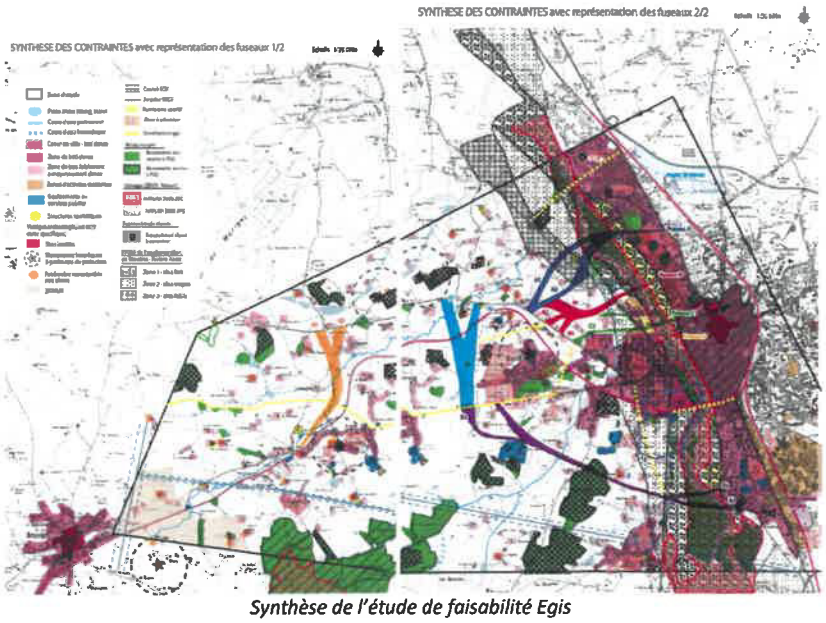
ii. Justification des fuseaux

Les éléments de justification du fuseau du dossier unique sont issus de l'étude faisabilité réalisée entre 2008 et 2010 par le conseil départemental de l'Allier, Moulins Communauté et la Ville de Moulins. Cette étude conduite par la société Egis, avait pour but :

- D'identifier les flux et les trafics à l'intérieur du périmètre d'étude,
- De localiser l'ouvrage de franchissement et les aménagements pour son raccordement au réseau routier,
- D'analyser les contraintes du projet notamment environnementale,
- De vérifier la faisabilité technico-économique,
- De planifier la suite du projet.

Le périmètre d'étude était à une échelle encore plus large que l'aire d'étude du dossier unique du deuxième pont, car les fuseaux envisagés pouvaient s'étendre depuis l'embranchement sud du contournement de Moulins, jusqu'à l'embranchement situé au Nord d'Avermes, et pour la traversée de la rivière Allier les fuseaux devaient pouvoir permettre un raccordement jusqu'à la RD945 (route de Souvigny). Cette notion de raccordement au niveau des routes départementales 945 et 953, permettait de rediffuser le flux de circulation au-delà du quartier de la Madeleine, sans renvoyer l'ensemble de la circulation vers le giratoire en rive gauche de la tête de pont Régemortes. Les fuseaux de passage ont été déterminés en fonction des contraintes et enjeux issus d'un état initial au niveau de l'aire d'étude, réalisé dans l'esprit d'une étude d'impact, en prenant en compte différent domaines comme les milieux physiques, naturels et humain.

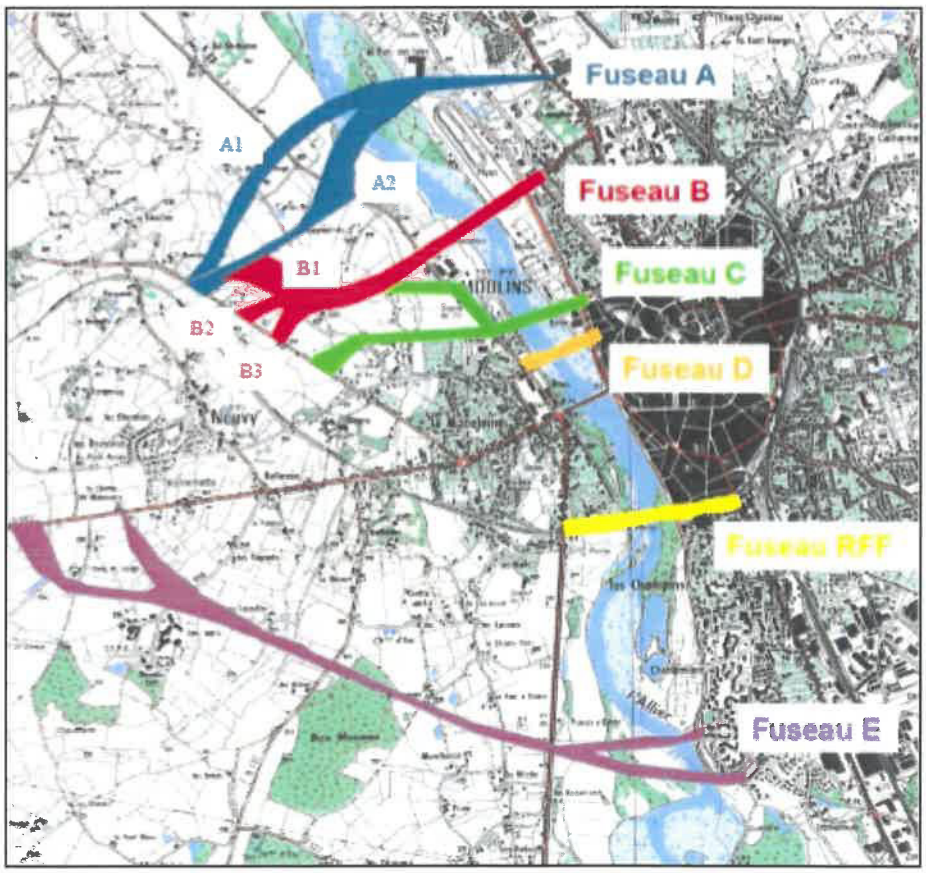
Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020



Synthèse de l'étude de faisabilité Egis

Suite à la réalisation de l'étude de faisabilité, le raccordement vers la RD945 ainsi que certains fuseaux dont celui le plus au nord ont été abandonné en raison de l'impact occasionné par rapport aux peu d'avantages qu'ils procuraient.

Dans le dossier unique était donc présenté un ensemble de fuseaux issues de cette étude de faisabilité. En ce qui concerne le choix de l'emplacement, la prise en compte des enjeux liés à la biodiversité a bien évidemment été une part très importante dans l'élaboration du projet. Cinq fuseaux ont ainsi été envisagés et étudiés. - *Carte des fuseaux (Pièces C - p 6),* plus le fuseau réutilisant le pont de fer.



Extrait dossier unique – Pièce C page 6 – Carte des fuseaux

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Les **fuseaux nord (A1 et A2)** répondent bien à la problématique de récupération des trafics de la RD953 et de la RD13 en provenance du nord et leur report vers le nord de Moulins où un nouveau tissu territorial économique se développe. Toutefois ces fuseaux ont un impact fort sur les composantes naturelles du Val d'allier puisqu'ils franchissent une zone spéciale de conservation (ZSC) et /ou une zone de protection spéciale (ZPS) Natura 2000.
Les **fuseaux sud (RFF et E)** se positionnent comme une alternative plausible des fuseaux nord en terme de traversée de territoire, ils ne répondent cependant pas à la situation de récupération des trafics routiers les plus importants et ont également un impact environnemental non négligeables (notamment en raison de leur impact sur le périmètre de protection rapprochée des puits de captage).
Les **fuseaux centraux (B, C et D)** se sont avérés couvrir le moins d'espaces à enjeux écologiques élevés, car ils traversent l'Allier au niveau d'un secteur étroit de son lit :

- Le **fuseau D** est très difficile à insérer dans le paysage urbain et sur la trame viaire existante pour un report de trafic du pont actuel seulement équivalent à celui du fuseau C.

- Le **fuseau B** qui se situe à 1,3 km du pont Régemortes s'est montré techniquement très difficile pour le raccordement en rive droite sur l'Allée des Soupirs en prolongement de la rue Jean Baron. En effet, le profil en long du débouché du pont doit franchir une haute digue avant de pouvoir se raccorder en ville sur une courte distance, avec une pente trop forte et une hauteur de tablier trop importante. Ce raccordement s'effectue dans un environnement de quartiers d'habitation dont le réseau viaire n'est pas dimensionné pour en recevoir les trafics. De plus celui-ci découpe la parcelle de l'hippodrome sur laquelle de nombreux investissements viennent d'être réalisés. En ce qui concerne la circulation et ce, en raison de l'implantation des voies structurantes en étoiles autour du pont Régemortes, plus on éloigne le futur pont du pont actuel moins le report de trafic sur le nouveau pont est évident (seulement 27 % du trafic du pont actuel pourrait se reporter sur le futur pont du fuseau B)

- Le **fuseau C** débouche sur un carrefour important en rive droite, formé de la digue et de l'extrémité du Cours de Bercy (à cet emplacement, le franchissement de la digue est plus aisé). Ce carrefour de desserte est adapté pour recevoir et distribuer les trafics au débouché du futur pont. Il se situe à 700 m en aval du pont Régemortes et occupe du foncier qui est actuellement utilisé en parking. Il s'insère en rive droite entre le centre aqualudique et le stade d'athlétisme.
  Il s'agit du tracé qui évite le plus les milieux naturels représentant les plus forts enjeux au niveau du lit de l'Allier, à savoir l'épaisse ripisylve et le bras mort en rive gauche qui auraient été interceptés par le fuseau B. Le fuseau C, retenu pour la traversée de l'Allier en elle-même, intercepte une zone du lit majeur de moindre fonctionnalités écologiques en comparaison avec les tronçons amonts et avals, en coupant notamment deux bancs d'alluvions sans enjeux écologiques majeurs.
  Il garantit la prise en compte de la valeur patrimoniale du site, le respect et la gestion de la faune et de la flore, la continuité du Cours de Bercy et a un impact quasi-nul sur l'habitat.
  Le fuseau C assure également une bonne répartition du trafic routier entre les deux ponts et un emplacement idéal pour les modes doux. La proximité du futur franchissement du pont Régemortes, évaluée à une échelle urbaine, permet d'envisager une complémentarité des deux ouvrages pour réaliser un maillage urbain qui aujourd'hui est incomplet du fait de la coupure que constitue l'Allier entre le quartier de La Madeleine et la ville historique en rive droite.
  Ainsi, ce sont plus de 10 500 véhicules/jour qui pourraient emprunter le fuseau C, soit près de 55 % du trafic constaté sur l'actuel pont (contre 27% pour le fuseau B et 57% pour le fuseau D, sachant que ce dernier est impossible à intégrer dans le maillage urbain).
  Sur un plan fonctionnel, cette solution de deuxième franchissement proche du pont Régemortes présente la possibilité de répondre aux demandes toujours plus pressantes d'augmentation des capacités des divers réseaux urbains, fluides, énergie et télécommunication.
  Ce tracé présente des avantages, principalement du fait de ses accroches favorables en rive droite et en rive gauche, mais également par le maillage de la ville qu'il institue et par le potentiel de développement qui en résulte au travers d'une démarche multi-modale de gestion des déplacements. Les deux ouvrages de franchissement pourront se partager plus efficacement qu'actuellement les modes alternatifs, modes doux et transports en commun de l'agglomération de Moulins.
  Cette solution de franchissement corrige la configuration actuelle, préjudiciable aux relations entre la ville centre et l'agglomération, et elle apporte une opportunité de développer des modes de transports alternatifs, modes de transport en commun, modes doux piétons et cycles en complémentarité sur les deux ouvrages pour les accès au centre-ville, aux berges de l'Allier et aux quartiers périphériques de la rive gauche en développement.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

En conséquence, le choix finalement retenu basé sur une étude de faisabilité spécifique et sur la consultation du public dans le cadre de la concertation est donc une combinaison des fuseaux B et C :

- Fuseau C s'agissant du nouveau pont, c'est-à-dire dans le prolongement du cours de Bercy
- Fuseau B2 pour le barreau routier reliant la route de Montilly (RD13) à la route de Saint-Menoux (RD953). Concernant le barreau routier (fuseau B2), il s'agit du fuseau le moins pénalisant pour l'agriculture : il a ainsi été déterminé en accord avec les exploitants agricoles (*cf. Etude agricole jointe au dossier d'enquête publique*) et il est préférable par rapport au barreau du fuseau C de par son éloignement des habitations.

d) Des mises en compatibilité des documents d'urbanisme qui permettent la réalisation du projet

Concernant les **mises en compatibilité des documents d'urbanisme**, les avis défavorables émis par la Commission d'enquête sont principalement justifiés par l'avis défavorable émis sur la Déclaration d'Utilité Publique puisque ces mises en compatibilité sont en fait la conséquence du projet et doivent permettre sa réalisation.

Quelques arguments complémentaires sont développés par la Commission d'enquête :

- **Plan Local d'Urbanisme de Moulins :** au préalable il convient de préciser que la Commission d'enquête reproche à la fois à ce PLU de ne pas prévoir suffisamment de développements sur le projet de 2ème pont et semble remettre en cause la compatibilité du PLU avec le SCoT car le PLU permet le projet de 2ème pont mais pas le SCoT...
  - Suite à la demande de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale dans son avis du 21 mars 2017 dans le cadre de la révision du PLU de Moulins, des compléments avaient été ajoutés sur le projet de 2ème pont :
    - Des compléments avaient été apportés au dossier de PLU, suite à l'avis de la MRAE sur cette thématique, lors de son approbation et notamment dans le rapport de présentation :
      - Un développement spécifique sur le 2ème pont avait été ajouté dans la partie « 2.1.1.8. UNE ACCESSIBILITE AU CENTRE CONTRAINTE » (p. 22 et 23) ;
      - La partie « 6.4.2.11. LE PROJET DE DEUXIEME PONT » avait été renforcée.
    - Il faut rappeler également que les possibilités de mutation urbaine sont très limitées du fait des contraintes du PPRi. L'inscription d'une OAP sur le site du Pont Chinard est une réponse concrète à cet objectif.

    D'ailleurs, la MRAE, dans son avis sur le projet de 2ème pont précise que les extraits du PLU de la commune de Moulins intégrés dans le présent dossier « montrent, de façon probante, que le PLU de la commune de Moulins est compatible, en l'état, avec le projet. ».
  - S'agissant de la notion de compatibilité, pour synthétiser, la réflexion est la suivante :
    - Le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT en 2011 énonce la programmation d'un nouveau franchissement
    - Page 15 du DOG du SCOT de 2011 il est dit que « la réalisation éventuelle d'un tel ouvrage nécessitera la révision du présent Schéma de Cohérence Territoriale » => Suite à cette disposition il a donc été décidé de réaliser une Mise en compatibilité du SCOT pour la réalisation du projet de deuxième pont
    - Entre 2011 et 2017 le projet de nouveau pont se précise
    - Le PADD et le règlement du PLU de Moulins approuvé en 2017 intègrent un projet plus précis du nouveau pont
    - Le rapport entre le PLU et le SCOT est un rapport de compatibilité et non pas de conformité. En effet le PLU n'a pas à retranscrire à l'identique les idées du SCOT
    - Le PLU de Moulins est compatible avec le SCOT car :
      - il respecte l'esprit du SCOT
      - il ne remet pas en cause le projet politique du SCOT
      - il ne s'oppose pas au SCOT sur la question de la réalisation d'un nouveau pont
    - Concernant le projet de pont et sa réalisation, elle nécessite une Déclaration d'Utilité Publique qui engendre des MECDU, à savoir une procédure de mise en compatibilité d'un plan avec un projet

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Le PLU de Moulins est compatible avec le projet -> pas de MECDU nécessaire
- Le PLU de Neuvy n'est pas compatible avec le projet -> MECDU
- Le SCOT s'imposait une MECDU pour réaliser le projet comme énoncé ci-dessus -> MECDU

▪ La nécessité de mettre en compatibilité le SCOT avec le projet qu'il évoquait déjà, ne remet pas donc pas en cause la compatibilité du PLU avec ce SCOT, à savoir la compatibilité entre les plans

▪ Pour résumer le SCOT se rend compatible avec le projet, et le PLU de Moulins, déjà compatible avec ce projet, est compatible avec le SCOT (compatibilité entre plans) car il ne contrarie pas le DOG du SCOT.
Par ailleurs, il convient de préciser que le DOG prévoit pour les projets d'infrastructures majeures que, quel que soit l'état d'avancement des études, de la maîtrise foncière et de la programmation des travaux, il convient que les documents d'urbanisme locaux soient compatibles avec ces projets et notamment, si l'emprise est déterminée avec précision, les communes doivent intégrer dans leur PLU un emplacement réservé.

- **Mise en compatibilité du SCoT :**
  - La Commission d'enquête regrette qu'une mise en compatibilité ait été engagée alors même qu'une révision est en cours. Une telle analyse constitue une remise en cause du principe même de la mise en compatibilité : cette procédure, prévue aux articles L 143-40 et suivants du Code de l'urbanisme, a pour vocation de permettre justement la réalisation de projets majeurs (d'utilité publique) sans mettre en œuvre une procédure de révision, beaucoup plus complexe et longue (car touchant des thématiques variées)
  - En tout état de cause, le dossier de mise en compatibilité du SCoT, tel que présenté dans le présent dossier, est suffisant. Ainsi, comme le rappelle la MRAE dans son avis, « *les modifications proposées permettent effectivement la réalisation du projet et n'appellent pas d'observation particulière* ».

La révision générale du SCOT liée l'extension de son périmètre n'a donc pas pour objet premier la réalisation du deuxième pont même si elle le prendra en compte. C'est la procédure de MECDU dans le cadre de la DUP qui va permettre la compatibilité du SCOT avec le projet. De plus l'article L143-47 du code de l'urbanisme ne permet pas de réaliser concomitamment à la MECDU, une procédure de modification ou de révision du SCOT portant sur les dispositions faisant l'objet de cette MECDU. C'est donc bien la procédure de MECDU qui est appropriée pour rendre compatible le projet de pont avec le SCOT dans le cadre de la DUP et non pas la procédure de révision générale déjà lancée ou une nouvelle révision spécifique pour le pont.

- **PLU de Neuvy :**
  - La Commission d'enquête se contente de reprendre l'argument de la MRAE qui, tout en rappelant que les modifications proposées (création d'espaces réservés et modification du règlement de la zone A) permettent au plan juridique la réalisation des ouvrages (barreau routier) et paraissent adaptées, semble regretter que la modification proposée s'impose sur l'ensemble de la zone A du PLU.
  - Pour ne pas complexifier inutilement le PLU de Neuvy, Moulins Communauté n'a pas souhaité créer une sous zone A spécifique à ce projet et correspondant à l'emprise du barreau routier. Par ailleurs, les effets de cette autorisation complémentaire en zone A seront limités puisque seuls les installations ou aménagements d'utilité publique sont autorisés. Il s'agit dès lors de projets réalisés dans l'intérêt général, qui feront l'objet de procédures encadrées et dont les effets induits devront être mesurés et justifiés.

e) La domanialité du 2ème pont

Lors de l'enquête publique, quelques personnes se sont interrogées sur la domanialité future des ouvrages réalisés. Cette question a été discutée entre le maître d'ouvrage, Moulins Communauté, (compétent depuis l'arrêté interpréfectoral des 27 décembre 2107 et 4 janvier 2018) et le Conseil départemental et une convention technique de partenariat sera soumise lors des prochaines assemblées délibérantes, du 15 janvier 2020 pour Moulins Communauté et lors du premier trimestre 2020 pour le conseil départemental. Cette convention précise les éléments suivants :

- Le 2ème Pont restera la propriété de Moulins Communauté,

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

- Tandis que les raccordements sur la RD 528, RD 13 et RD 953 et le barreau routier reliant la RD 13 et la RD 953 seront classés dans le domaine public du département à réception des travaux.

F. Mesures en faveur de l'environnement et effets attendus de ces mesures compte tenu des impacts du projet

En application des dispositions du Code de l'Environnement, la déclaration de projet et la décision de l'autorité compétente qui autorise ou approuve la réalisation de l'opération doit, après avoir pris en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les résultats de la consultation du public, mentionner les mesures proportionnées destinées à éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et présenter les principales modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets.

L'étude d'impact a démontré que la réalisation et le fonctionnement du projet de réalisation du deuxième pont et du barreau routier ne devrait avoir que des effets négatifs faibles ou temporairement modérés sur l'environnement ou la santé humaine, les infrastructures ayant été implantées dans les fuseaux les moins impactant et des mesures d'évitements ayant été prises lors de la phase de conception.
Les enjeux sur les milieux physiques, risques, paysage, milieu humain sont globalement positifs, négligeables ou faibles.
Les mesures dont la mise en œuvre est prévue pour compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits, ainsi que les effets attendus de ces mesures sont décrits dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique. Des plans de suivi de ces mesures en phase chantier et en phase exploitation seront mis en œuvre.

I. Mesures en phase travaux

En phase chantier, le plan de suivi portera essentiellement sur des mesures opérationnelles qui seront imposées aux entreprises titulaires des marchés de travaux. Ces mesures figureront soit dans les pièces contractuelles des marchés soit dans les documents établis par les entreprises dans le cadre de leur démarche qualité. Il s'agira notamment pour les entreprises de réaliser des plans de respect de l'environnement qui seront soumis avant travaux aux services de l'Etat.

Le maître d'œuvre contrôlera l'application de ces mesures, et plus particulièrement un écologue, qui fait partie de l'équipe de maîtrise d'œuvre, qui sera en charge du suivi et du respect de l'ensemble de ces sujets

Le tableau suivant précise le plan de suivi des mesures en faveur de l'environnement en phase travaux :

Milieu	Mesures Prévues
Milieu Physique	
Climat	Les engins seront conformes à la réglementation en vigueur concernant les gaz d'échappement. Par temps sec, des arrosages réguliers seront réalisés pour éviter les poussières.
Géologie	Circulation des engins et camions uniquement sur des chemins existants. Mesures préventives des risques de pollutions des sols, eaux souterraines et eaux superficielles : • En cas d'utilisation d'installations fixes, équipement des locaux de chantier par un dispositif de fosses étanches efficaces récupérant les eaux usées et de toilettes chimiques ; • Réalisation des opérations d'entretien et de ravitaillement des engins sur des aires étanches aménagées et munies d'un

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	déshuileur, situées côté plaine hors zone inondable ; • Étanchéification de la zone de parking par une membrane géotextile (enlevée en fin de chantier) ; • Curage des déshuileurs dès que nécessaire et évacuation des produits issus du curage vers les filières de traitement adaptées ; • Stockage des produits dangereux (produits d'entretien des engins) sur des rétentions couvertes ; • Fermeture des locaux de stockage des produits dangereux en dehors des heures de fonctionnement de chantier pour éviter tout risque d'intrusion et de pollution suite à un acte de malveillance. Interdiction au public des zones de chantier ; • Stockage des déchets produits par le chantier dans des contenants spécifiques, si besoin sur rétention ; • Dépôt sauvage interdit ; • Maintenance préventive du matériel et des engins (étanchéité des réservoirs et des circuits de carburants et lubrifiants) ; • Etablissement de consignes de sécurité pour éviter tout accident (collision d'engins, retournement...) ; • Etablissement d'un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS). Mesures curatives en cas de pollution : • Mise à disposition de produits absorbants (sable) pour épandage en cas de déversement ; • Raclage et récupération des terres polluées en cas de déversement ; Utilisation de kits anti-pollution (disponibles dans les véhicules et les locaux de chantier).
Eaux souterraines	Mesures préventives et curatives des risques de pollutions (cf. ci-avant).
Eau superficielle	Réalisation du chantier de préférence en dehors des périodes de crue Mesures préventives et curatives des risques de pollutions (cf. ci-avant).
Risques	
Risque d'inondation	Les équipements et installations de chantier seront basés au maximum hors zones inondables.
Paysage, patrimoine et archéologie	
Paysage	Protocole " chantier propre "

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	Remise en état des lieux : "prestations végétales" mises en œuvre dès que possible car elles ont besoin de temps pour faire effet (enherbement des stocks de terre et limites d'emprise, semis de stabilisation des pentes, plantation d'accompagnement...) Panneaux de présentation illustrés disposés dans les lieux habituellement fréquentés
Patrimoine culturel et biens matériels	Le projet d'implantation du franchissement de l'Allier est mentionné dans les documents du Site Patrimonial Remarquable. Le chantier sera confiné dans des limites strictes, ne concernant que nullement les éléments de patrimoine culturel.
Patrimoine archéologique	En fonction du diagnostic archéologique, si nécessaire des fouilles de sauvegarde seront conduites. En dehors des secteurs concernés par les fouilles archéologiques, les entreprises en charge de l'exécution des travaux seront tenues d'appliquer un cahier des charges contenant des règles appropriées. Les biens situés à proximité du chantier ne devraient donc pas subir d'effets dommageables. Si toutefois, des découvertes fortuites de vestiges archéologiques devaient se produire lors de la phase travaux, le chantier devra être arrêté et le service archéologie de la DRAC sera averti.
Milieu Humain	
Population et habitats / Occupation du sol	Voir mesures « ambiance sonore » Information des riverains Prise en compte des phénomènes de transmission de vibrations, susceptibles d'occasionner des désordres vis à vis des bâtiments environnants. Mise en place de nouveaux itinéraires (déviations temporaires)
Activités économiques	Mise en place de nouveaux itinéraires (déviations temporaires)
Infrastructure de transport	Mesures préventives et curatives des risques routiers : • Informer les usagers sur les changements d'itinéraires. • Mettre en place des dispositifs de sécurité (panneaux de signalisation, etc.) sur certaines voiries, et notamment au niveau des accès (entrée/sorties sur les voies), aux installations de chantiers. • Rétablir les accès, tels que les routes départementales et les voies communales interceptées, ainsi que la mise en place de

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	nouveaux itinéraires balisés de manière à éviter les allongements de parcours des usagers. • Etablir les horaires et les jours de circulations autorisés/interdits. Concernant l'état des voies utilisées, la réalisation des travaux pourra être indirectement responsable de dépôts de boues aux niveaux des voiries (issues des roues des véhicules), aussi le nettoyage régulier et l'arrosage/brumisation par temps de pluie/sec seront mis en place pendant toute la durée du chantier. Des dispositifs de nettoyage des roues des camions seront mis en place au niveau des entrées de voiries publiques sensibles. De plus, les bas-côtés des voies et les chaussées seront nettoyées par les entreprises
Réseaux	Envoi de DICT pendant la phase travaux et prises de contact avec les gestionnaires. Procédure de marquage/Piquetage Communication aux ouvriers du chantier des recommandations précises et plans de localisation des réseaux. Fouilles progressives aux endroits à risque.
Digues	Surveillance en phase travaux et dispositions pour assurer l'intégrité des digues : • Surveillance des crues • Niveau altimétrique de protection équivalent • Bèches longitudinales raccordées au caisson en palplanches pour les fondations dans la levée des Gâteaux • Protection en enrochements libres devant la pile de la Levée de la Charbonnière Relevés topographiques réguliers des levées (en pied et en tête)
Ambiance sonore	Chantier uniquement du lundi au vendredi en journée, la vitesse devra être limitée sur la zone du chantier. Des protections phoniques seront mises en œuvre afin de réduire les nuisances acoustiques et d'obtenir des niveaux sonores diurnes et nocturnes respectant la réglementation pour l'ensemble des habitations concernées par les travaux.
Qualité de l'air	Le carburant utilisé pour les engins de chantier sera préférentiellement le carburant le moins polluant. Le maître d'œuvre informera les ouvriers sur la nécessité d'éviter toute consommation superflue de carburant (couper le contact des engins dès que possible, etc.)

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	Les engins utilisés respecteront les normes en vigueur et feront l'objet d'un entretien régulier, afin de limiter les émissions atmosphériques.
Déchets	Gestion des déchets de chantier conformément à la réglementation en vigueur : • Responsabilité des entreprises de travaux (collecte, tri, transport, élimination) ; • Prise en compte de la problématique des déchets dès la phase de DCE ; • Collecte et tri des déchets et emballages, en fonction de leur nature et de leur toxicité ; • Conditionnement des déchets de manière hermétique (limitation des envols, stockage sur rétention ou sur zone étanche pour les déchets dangereux) ; • Mise en place d'une zone de stockage des déchets dédiée pendant les travaux ; • Sélection de filières appropriées à chaque type de déchets (et agréées pour les déchets dangereux comme les huiles usagées ou les terres contaminées par les hydrocarbures) ; • Suivi de l'élimination des déchets dangereux par des bordereaux de suivi (justification des procédures d'élimination) ; • Interdiction de brûler ou d'enterrer sur site un déchet, de quelque type que ce soit ; • Suivi par un responsable : le responsable HSE fera un suivi de la gestion des déchets 2 fois par semaine, pour informer les ouvriers sur le tri sélectif, organiser le transport des bacs de collecte, tenir le classeur des bordereaux de suivi des déchets de chantier, fournir un rapport trimestriel au Maître d'œuvre. Aucun dépôt de matériau, de matériel, de déblai, de détritus ne sera toléré en dehors des emprises du chantier. Les règles de propreté du chantier seront définies par le maître d'ouvrage dans le CCAP du marché.
Milieu Naturel	
Périmètres d'inventaires et réglementaires Etat écologique de l'aire d'étude Fonctionnalités écologiques	<u>Mesures d'évitement</u> E1 : Adaptation du parti d'aménagement au sein du bocage E2 : Conservation des linéaires boisés dans l'emprise chantier <u>Mesures de réduction</u> R1 : Adaptation du calendrier des travaux au calendrier écologique R2 : Limitation de l'emprise du Projet R3 : Adaptation de l'éclairage du pont R4 : Limitation du risque de collision en phase d'exploitation R5 : Passages petite faune / moyenne faune R6 : Restauration des milieux après travaux

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	R7 : Amélioration de la franchissabilité de la passe à poissons en rives gauche et droite du pont de Régemortes Mesures d'accompagnement A1 : Accompagnement écologique en phase chantier A2 : Préservation du milieu aquatique A3 : Sauvegarde de la pulicaire commune et réensemencement post travaux A4 : Clôture petite faune préventive aux abords des mares A5 : Limitation de la prolifération des invasives A6 : Gestion différenciée des talus routiers, fossés et bassins de rétention A7 : Construction d'un pont favorable aux chiroptères A8 : Pérennisation de la favorabilité d'îlots pour la nidification des limicoles

II. Mesures en phase exploitation

Le tableau suivant précise le plan de suivi des mesures en faveur de l'environnement en phase exploitation :

Milieu	Mesures Prévues
Milieu Physique	
Topographie et relief	Aménagement paysager afin de minimiser les impacts visuels des remblais ; Intégration paysagère afin de minimiser les effets visuels dus aux changements locaux de topographie.
Géologie	Respect des prescriptions des études géotechniques.
Eaux souterraines	Création d'ouvrages de rétention qui permettront de réguler les débits rejetés aux eaux souterraines. Aménagement d'un bassin de décantation en amont du bassin d'infiltration qui permettra de gérer les pollutions de la plateforme routière interceptée.
Eau superficielle	Mise en place de protections en enrochements au niveau de la pile P1 afin d'éviter l'affouillement Ouvrages de rétention : bassins routiers Traitement des eaux de ruissellement par le réseau d'assainissement du projet. Techniques de désherbage sans pesticides, limitation des quantités de sels de déverglaçage, confinement sur chaussée lors d'accidents de la route, épandage de matières absorbantes.
Risques	
Risque d'inondation	Le projet sera compatible avec les plans de préventions des risques naturels opposables, intégrant les prescriptions des chacun des règlements.
Paysage, patrimoine et archéologie	

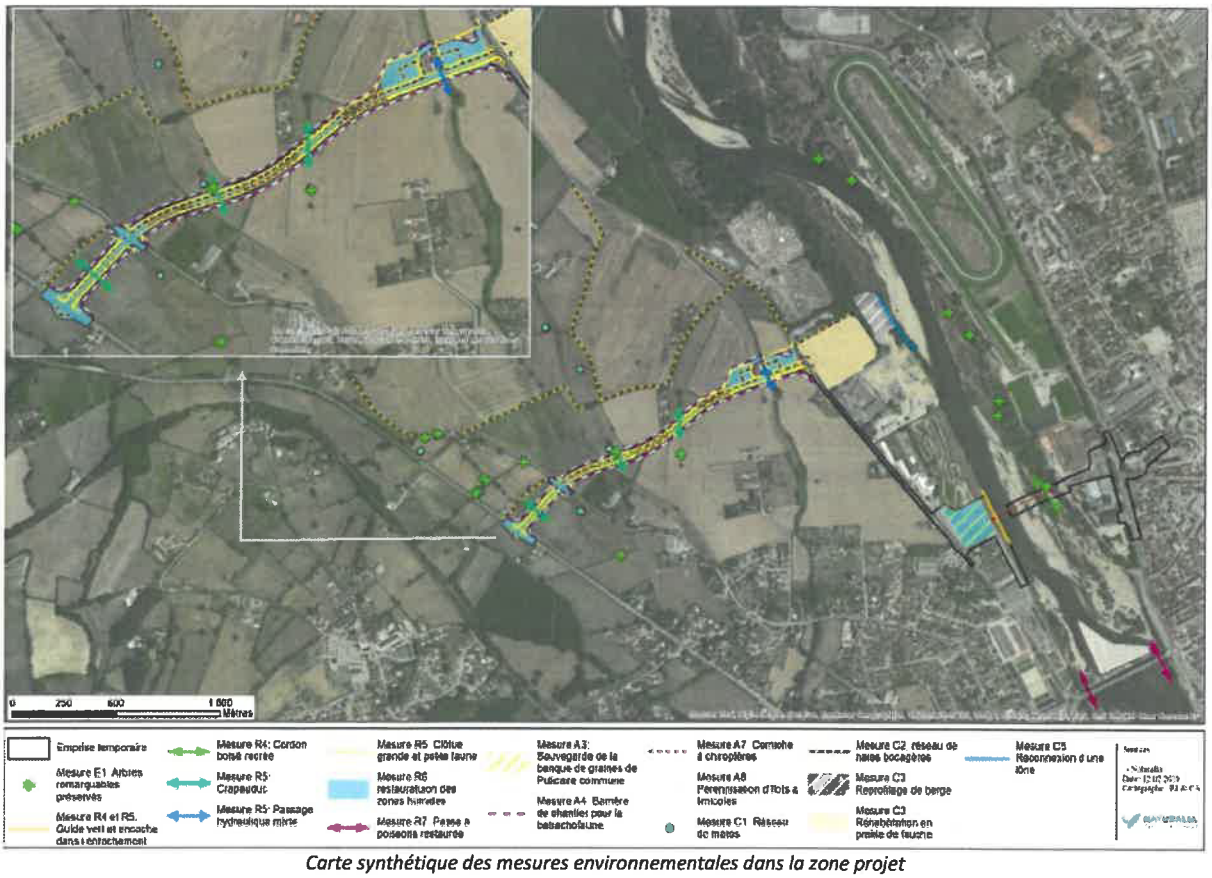
Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Paysage	Une insertion paysagère permettra d'intégrer le projet dans son milieu environnant afin de réduire l'impact visuel qu'il pourrait engendrer.
Milieu Humain	
Population et habitats / Occupation du sol	Voir mesures « ambiance sonore » et « paysage » Suite à une observation formulée pendant l'enquête publique, le tracé du barreau routier sera légèrement décalé vers le sud, dans la limite du fuseau de Déclaration d'Utilité Publique
Activités économiques	Rétablissements des ouvrages hydrauliques, des clôtures et des points d'eau. Rétablissements des chemins agricoles si nécessaire. Les surfaces d'emprises seront limitées au strict nécessaire pour atténuer les dommages aux zones agricoles et fruitières. Les secteurs agricoles potentiellement soumis à des modifications microclimatiques sont ceux localisés à proximité immédiate d'un haut déblai ou d'une rangée de plantation dense et de grande hauteur et les cultures sensibles à haute valeur ajoutée. Indemnisations financières conformément à l'étude d'impact agricole
Digues	Surveillance pour assurer l'intégrité des digues
Ambiance sonore	Suite à l'abaissement de la vitesse à 50km/h et la mise en place d'un enrobé acoustique sur la RD13, l'ensemble des niveaux acoustiques en façade des bâtiments situés à proximité du projet sont en dessous des seuils réglementaires, la maitrise d'ouvrage n'a, dans ce cas, aucune obligation réglementaire. A la mise en service des infrastructures nouvelles, des mesures acoustiques seront réalisées afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre.
Milieu Naturel	
Périmètres d'inventaires et réglementaires Etat écologique de l'aire d'étude Fonctionnalités écologiques	<u>Mesures d'évitement</u> • E1 : Adaptation du parti d'aménagement au sein du bocage • E2 : Conservation des linéaires boisés dans l'emprise chantier <u>Mesures de réduction</u> • R1 : Adaptation du calendrier des travaux au calendrier écologique • R2 : Limitation de l'emprise du Projet • R3 : Adaptation de l'éclairage du pont • R4 : Limitation du risque de collision en phase d'exploitation • R5 : Passages petite faune / moyenne faune • R6 : Restauration des milieux après travaux

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

	• R7 : Amélioration de la franchissabilité de la passe à poissons en rive gauche et droite du pont de Régemortes Mesures d'accompagnement • A1 : Accompagnement écologique en phase chantier • A2 : Préservation du milieu aquatique • A3 : Sauvegarde de la pulicaire commune et réensemencement post travaux • A4 : Clôture petite faune préventive aux abords des mares • A5 : Limitation de la prolifération des invasives en phase travaux • A6 Gestion différenciée des talus routiers, fossés et bassins de rétention • A7 : Construction d'un pont favorable aux chiroptères • A8 : Pérennisation de la favorabilité d'îlots pour la nidification des limicoles

Proposition de mesures compensatoires pour le milieu naturel, synthétisées dans la carte ci-dessous, pour celles comprises dans la zone de projet :



Carte synthétique des mesures environnementales dans la zone projet

G. Avis des collectivités intéressées

Par délibération n° DCM2019121 en date du 27 septembre 2019, le conseil municipal de Moulins a émis un avis favorable sur le projet.

Par délibération n°2019-07-07 en date du 16 octobre 2019, le conseil municipal de Neuvy a rendu un avis favorable au projet.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Par ailleurs, au regard de l'importance considérable de ce projet pour l'agglomération, plusieurs communes membres de Moulins Communauté ont pris des délibérations de soutien à ce projet.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-02-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.03

Deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes - Demandes de subventions

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de conseillers communautaires	**79**
Nombre de membres en exercice	**79**
Nombre de membres présents ou représentés	72

SEANCE DU 15 JANVIER 2020

Le quinze janvier deux mille vingt, à dix-sept heures, les délégués du Conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Moulins, se sont réunis sur convocation du président, Monsieur Pierre-André PÉRISSOL, en date du huit janvier deux mille vingt et sous la présidence de Monsieur Pierre-André PERISSOL à la salle des fêtes de Moulins, commune siège de Moulins Communauté.

ETAIENT PRESENTS

Président de Moulins Communauté : Pierre-André PERISSOL

Vice-Présidents : Jean-Marie LESAGE, Alain DENIZOT, Annick DELIGEARD, Cécile DE BREUVAND, Brigitte DAMERT, Claude VANNEAU, Jacques LAHAYE, Joël LAMOUCHE ;

Membres du Bureau : Jean-Michel BOURGEOT, Éliane HUGUET, Marie-Thérèse JACQUARD, Guillaume MARGELIDON, René MARTIN, Danièle THIERIOT, Philippe TOURET, Martine AURAMBOUT-SOULIER, Ludovic BRAZY, Jean-Claude CHAMIGNON, Philippe CHARRIER, Dominique DESFORGES DESAMIN, Alain DESSERT, Jean-Louis GUY, Jérôme LABONNE, Jean-Claude LEFEBVRE, Jean-Pierre METHENIER (présent en début de séance), Jean-Luc MOSNIER (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Bernadette MARTIN, Noël PRUGNAUD (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Catherine TABOURNEAU, Frédéric VERDIER ;

Délégués titulaires : Alain BORDE, Michel BORDE, Jean-Pierre BRUNEAUD, Hamza BUDAK, Jacques CABANNE, Guy CHARMETANT, Max CHAUSSIN, Alain CHERVIER, Jennifer CREUSEVAUT, Christophe DE CONTENSON, Danielle DEMURE, Bernadette DEVEAU, Pascale FOUCAULT, Marie-Thérèse GOBIN, Jean-Michel GRIFFET, Johnny KARI, Gilbert LARTIGAU, Isabelle LASMAYOUS, Dominique LEGRAND, Stefan LUNTE, Daniel MARCHAND, Yannick MONNET, Jean-Michel MOREAU, Pascal PERRIN, Christian PLACE, Philippe PRUGNEAU, Etienne RICHET, Nicole TABUTIN, Alain VENDANGE, Yves VENIAT (présent en début de séance).

Délégué suppléant :

ONT DONNE POUVOIR :

Jean-Claude ALBUCHER à Frédéric VERDIER, Nathalie MARTINS à Cécile DE BREUVAND, Françoise de CHACATON à Annick DELIGEARD, Monique TOUSSAINT à Pascal PERRIN, Békéddha BENZOHRA à Johnny KARI, Pierre BRENON à Jean-Marie LESAGE, Norbert BRUNOL à Christophe DE CONTENSON, Annie CHARMANT à Nicole TABUTIN, Ghislain COLLAS DE CHATELPERRON à Jean-Claude CHAMIGNON, Guillaume DEVAUX à Brigitte DAMERT, Odile LAINE à Stefan LUNTE, Gérard RENAUD à Jacques CABANNE,

ONT DONNE POUVOIR EN COURS DE SEANCE

Jean-Pierre METHENIER à Eliane HUGUET à partir de la délibération n°C.20.01, Jean-Luc MOSNIER à Jérôme LABONNE à partir de la délibération n°C.20.04, Noël PRUGNAUD à Alain BORDE à partir de la délibération n°C.20.034.

ETAIENT EXCUSES :

Jean-Michel LAROCHE, Michel SAMZUN, André JARDIN, Michel MARMIN, Lionel OLIVIER, Alain VIRLOGEUX, Yves VENIAT à partir de la délibération n°C.20.01

SECRETAIRE DE SEANCE :

Ludovic BRAZY

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.03

Direction Administration Générale et Ressources
Service : Politiques contractuelles Ruralité
Réf : MT

Deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes - Demandes de subventions

Le Conseil Communautaire, sur présentation de Monsieur Jean-Claude CHAMIGNON,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

Vu les statuts de la Communauté d'agglomération de Moulins,

Considérant que Moulins Communauté, en partenariat avec la Ville de Moulins, le Département de l'Allier et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, souhaite construire un second ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins et un barreau routier. Ce projet s'inscrit dans la politique globale d'aménagement du territoire de Moulins Communauté et notamment l'aménagement des berges de l'Allier, en cohérence avec les politiques régionale et départementale.

Considérant que ce projet a pour objectif à la fois de répondre à la vétusté technique du pont existant, unique point de passage entre les deux rives en cœur d'agglomération, de fluidifier le trafic sur cet ouvrage, régulièrement saturé aux heures de pointe mais aussi de libérer le pont Régemortes des réseaux qu'il contient. Il a vocation également à favoriser les échanges et les déplacements en rive gauche et en rive droite ainsi que de permettre le développement des modes alternatifs à la voiture.

Considérant que le montant total de travaux s'élève à 30 000 000 d'euros (hors taxe) et Moulins Communauté souhaite solliciter des subventions auprès de la Région, du Département et de la Ville de Moulins. Dans ce cadre, il convient de contractualiser avec les partenaires du projet par le biais de trois conventions annexées qui définissent notamment les montants alloués et les modalités de versement de l'aide :

- Une convention spécifique au Pacte Régional pour l'Allier pour acter le financement Région, signée par la Région, le Département, la Ville de Moulins et Moulins Communauté
- Une convention technique de partenariat avec le Département de l'Allier
- Une convention de partenariat avec la Ville de Moulins pour acter sa part de financement

Vu l'avis de la commission et du Bureau communautaire,

Le rapporteur entendu et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide, à l'unanimité, (Marie-Thérèse GOBIN et Yannick MONNET ne prennent pas part au vote) :

- **D'approuver** l'opération « Construction d'un deuxième pont sur l'Allier et ses aménagements annexes », dont le montant total prévisionnel s'élève à 30 000 000 euros (HT) et son plan de financement prévisionnel suivant.

Nature des recettes	Montants € HT	Taux %
Région	7 500 000,00 €	25,00%
Département	10 000 000,00 €	33,33%
Ville	6 250 000,00 €	20,83%
Moulins Communauté (autofinancement)	6 250 000,00 €	20,83%
TOTAL	**30 000 000,00 €**	**100,00%**

- **D'autoriser** le dépôt de dossiers de demande de subventions auprès de chacun des financeurs, de percevoir les financements sollicités et attribués, et de signer tout document afférent à cette démarche
- **D'approuver** la convention de partenariat avec la Ville de Moulins actant des modalités de financement,
- **D'approuver** la convention technique de partenariat avec le Département de l'Allier,
- **D'approuver** la convention spécifique au Pacte Régional pour l'Allier actant le financement Région, signée par la Région, le Département, la Ville de Moulins et Moulins Communauté,
- **D'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant, à signer ces conventions et tout autre document se référant à ce dossier ;
- **D'autoriser** Monsieur le Président ou son représentant, à mener toutes les démarches pour demander et percevoir les subventions inscrites dans ce contrat.

Accusé de réception en préfecture
003-200071746-20200115-C20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme,
Pour le Président et par délégation,
La Vice-Présidente déléguée à
L'Administration Générale et au personnel,

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MOULINS
MOULINS

Cécile de BREUVAND

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

CONVENTION CADRE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL
2019-2021

PACTE RÉGIONAL POUR L'ALLIER

CONVENTION DE FINANCEMENT

DES ETUDES DE PROJET ET DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT

DEUXIEME PONT SUR L'ALLIER À MOULINS
ET SES AMENAGEMENTS ANNEXES

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Entre les soussignés,

LA REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, représentée par **le Président du Conseil Régional, Monsieur Laurent WAUQUIEZ**, en vertu de la délibération n° 16.00.01 du 4 janvier 2016,

Ci-après désignée « **LA REGION** »

LE DEPARTEMENT DE L'ALLIER, représentée par **le Président du Conseil Départemental de l'Allier,** Monsieur Claude RIBOULET, en vertu de la délibération n°xxxx,

Ci-après désigné « **LE DEPARTEMENT** »

LA COMMUNE DE MOULINS, représentée par le Maire de la commune, Monsieur Pierre-André PERISSOL, en vertu de la délibération n°xxxx,

Ci-après désigné « LA COMMUNE »

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MOULINS, représentée par le **Président**, Monsieur Pierre-André PERISSOL, en vertu de la délibération n°xxxx,

Ci-après désignée « **LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION** »

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Vus :

- le code général des collectivités territoriales,
- le code des transports,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire,
- le règlement (C.E.) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 concernant l'application des articles 107 et 108 du traité aux aides de minimis et publié au JOUE le 24 décembre 2013,
- le volet « mobilité multimodale » du contrat de plan État Région 2015-2020 approuvé par délibération du conseil régional Rhône-Alpes n°15.00.196 en date du 6 mars 2015 et signé le 11 mai 2015,
- le volet « mobilité multimodale » du contrat de plan État Région 2015-2020 approuvé par délibération du conseil régional Auvergne en date du 30 juin 2015 et signé le 15 février 2017,
- l'avenant n°1 du contrat plan État Région 2015-2020 approuvé par délibération n°1 du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en date du 15 février 2017,
- l'avenant n°2 du contrat de plan Etat Région 2015-2020 approuvé par délibération n°CP-2019-03/17-153-2914 du conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en date du 29 mars 2019,
-
- la délibération régionale n° xxx du xxxx approuvant la présente convention de financement,
- la délibération du conseil communautaire de Moulins Communauté n° xxx du xxxx approuvant la présente convention de financement,
- la délibération départementale n° xxx du xxxx approuvant la présente convention de financement,
- la délibération du conseil municipal de la Ville de Moulins n° xxx du xxxx approuvant la présente convention de financement,

- le budget de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- le budget du Département de l'Allier,

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Table des matières

PREAMBULE 5
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION 6
ARTICLE 2 - CONSISTANCE DE L'OPERATION 6
ARTICLE 3 - MAÎTRISE D'OUVRAGE 7
ARTICLE 4 - CALENDRIER DE REALISATION DE L'OPERATION 7
ARTICLE 5 –PILOTAGE ET SUIVI DE L'AVANCEMENT 7
ARTICLE 6 – ESTIMATION DE L'OPERATION 7
ARTICLE 7 – COMMUNICATION ET MENTION DE L'AIDE REGIONALE ET DEPARTEMENTALE 8
ARTICLE 8 – DISPOSITIONS FINANCIERES ET MODALITES DE PAIEMENT 8
ARTICLE 9 – CONDITIONS DE MANDATEMENT DES SUBVENTIONS REGIONALES ET DEPARTEMENTALES 9
ARTICLE 10 – GESTION DES ECARTS 11
ARTICLE 11 – DOCUMENTS A PRODUIRE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE 11
ARTICLE 12 – MODIFICATION - RESILIATION DE LA CONVENTION 11
ARTICLE 13 - OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE 12
ARTICLE 14 - RESTITUTION EVENTUELLE DE LA SUBVENTION 12
ARTICLE 15 - RELATIONS ENTRE LA REGION ET L'ORGANISME BENEFICIAIRE 12
ARTICLE 16 - EXECUTION 13
ARTICLE 17 – DUREE DE LA CONVENTION 13
ARTICLE 18 – MESURES D'ORDRE 13
ANNEXES 14
Annexe 1 – Programme des aménagements et principaux postes de dépense 14
Annexe 2 – État récapitulatif des dépenses 14
Annexe 3 - Communication 15

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

PREAMBULE

La Communauté d'agglomération de Moulins, Moulins Communauté, en partenariat avec la Ville de Moulins et le Département de l'Allier, souhaite construire un second ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins et un barreau routier. Ce projet, d'un montant total prévisionnel de 30 millions d'euros (hors taxe), s'inscrit dans la politique globale d'aménagement du territoire de Moulins Communauté et notamment l'aménagement des berges de l'Allier, en cohérence avec la politique régionale. Pour mener ce projet, Moulins Communauté a pris la compétence « ouvrages structurants : deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes ».

Le territoire de l'agglomération moulinoise a connu cette dernière décennie un retour de la croissance démographique (même si entre 2007 et 2012, elle a connu une légère baisse) après trois décennies de perte de population, impliquant de nouveaux besoins en logements et par conséquent des déplacements supplémentaires sur le territoire. L'important développement résidentiel sur les communes rurales et périurbaines qu'a connu le territoire a généré un certain éloignement entre les lieux d'habitation et les lieux d'emplois. Cette tendance s'est traduite par un usage généralisé de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens de la population et donc par l'émergence de quelques « points difficiles » pour la circulation, en particulier pour la traversée de l'Allier sur le pôle urbain qui ne peut se faire actuellement qu'au niveau du pont de Régemortes.

Historiquement, la traversée de la rivière Allier à Moulins a été pendant des siècles une succession d'échecs jusqu'à la construction au milieu du XVIIème siècle d'un pont érigé par Louis de Régemortes. Ce pont reste aujourd'hui l'unique ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins (il existe en amont le pont de la RCEA à 10km et en aval le pont de Villeneuve limité en tonnage, à 14km) et le poids des années commence à se faire sentir, aggravé par la présence de nombreux réseaux pour certains centenaires.
Ce pont supporte un trafic journalier de plus de 22 000 véhicules (trafic similaire à des ouvrages de grandes métropoles françaises), créant quotidiennement des bouchons en cœur d'agglomération et le trafic est tel qu'il est aujourd'hui inconcevable de requalifier les emprises de l'ancienne RN7. De plus, l'éloignement des ponts les plus proches ne permet aucune intervention technique sur le pont depuis des dizaines d'années au risque de paralyser l'agglomération, ce qui entrainera à terme de très grandes difficultés.
L'occupation de la largeur du pont a été optimisée pour le trafic routier avec trois voies et cela est un frein au développement des transports alternatifs dans l'agglomération : circulation des transports en commun englués dans le trafic routier et aménagement de voies modes doux impossible de par la largeur restante.
Il est à noter que la mise en concession de la RCEA avec un tronçon payant entre Montluçon et Moulins, provoquera un report de trafic supplémentaire sur le pont Régemortes, sans parler du fait que cet unique ouvrage est le point de passage du trafic de la RCEA quand cette dernière est fermée pour cause d'accident.

Conscient de la nécessité de résorber ces problématiques, un projet de deuxième franchissement de la rivière Allier intégrant également la réalisation d'un barreau routier de raccordement entre la RD13 (Route de Montilly) et la RD953 (Route de Bourbon L'Archambault), est actuellement engagé par Moulins Communauté en partenariat avec le Conseil Départemental de l'Allier et la Ville de Moulins. Le Conseil Départemental de l'Allier a assuré la maîtrise d'ouvrage déléguée des études de ce projet jusqu'au dépôt du dossier unique auprès des services de l'État, depuis Moulins Communauté est maître d'ouvrage et assure le suivi des études et des travaux.

Ainsi, ce projet a pour objectif à la fois de répondre à la vétusté technique du pont existant, unique point de passage entre les deux rives en cœur d'agglomération, de fluidifier le trafic sur cet ouvrage, régulièrement saturé aux heures de pointe mais aussi de libérer le pont Régemortes des réseaux qu'il contient.
Il a vocation également à favoriser les échanges et les déplacements entre Moulins et les territoires situés au nord-ouest du département. Il répond à une volonté de développement de l'urbanisation sur le secteur ouest de la ville de Moulins. Ce nouveau pont ainsi que le barreau prévu, vont donc, constituer des infrastructures majeures en termes de régulation et d'évolution des flux, des modes de déplacements, des pratiques et usages ainsi que des modes d'habiter. Ils vont donc permettre de régler les problèmes actuels et d'anticiper les besoins futurs de la croissance démographique prévue en termes de circulations.
Cette nouvelle liaison stratégique doit aussi permettre à l'agglomération de se réapproprier et de valoriser l'atout environnemental remarquable que constitue la rivière Allier, mais également conduire à l'essor d'une plus grande synergie de territoire entre chacune des deux rives.

A l'issue des travaux, le pont restera propriété de Moulins communauté, les aménagements permettant l'accès au pont intégreront le patrimoine du Département après les travaux.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRÊTE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de fixer les conditions de mise en œuvre du projet « deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes » sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION.

Elle définit les engagements réciproques de chacune des parties pour ce qui concerne les modalités de financement et d'exécution des études et travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet « deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes », dans le cadre du volet routier du Contrat plan État Région 2015-2020 *et du PACTE ALLIER.*

Elle définit les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les obligations d'ordre général des parties sont fixées par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 2 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

La présente convention porte sur l'aménagement du deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes.
Les études et aménagements financés dans le cadre de la présente convention sont présentés en annexe 1.
Le programme retenu est :

- études de maîtrise d'œuvre de réalisation comprenant la reprise de la phase PRO, l'ensemble des missions suivantes nécessaires à la finalisation de l'opération (consultation des entreprises, suivi des travaux, réception des travaux, levée des garanties et des réserves, suivi environnemental, etc.)
- ouvrage d'art de franchissement de l'Allier reliant le centre-ville de Moulins en rive droite et le quartier de la Madeleine en rive gauche aura une longueur totale de 455 m et une largeur est de 12,9 m. Il sera constitué d'un ouvrage principal de type bi-poutre à ossature mixte d'une longueur de 240,75 m comprenant 4 travées et d'un ouvrage secondaire de type dalle en poutrelles enrobés de 165 m. Son profil en travers sera composé d'un trottoir Sud/modes doux (4 m), de deux voies de circulation de (3,25 m chacune), d'un trottoir Nord (1,40 m).
- aménagements en rive gauche :
    - création d'un nouveau carrefour giratoire de raccordement au 2ème pont,
    - réalisation de la rampe d'accès à celui-ci et ses remblais dans le moto-cross,
    - création d'ouvrages d'assainissement pour les eaux pluviales (bassins paysagers),
    - reprise des accès à la rue des Magnots et à la rue de la gare aux bateaux,
    - aménagements paysagers correspondants ;
- aménagements en rive droite :
    - création d'un aménagement de carrefour giratoire de raccordement au nouveau franchissement en lieu et place du carrefour actuel entre les rues F. Mathé, cours de Bercy et l'allée des Soupirs,
    - le raccordement des voiries rehaussées avec l'existant (rue Félix Mathé, Cours de Bercy, Allée des Soupirs),
    - aménagements paysagers et urbains associés aux raccordements,
    - reprise des divers réseaux enterrés des voiries impactées,
    - reprise du parking de la piscine impacté par les appuis de l'ouvrage d'art crée,
    - aménagements sur la levée des Gâteaux (voirie et accès PMR, SDIS et cars devant la façade Est de la piscine),
    - modifications des accès aux parkings de la piscine et du Palais des sports ;
- création d'un barreau routier, reliant la RD13 (route de Montilly) et la RD953 (route de Bourbon l'Archambault) et ses aménagements (ouvrage d'art de franchissement d'un ruisseau, giratoires de raccordement sur la RD13 et la RD953, rénovation de la RD13 entre le barreau et l'ouvrage d'art de franchissement de l'Allier, etc.)
- mesures environnementales : l'ensemble des mesures environnementales prévues pour la réalisation du projet objet de la présente convention

Les aménagements en rives gauche et droite et le barreau routier seront transférés après réalisation au Département qui en assurera la gestion et l'entretien.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

ARTICLE 3 - MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage du projet est la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION.

ARTICLE 4 - CALENDRIER DE REALISATION DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel de réalisation de l'opération est le suivant :
Enquête publique : du 2 septembre au 11 octobre 2019
Avis de la commission d'enquête : avant le 11 novembre 2019
Arrêté de la Préfète : avant fin décembre 2019
Consultation des entreprises : début d'année 2020
Choix des entreprises : à partir du premier semestre 2020
Démarrage des travaux : premier semestre 2020
Fin des travaux : année 2023

Le maître d'ouvrage s'engage à informer les partenaires financeurs trimestriellement de l'avancement des opérations, en mentionnant notamment les éventuels dépassements de délais.

ARTICLE 5 –PILOTAGE ET SUIVI DE L'AVANCEMENT

Le Maître d'ouvrage fournira chaque année, avant la fin du premier trimestre, l'état d'avancement technique et financier de l'opération à la date du 31 décembre de l'année précédente.

Le pilotage et le suivi de l'avancement sont assurés :

☐ ***par un comité de pilotage composé des représentants de :***
Des partenaires du PACTE pour l'Allier

- la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- le Département de l'Allier
- le Ville de Moulins
- la Communauté d'agglomération de Moulins

Il a pour mission d'arrêter un programme de travaux et de veiller au respect des objectifs définis préalablement à la présente convention. Il se réunira pour les étapes de co-validation importantes. Il est tenu régulièrement informé par les maîtres d'ouvrages de l'avancement du projet et de son exécution budgétaire : consultation d'entreprises, suivi des travaux.

☐ ***par un comité technique composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage***

Il est chargé du suivi technique. Il se réunira suivant l'avancement du projet. Il aura en charge d'assurer une coordination entre les partenaires et de préparer les comités de pilotage.
Le comité technique est chargé d'assurer le suivi de l'opération et de prendre en compte, à ce titre, les ajustements mineurs qui peuvent être rendu nécessaires au cours du déroulement de l'opération. Le comité technique informe le comité de pilotage en tant que de besoin.

ARTICLE 6 – ESTIMATION DE L'OPERATION

Au terme des études menées au stade projet, le coût prévisionnel de l'opération (incluant toutes les phases (PRO+EXE), ainsi que les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre), est évalué aux conditions économiques de décembre 2019 (référence du dossier) à 30 000 000 € HT. Il reste à financer 30 000 000 € HT aux conditions économiques de décembre 2019.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

ARTICLE 7 – COMMUNICATION ET MENTION DE L'AIDE REGIONALE ET DEPARTEMENTALE

L'annexe 3 décrit les obligations d'information et de communication des bénéficiaires de subventions de la Région et du Département auprès du public et des bénéficiaires finaux du projet subventionné
Le bénéficiaire de subventions régionales et départementales a l'obligation de communiquer sur l'existence du financement auprès des destinataires finaux et auprès du grand public. Cette obligation de publicité est indispensable pour faire connaître l'implication en proximité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans la vie quotidienne des habitants et du Département de l'Allier.

L'aide financière régionale et départementale doit ainsi être mentionnée selon des modalités précisées dans l'annexe à la présente convention et adaptée à la nature du projet subventionné.

Le bénéficiaire doit justifier du respect de cette obligation, la Région et le Département se réservant le droit de le contrôler en cours de projet ou a posteriori. Le non-respect de cette obligation pourra suspendre le versement de la subvention.

Un panneau spécifique dédié aux financements de la Région et du Département de dimension 4m par 3m sera de plus implanté de part et d'autre du chantier et pendant toute la durée de celui-ci.

ARTICLE 8 – DISPOSITIONS FINANCIERES ET MODALITES DE PAIEMENT

8.1 Principe de Financement

Les financeurs s'engagent à financer les dépenses réelles de la maîtrise d'œuvre de réalisation et les travaux d'aménagement de l'opération, objet de la présente convention, selon les clés de répartition et dans la limite des montants indiqués en € courants aux articles 8.2 et suivants.

8.2. Besoin de financement prévisionnel

Le besoin de financement relatif à l'objet de la convention est fonction :
- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux,
- de l'évolution des prix sur la base des index déjà publiés des contrats d'études et des marchés de travaux (entre les conditions économiques de référence et celles de « mois + année », dernier index connu) ;

Il est ainsi évalué à 30 000 000 € HT à l'achèvement des travaux (voir détail des calculs en annexe 1).
S'agissant de dépenses d'investissements ces contributions, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

8.3 Plan de financement

Sur les bases des principes énoncés ci-dessus, les co-financeurs s'engagent à participer au financement de la mission décrite à l'article 2 selon les clés de répartition définies ci-dessous et dans la limite des montants indiqués en € courants HT :

	Maîtrise d'œuvre de réalisation et TRAVAUX (Objet de la présente convention)	
	Clef de financement	Besoin de financement
	% Valeurs	Montant en Euros courants HT
Région	25,00%	7 500 000,00 €
Département	33,33%	10 000 000,00 €
Ville	20,83%	6 250 000,00 €
Moulins Communauté (autofinancement)	20,83%	6 250 000,00 €
TOTAL	100	30 000 000,00 €

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

La participation de Maître d'ouvrage inclut les participations qu'elle pourrait obtenir par ailleurs.

8.4 Modalités de versement des participations

Au moment de la signature de la présente convention, à titre indicatif, l'échéancier prévisionnel est le suivant :

Montants en € HT	2020	2021	2022	2023	Total
Région Auvergne-Rhône-Alpes	3 000 000	2 250 000	1 500 000	750 000	7 500 000
Département	4 000 000	3 000 000	2 000 000	1 000 000	10 000 000
Ville		3 125 000	2 812 500	312 500	6 250 000
Moulins Communauté	1 250 000	1 875 000	2 500 000	625 000	6 250 000
Total	8 250 000	10 250 000	8 812 500	2 687 500	30 000 000

Cet échéancier est adaptable à l'avancement réel de l'opération.

La dépense éligible constitue l'ensemble des dépenses liées au projet, retenues par les financeurs, devant être payées et justifiées par le bénéficiaire. Elles devront être identifiables et contrôlables.
Le détail de la dépense éligible est précisé en annexe.

Pour obtenir le versement intégral de la subvention, le bénéficiaire doit justifier, après achèvement complet de l'opération du montant total de dépenses éligibles retenues dans la convention. Si la dépense n'atteint pas ce montant, la subvention versée résultera de l'application du taux voté aux dépenses HT réellement justifiées.

ARTICLE 9 – CONDITIONS DE MANDATEMENT DES SUBVENTIONS REGIONALES ET DEPARTEMENTALES

9.1. Versement des subventions

Dans l'hypothèse où plusieurs actions feraient l'objet, chacune, d'une subvention, le maître d'ouvrage procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur, et de façon distincte pour chaque action.

La subvention est versée exclusivement au bénéficiaire sur demande écrite, qui ne peut la reverser, en tout ou partie, à un tiers.

Elle sera versée selon les modalités suivantes :

Moulins Communauté procèdera aux appels de fonds auprès de la Région et du Département comme suit :

- 20 % à la notification du 1er marché de travaux, correspondant à une avance forfaitaire. Le remboursement de l'avance forfaitaire est effectué par précompte sur les sommes dues ultérieurement. Il commence lorsque le montant des prestations exécutées au titre du projet, atteint ou dépasse 50 % du montant initial et est terminé lorsque ce taux atteint 70 %.
- Entre la notification des marchés et 50 % du montant des prestations exécutées, des acomptes successifs jusqu'à hauteur de 50 % maximum du montant de la subvention, au vu d'une attestation d'avancement de l'opération mentionnant le montant des dépenses HT éligibles payées visée par le comptable public. Les acomptes ne peuvent être inférieurs à 20% du montant de la subvention.
- Le solde de 10% du montant de la subvention sera versé au vu d'un certificat d'achèvement de travaux (signé en original et de manière identifiable par le bénéficiaire) et d'un état récapitulatif détaillé des dépenses payées liées à la mise en œuvre de l'opération subventionnée, conforme au modèle joint, certifié en original par le comptable public

Les montants mandatés ne peuvent être supérieurs aux dépenses HT justifiées sur lesquelles est appliqué le taux de la subvention s'il s'agit d'une subvention à taux.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Un document technique, valant compte rendu d'exécution de l'opération financée, devra être adressé à la Région et au Département lors de la demande de versement.

Le bénéficiaire devra transmettre également aux financeurs un reportage photographique, un plan aisément reproductibles et un dossier de synthèse de l'étude (exemplaire papier et CD).

Le bénéficiaire s'engage à mentionner le concours financier de la Région et du Département par tous moyens appropriés à la nature de l'objet subventionné conformément à l'article 7 et à l'annexe 3 et à adresser aux financeurs les documents de nature à attester du respect de cette obligation.

Ces documents devront être produits au plus tard au moment de la demande d'avance de la subvention et en conditionneront le versement. Ces pièces seront conservées sous la responsabilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Département de l'Allier, et ne seront pas transmises au comptable public.

Les versements des subventions seront effectués par virement de compte à compte. Un RIB valide doit impérativement être transmis avec la première demande de paiement. À chaque modification des coordonnées bancaires, un nouveau RIB doit être produit pour permettre le virement.

9.2. Délais

Le projet pour lequel cette subvention est attribuée doit être effectivement justifié dans des délais fixés suivants :

- Les dépenses rattachées au projet sont éligibles si elles sont payées par le bénéficiaire entre le 2 mai 2019 ***(date réception dossier complet)*** et le 20 décembre 2024 ***(date de fin de validité = date de CP +5 ANS).***
- Les justificatifs permettant le mandatement du solde de la subvention devront être reçus à la Région et au Département avant le 19 décembre 2024 (***date de fin de validité = date de CP + 5 ANS).***

Le non-respect des délais fixés entraîne l'annulation partielle ou totale de la subvention. Une procédure de restitution sera engagée pour les sommes déjà versées mais qui n'auront pas été justifiées.

En cas d'évènement exceptionnel (exemple : crue) impactant le calendrier de l'opération, une demande de prolongation de délais pourra être formulé par le maître d'ouvrage et faire l'objet d'un avenant.

9.3. Facturations et recouvrement

Le paiement est effectué par virement bancaire.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Communauté d'agglomération de Moulins Communauté	Centre des finances publiques Trésorerie de Moulins Municipale	30001	00578	C0380000000	06

Pour la Région, le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Régional.
Pour le Département de l'Allier le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Départemental.
Pour la Communauté d'agglomération et pour la Ville de Moulins, le comptable assignataire est Madame la Trésorière Payeur.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

9.4. Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Région Auvergne-Rhône Alpes	Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes Direction des transports 1 esplanade François Mitterrand CS 20033 69269 LYON Cedex 02
Département	Conseil départemental de l'Allier Hôtel du Département 1, avenue Victor Hugo B.P. 1669 03016 MOULINS Cedex
Ville de Moulins	Mairie de Moulins 12 place de l'hôtel de Ville 03000 MOULINS
Moulins Communauté	Moulins Communauté 8 place Maréchal de Lattre de Tassigny CS 61625 03016 MOULINS Cedex

ARTICLE 10 – GESTION DES ECARTS

Les règles suivantes s'appliquent par périmètre de maîtrise d'ouvrage.

En cas de perspective de dépassement du besoin de financement visé à l'article 8.2 (coût des travaux), le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord des signataires de la convention pour la mobilisation d'un financement complémentaire.

En cas de perspective d'évolution de la consistance de l'opération visée à l'article 2, le maître d'ouvrage doit obtenir l'accord des signataires de la convention pour toute modification de la consistance de l'opération.
Dans ces deux hypothèses, les signataires de la convention s'engagent à renégocier les modalités de financement.

Les signataires de la convention seront informés selon les dispositions de l'article 5 et un avenant à la présente convention formalisera ces modifications.

ARTICLE 11 – DOCUMENTS A PRODUIRE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage s'engage à fournir à chaque partenaire :
- un plan ou une vue graphique des ouvrages exécutés,
- des éléments photographiques relatifs aux aménagements réalisés,

Il est précisé que la production de ces documents subordonne le règlement du solde des participations mais ne constituent pas des pièces comptables.

ARTICLE 12 – MODIFICATION - RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures mentionnées à l'article 9, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres simples entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde.

ARTICLE 13 - OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

Le bénéficiaire s'engage à :

- gérer avec rigueur et dans le respect des lois et règlements en vigueur les fonds qui lui sont attribués ;
- utiliser la subvention conformément à l'objet pour lequel elle a été attribuée, tel que défini à l'article 1, et garantir une destination conforme à son objet social et à ses statuts, ou à ses compétences statutaires ;
- permettre et faciliter à tout moment la vérification sur pièces et sur place, par les financeurs ou par toute instance de contrôle et d'audit habilitée à cet effet, de l'application de la convention et de la bonne utilisation des fonds versés, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ;
- répondre à toute demande d'information et d'accès aux documents relatifs au suivi budgétaire et financier ainsi qu'à toutes pièces justificatives de l'emploi de la subvention ;
- porter à la connaissance des financeurs tout changement dans sa situation juridique, notamment toute modification de ses statuts, dissolution, fusion et plus généralement de toutes modifications importantes de son fonctionnement ;
- informer les financeurs de toute modification dans le déroulement de l'opération subventionnée ; toute modification, si elle est acceptée par les financeurs, fera l'objet d'un avenant modificatif ;
- en cas de litige, apporter la preuve qu'il a tout mis en œuvre pour que la Région et le Département reçoivent les pièces justificatives au plus tard à la date limite précisée à l'article 9 ;

ARTICLE 14 - RESTITUTION EVENTUELLE DE LA SUBVENTION

La subvention devra être restituée, en tout ou partie, notamment dans les cas suivants :

- les obligations prévues dans la présente convention, et auxquelles doit s'astreindre le bénéficiaire, n'ont pas été respectées ;
- l'utilisation de la subvention octroyée est différente de celle mentionnée à l'article 1 de la présente convention, ou le tiers ayant perçu les subventions n'est pas le bénéficiaire cité dans la présente convention;
- toutes les sommes versées par la Région et le Département n'ont pas fait l'objet de justificatifs ;
- l'équipement subventionné ne reste pas la propriété d'un des signataires de la convention pendant la durée de son amortissement. Le cas échéant, la subvention sera restituée au prorata de la durée de l'équipement restant à amortir ;
- l'usage de l'équipement subventionné n'est pas conforme à celui pour lequel il a été financé par la Région et le Département ;
- l'ensemble des subventions publiques perçues excède les dépenses engagées pour la réalisation de l'opération subventionnée ;
- la dissolution de l'organisme bénéficiaire qui entraînera le reversement de la subvention au prorata de la réalisation de l'action subventionnée.

ARTICLE 15 - RELATIONS ENTRE LA REGION ET L'ORGANISME BENEFICIAIRE

15.1 Durée du contrat

Le présent contrat entrera en vigueur à compter du jour de sa signature. Il prendra fin au plus tard deux ans après la date de paiement du solde de la subvention.
Toutefois, les dispositions à caractère financier ou de contrôle pourront s'imposer au-delà de la durée du contrat.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

15.2 Modification du contrat

Toute modification du présent contrat s'effectuera par avenant dont le contenu aura été préalablement approuvé par les instances de la Région et du Département (conseils ou commissions permanentes si elles en ont reçu la délégation).

15.3 Règlement des litiges

À défaut d'accord amiable, le tribunal compétent est le tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 16 - EXECUTION

Le directeur général des services et le comptable public sont chacun pour ce qui les concerne chargés de l'exécution du présent arrêté.

ARTICLE 17 – DUREE DE LA CONVENTION

La convention prendra effet à la date de signature pour l'ensemble des partenaires et expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

ARTICLE 18 – MESURES D'ORDRE

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.
La présente convention est établie en 4 exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Moulins, le .....

Pour le Président du Département de l'Allier	Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Le Président du conseil régional,
Claude RIBOULET	Laurent WAUQUIEZ
Pour la Commune de Moulins, Le maire	Pour la Communauté d'agglomération de Moulins, Le Président
Pierre-André PERISSOL	Pierre-André PERISSOL

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

ANNEXES

Annexe 1 – Programme des aménagements et principaux postes de dépense

Annexe 2 – État récapitulatif des dépenses

MODELE ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES (INVESTISSEMENT)
CERTIFIEES PAYEES ET CORRESPONDANT A L'OBJET DE LA SUBVENTION

L'arrêté attributif de subvention ou la convention fait état, pour le règlement de votre subvention, de la production d'un état récapitulatif de dépenses. Cet état devra être identique à ce modèle ou reprendre les mêmes informations.

Factures à joindre obligatoirement en l'absence de visa d'un expert comptable (pour les personnes morales de droit privé).

Référence du dossier :			
Objet :			
Les montants saisis doivent être conformes à la comptabilité du bénéficiaire de la subvention, en fonction de sa situation fiscale			
Organisme Assujetti (montant HT) ☐ **Organismes Non Assujetti (montant TTC)** ☐ **Organisme Assujetti partiel (HT/TTC)** ☐ **Organisme NA mais activités ouvrant droit au FCTVA (HT)** ☐			
Objet détaillé de la facture liée à la réalisation du projet	**Nom du prestataire ou fournisseur**	**Date de paiement (ou mandatement)**	**Montant comptabilisé et payé**
Dépenses directes d'investissement			
Immobilisations incorporelles			
Immobilisations corporelles			
Autres dépenses directes affectées à l'opération (hors personnel)			
TOTAL (1)			
Coûts directs de personnel (salaires et charges sociales)			
TOTAL (2)			
TOTAL (3)= (1)+(2)			- €
Coûts indirects (calculés sur la base de 20% des coûts directs de personnel)			
TOTAL (4) = 20% x TOTAL (2)			- €
TOTAL GENERAL (5) = (3)+(4)			

Je soussigné (1) ..... Date et signature

certifie exactes les informations du présent état et conformes à la comptabilité du bénéficiaire.

(1) Nom et qualité du signataire dûment habilité, conformément aux modalités de versement prévues par l'arrêté attributif ou la convention.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Annexe 3 – Communication

Obligations d'information et de communication des bénéficiaires de subventions de la Région et du Département auprès du public et des bénéficiaires finaux du projet subventionné.

Nature des obligations de Communication demandées au Bénéficiaire de Subventions	Temporalité
▪ Pour l'aide régionale : s'il y a présence d'un **panneau de chantier** : le Bénéficiaire devra faire apparaître **le Bloc Marque** constitué du Logo de la Région et du message suivant : « La Région soutient votre projet ». Le fichier du Bloc Marque est disponible sur le site web de la Région (rubrique Subventions). ▪ Pour l'aide départementale : présence du logo du Département et du message « Le Département soutient votre projet » sur le panneau de chantier **Modalités prévues : La conception et la pose du panneau sont à la charge du maître d'ouvrage.**	Au lancement ou durant tout le projet
▪ Apposition sur le site du Projet d'une **signalétique spécifique (bâche ou panneau)** avec présentation du projet, et mention du soutien régional + Logos Région et Département. **Modalités prévues : La fabrication du support relève du maitre d'ouvrage.**	Au lancement ou durant tout le projet
Justificatifs à remettre à la Région et au Département : **- Un exemplaire des Supports de communication réalisés, photos datées des supports réalisés type plaque ou panneau, ou d'une copie d'écran pour les supports digitaux.**	**Les justificatifs sont à remettre pour le règlement du 1er acompte (ou du solde, s'il n'y a pas d'acompte).**
Important : **Le respect des Obligations de Communication par le Bénéficiaire de la Subvention conditionnera le versement du soutien régional et départemental. Son contrôle se fera à partir des justificatifs remis, la Région et le Département effectueront des contrôles sur place, par sondage.** **Modalités pour l'aide régionale :** ▪ **Un Guide est à la disposition des Bénéficiaires sur le site internet pour expliciter la mise en œuvre de ces dispositions (avec notamment la réalisation du bloc marque pour panneau de chantier) :** https://www.auvergnerhonealpes.fr/146-regles-applicables-en-matiere-de-subvention-et-autres-documents-administratifs.htm ▪ **Le logo partenaires est téléchargeable ici :** https://www.auvergnerhonealpes.fr/77-logo.htm	

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

ANNEXE 1 - PROGRAMME DES AMENAGEMENTS ET PRINCIPAUX POSTES DE DEPENSES

Deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes

1. Programme des aménagements

- études de maîtrise d'œuvre de réalisation comprenant la reprise de la phase PRO, l'ensemble des missions suivantes nécessaires à la finalisation de l'opération (consultation des entreprises, suivi des travaux, réception des travaux, levée des garanties et des réserves, suivi environnemental, etc.)

- ouvrage d'art de franchissement de l'Allier reliant le centre-ville de Moulins en rive droite et le quartier de la Madeleine en rive gauche aura une longueur totale de 455 m et une largeur est de 12,9 m. Il sera constitué d'un ouvrage principal de type bi-poutre à ossature mixte d'une longueur de 240,75 m comprenant 4 travées et d'un ouvrage secondaire de type dalle en poutrelles enrobés de 165 m. Son profil en travers sera composé d'un trottoir Sud/modes doux (4 m), de deux voies de circulation de (3,25 m chacune), d'un trottoir Nord (1,40 m).

- aménagements en rive gauche :
    - création d'un nouveau carrefour giratoire de raccordement au 2ème pont,
    - réalisation de la rampe d'accès à celui-ci et ses remblais dans le moto-cross,
    - création d'ouvrages d'assainissement pour les eaux pluviales (bassins paysagers),
    - reprise des accès à la rue des Magnots et à la rue de la gare aux bateaux,
    - aménagements paysagers correspondants ;

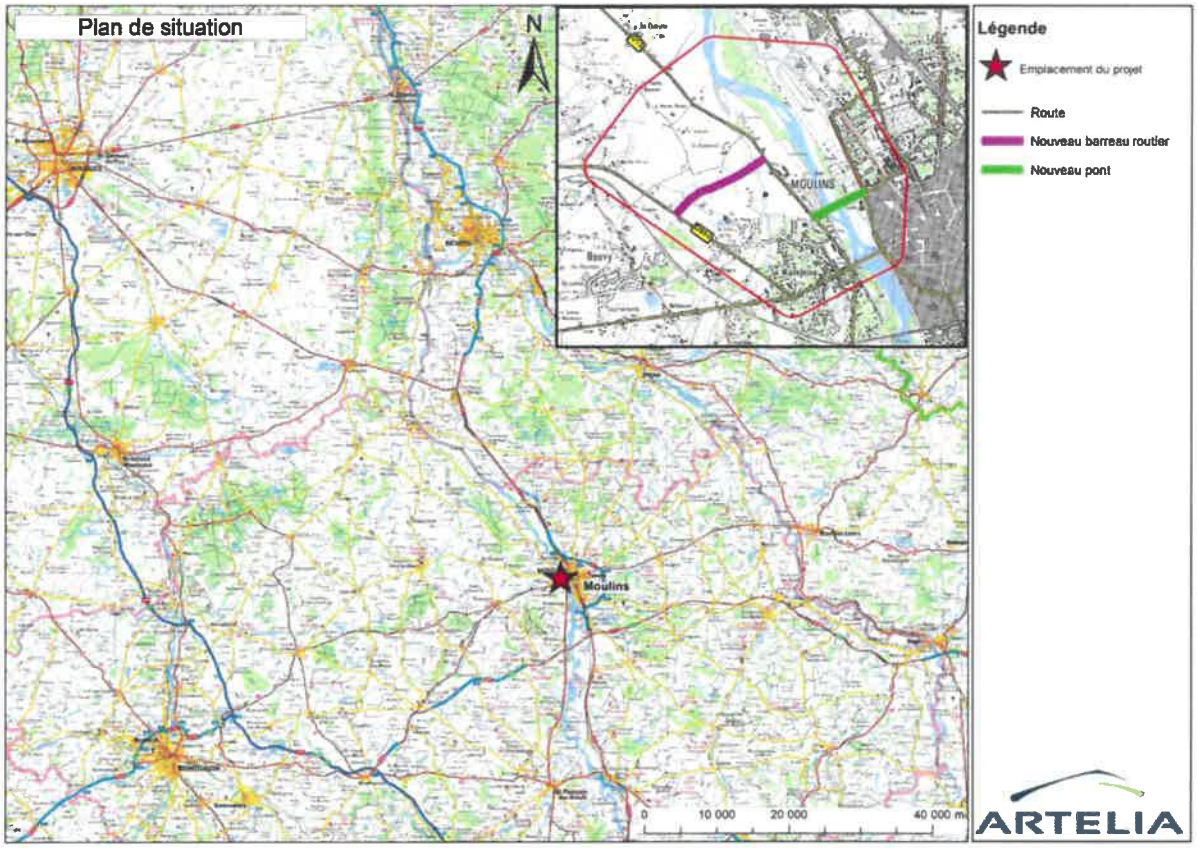
- aménagements en rive droite :
    - création d'un aménagement de carrefour giratoire de raccordement au nouveau franchissement en lieu et place du carrefour actuel entre les rues F. Mathé, cours de Bercy et l'allée des Soupirs,
    - le raccordement des voiries rehaussées avec l'existant (rue Félix Mathé, Cours de Bercy, Allée des Soupirs),
    - aménagements paysagers et urbains associés aux raccordements,
    - reprise des divers réseaux enterrés des voiries impactées,
    - reprise du parking de la piscine impacté par les appuis de l'ouvrage d'art crée,
    - aménagements sur la levée des Gâteaux (voirie et accès PMR, SDIS et cars devant la façade Est de la piscine),
    - modifications des accès aux parkings de la piscine et du Palais des sports ;

- création d'un barreau routier, reliant la RD13 (route de Montilly) et la RD953 (route de Bourbon l'Archambault) et ses aménagements (ouvrage d'art de franchissement d'un ruisseau, giratoires de raccordement sur la RD13 et la RD953, rénovation de la RD13 entre le barreau et l'ouvrage d'art de franchissement de l'Allier, etc.)

- mesures environnementales : l'ensemble des mesures environnementales prévues pour la réalisation du projet objet de la présente convention

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Plans de situation



Plan de situation du projet

Localisation du franchissement et du barreau routier sur la commune de Moulins

Emprise projet et travaux (matérialisé en pointillé)

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

2. Principaux postes prévisionnels de dépense

DESIGNATION DES TRAVAUX	MONTANT € HT
Etudes de maîtrise d'œuvre	965 180,00
Travaux	
Organisation générale du chantier et études	4 017 037,00
Ouvrage d'art	
Terrassement	1 319 388,00
Batardeaux et épuisement	1 895 749,00
Fondations profondes	3 156 825,00
Piles, culées et mur en retour	2 253 887,00
Charpente métallique du tablier- Ouvrage principal	3 446 887,00
Hourdis du tablier - ouvrage principal	1 591 926,00
Tablier poutrelles enrobés	2 827 503,00
Superstructures et équipements	2 525 538,00
Raccordements et giratoire	2 131 230,00
Barreau routier	2 749 000,00
Mesures environnementales	1 119 850,00
MONTANT DES TRAVAUX HT	29 034 820,00
MONTANT TOTAL	30 000 000,00 €

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE L'ALLIER A MOULINS
ET SES AMENAGEMENTS ANNEXES

CONVENTION DE PARTENARIAT

ENTRE :

MOULINS COMMUNAUTE, représentée par Mme Cécile de Breuvand, Vice-Présidente de Moulins Communauté, déléguée à l'administration générale
Agissant en vertu de la délibération du Conseil Communautaire en date du

D'UNE PART,

ET

La **Ville de Moulins**, représentée par M. Pierre André PERISSOL,
Agissant en vertu de la délibération du Conseil municipal en date du

D'AUTRE PART,

Il a été préalablement exposé ce qui suit :

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Préambule :

La Communauté d'agglomération de Moulins Communauté, en partenariat avec la Ville de Moulins et le Département de l'Allier, souhaite construire un second ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins et un barreau routier. Ce projet, d'un montant total prévisionnel de 30 millions d'euros (hors taxe), s'inscrit dans la politique globale d'aménagement du territoire de Moulins Communauté et notamment l'aménagement des berges de l'Allier, en cohérence avec la politique régionale. Pour mener ce projet, Moulins Communauté a pris la compétence « ouvrages structurants : deuxième pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes ».

Le territoire de l'agglomération moulinoise a connu cette dernière décennie un retour de la croissance démographique (même si entre 2007 et 2012, elle a connu une légère baisse) après trois décennies de perte de population, impliquant de nouveaux besoins en logements et par conséquent des déplacements supplémentaires sur le territoire. L'important développement résidentiel sur les communes rurales et périurbaines qu'a connu le territoire a généré un certain éloignement entre les lieux d'habitation et les lieux d'emplois. Cette tendance s'est traduite par un usage généralisé de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens de la population et donc par l'émergence de quelques « points difficiles » pour la circulation, en particulier pour la traversée de l'Allier sur le pôle urbain qui ne peut se faire actuellement qu'au niveau du pont de Régemortes.

Historiquement, la traversée de la rivière Allier à Moulins a été pendant des siècles une succession d'échecs jusqu'à la construction au milieu du XVIIème siècle d'un pont érigé par Louis de Régemortes. Ce pont reste aujourd'hui l'unique ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins (il existe en amont le pont de la RCEA à 10km et en aval le pont de Villeneuve limité en tonnage, à 14km) et le poids des années commence à se faire sentir, aggravé par la présence de nombreux réseaux pour certains centenaires.
Ce pont supporte un trafic journalier de plus de 22 000 véhicules (trafic similaire à des ouvrages de grandes métropoles françaises), créant quotidiennement des bouchons en cœur d'agglomération et le trafic est tel qu'il est aujourd'hui inconcevable de requalifier les emprises de l'ancienne RN7. De plus, l'éloignement des ponts les plus proches ne permet aucune intervention technique sur le pont depuis des dizaines d'années au risque de paralyser l'agglomération, ce qui entrainera à terme de très grandes difficultés.
L'occupation de la largeur du pont a été optimisé pour le trafic routier avec trois voies et cela est un frein au développement des transports alternatifs dans l'agglomération : circulation des transports en commun englués dans le trafic routier et aménagement de voies modes doux impossible de par la largeur restante.
Il est à noter que la mise en concession de la RCEA avec un tronçon payant entre Montluçon et Moulins, provoquera un report de trafic supplémentaire sur le pont Régemortes, sans parler du fait que cet unique ouvrage est le point de passage du trafic de la RCEA quand cette dernière est fermée pour cause d'accident.

Conscient de la nécessité de résorber ces problématiques, un projet de deuxième franchissement de la rivière Allier intégrant également la réalisation d'un barreau routier de raccordement entre la RD13 (Route de Montilly) et la RD953 (Route de Bourbon L'Archambault), est actuellement engagé par Moulins Communauté en partenariat avec le Conseil Départemental de l'Allier et la Ville de Moulins. Le Conseil Départemental de l'Allier a assuré la maitrise d'ouvrage déléguée des études de ce projet jusqu'au dépôt du dossier unique auprès des services de l'Etat, depuis Moulins Communauté est maitre d'ouvrage et assure le suivi des études et des travaux.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Ainsi, ce projet a pour objectif à la fois de répondre à la vétusté technique du pont existant, unique point de passage entre les deux rives en cœur d'agglomération, de fluidifier le trafic sur cet ouvrage, régulièrement saturé aux heures de pointe mais aussi de libérer le pont Régemortes des réseaux qu'il contient.
Il a vocation également à favoriser les échanges et les déplacements entre Moulins et les territoires situés au nord-ouest du département. Il répond à une volonté de développement de l'urbanisation sur le secteur ouest de la ville de Moulins. Ce nouveau pont ainsi que le barreau prévu, vont donc, constituer des infrastructures majeures en termes de régulation et d'évolution des flux, des modes de déplacements, des pratiques et usages ainsi que des modes d'habiter. Ils vont donc permettre de régler les problèmes actuels et d'anticiper les besoins futurs de la croissance démographique prévue en termes de circulations.
Cette nouvelle liaison stratégique doit aussi permettre à l'agglomération de se réapproprier et de valoriser l'atout environnemental remarquable que constitue la rivière Allier, mais également conduire à l'essor d'une plus grande synergie de territoire entre chacune des deux rives.

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Article 1 : Objet de la convention

Le projet de construction d'un deuxième franchissement de l'Allier à Moulins reliant le cours de Bercy à la RD 953 via la RD 13, comprend :

- études de maitrise d'œuvre de réalisation comprenant la reprise de la phase PRO, l'ensemble des missions suivantes nécessaires à la finalisation de l'opération (consultation des entreprises, suivi des travaux, réception des travaux, levée des garanties et des réserves, suivi environnemental, etc.)
- ouvrage d'art de franchissement de l'Allier reliant le centre-ville de Moulins en rive droite et le quartier de la Madeleine en rive gauche aura une longueur totale de 455 m et une largeur est de 12,9 m. Il sera constitué d'un ouvrage principal de type bi-poutre à ossature mixte d'une longueur de 240,75 m comprenant 4 travées et d'un ouvrage secondaire de type dalle en poutrelles enrobés de 165 m. Son profil en travers sera composé d'un trottoir Sud/modes doux (4 m), de deux voies de circulation de (3,25 m chacune), d'un trottoir Nord (1,40 m).
- aménagements en rive gauche :
    - création d'un nouveau carrefour giratoire de raccordement au 2e pont,
    - réalisation de la rampe d'accès à celui-ci et ses remblais dans le moto-cross,
    - création d'ouvrages d'assainissement pour les eaux pluviales (bassins paysagers),
    - reprise des accès à la rue des Magnots et à la rue de la gare aux bateaux,
    - aménagements paysagers correspondants ;
- aménagements en rive droite :
    - création d'un aménagement de carrefour giratoire de raccordement au nouveau franchissement en lieu et place du carrefour actuel entre les rues F. Mathé, cours de Bercy et l'allée des Soupirs,
    - le raccordement des voiries rehaussées avec l'existant (rue Félix Mathé, Cours de Bercy, Allée des Soupirs),
    - aménagements paysagers et urbains associés aux raccordements,
    - reprise des divers réseaux enterrés des voiries impactées,
    - reprise du parking de la piscine impacté par les appuis de l'ouvrage d'art crée,
    - aménagements sur la levée des Gâteaux (voirie et accès PMR, SDIS et cars devant la façade Est de la piscine),
    - modifications des accès aux parkings de la piscine et du Palais des sports ;
- création d'un barreau routier, reliant la RD13 (route de Montilly) et la RD953 (route de Bourbon l'Archambault) et ses aménagements (ouvrage d'art de franchissement d'un ruisseau, giratoires de raccordement sur la RD13 et la RD953, rénovation de la RD13 entre le barreau et l'ouvrage d'art de franchissement de l'Allier, etc.)
- mesures environnementales : l'ensemble des mesures environnementales prévues pour la réalisation du projet objet de la présente convention

La présente convention a pour objet de définir :

- le coût et le financement de l'opération,
- la participation de la Ville de Moulins au suivi du projet.

Le principe des travaux est indiqué sur le schéma annexé à la présente convention.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Article 2 : Coût et financement de l'opération

Les procédures et la réalisation du projet de construction du deuxième franchissement sur l'Allier à Moulins seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de **Moulins Communauté**.

Le coût de réalisation du projet comprenant les travaux des ouvrages mentionnés à l'article 1, la réalisation des mesures environnementales et l'ensemble des études en phase réalisation est estimé à un montant de l'ordre de 30 000 000 € HT.

Ce montant constitue le besoin en financement estimé. Le coût réel des prestations ne sera connu qu'au terme de la réalisation des éléments constitutifs du projet.

Son financement est assuré par Moulins Communauté, par la Ville de Moulins, par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par le Département de l'Allier.

Les participations revêtent la forme d'une subvention dont le montant sera arrêté sur la base des dépenses hors taxes effectivement supportées par Moulins Communauté pour la réalisation des procédures et du projet selon la répartition suivante :

	%	Montant du projet estimé à 30 000 000 € HT
Région	25 %	7 500 000 €
Département	33,33 %	10 000 000 €
Ville de Moulins	20,83%	6 250 000 €
Moulins Communauté	20,83%	6 250 000 €

Moulins Communauté procèdera aux appels de fonds auprès de la Ville de Moulins comme suit :

- Un premier acompte sera sollicité lorsque 50% des dépenses seront acquittées.
- Un deuxième acompte sera sollicité lorsque 75% des dépenses seront acquittées.
- Un troisième acompte sera sollicité lorsque 95% des dépenses seront acquittées.
- Le solde de 5% sera demandé à l'achèvement effectif des travaux.

Après l'achèvement de l'intégralité des travaux, mesures et études du projet visé à la présente convention, Moulins Communauté procèdera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.

En cas de perspective d'évolution à la hausse ou à la baisse du besoin de financement, le maître d'ouvrage et les co-financeurs se rencontreront afin d'obtenir un accord sur les conséquences en terme de montants de financement.

Remarque : Le préfinancement de la TVA sera assuré par Moulins Communauté.

Article 3 : Pilotage des procédures et de la réalisation du projet

Moulins Communauté assurera la maîtrise d'ouvrage des procédures et de la réalisation du projet. Pour la conduite de la réflexion, il est instauré un comité de pilotage qui oriente et suit l'avancée du projet. Ce comité est composé d'élus et techniciens de Moulins Communauté, de la Ville de Moulins, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Département de l'Allier, à raison d'au moins un représentant élu et d'un technicien pour chaque collectivité.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Ce comité de pilotage se réunira à chaque phase importante des procédures et de la réalisation du projet et à l'achèvement de ceux-ci afin de constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

Des réunions techniques intermédiaires seront effectuées régulièrement entre Moulins Communauté, la Ville de Moulins, la Région Auvergne Rhône-Alpes et le Département de l'Allier.

Article 4 : Modification et résiliation de la présente convention

Toute modification de la convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

En cas de non-respect par l'une des parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon du projet, un relevé final des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention sera établi. Le maître d'ouvrage procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

Article 5 : Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de signature.
La convention prend fin à l'achèvement du projet, objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des signataires a satisfait à ses obligations.

Article 6 : Contentieux

Si des contestations s'élevaient entre la Ville de Moulins et Moulins Communauté au sujet de l'exécution de la présente convention, celles-ci seraient portées devant le tribunal administratif de Clermont-Ferrand 6 cours sablon 63000 CLERMONT-FERRAND.

La présente convention est établie en deux exemplaires

LA VICE-PRESIDENTE DE MOULINS COMMUNAUTE	**LE MAIRE DE MOULINS**
Cécile DE BREUVAND	**Pierre André PERISSOL**

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE L'ALLIER A MOULINS
ET SES AMENAGEMENTS ANNEXES

CONVENTION TECHNIQUE DE PARTENARIAT

ENTRE :

MOULINS COMMUNAUTE représentée par M. Pierre André PERISSOL, Président de Moulins Communauté,
Agissant en vertu de la délibération du Conseil Communautaire en date du

D'UNE PART,

ET

Le **DEPARTEMENT DE L'ALLIER**, représenté par M. Claude RIBOULET, Président du Conseil Départemental,
Agissant en vertu de la délibération du Conseil Départemental en date du

D'AUTRE PART,

Il a été préalablement exposé ce qui suit :

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Préambule :

La traversée de la rivière Allier à Moulins a été, pendant des siècles, une succession d'échecs jusqu'à la construction au milieu du XVIIIème d'un pont érigé par Louis de Régemortes. Ce pont reste aujourd'hui le seul et unique ouvrage de franchissement de la rivière Allier à Moulins (en amont pont de la RCEA à 10 kms et en aval pont de Villeneuve limité en tonnage à 14 kms) et le poids des années se fait sentir, aggravé par la présence de nombreux réseaux pour certains centenaires.

Ce pont supporte un trafic journalier de plus de 22 000 véhicules (trafic similaire à des ouvrages des grandes métropoles françaises), créant quotidiennement de forts ralentissements en cœur d'agglomération et le trafic est tel qu'il est aujourd'hui inconcevable de requalifier les emprises de l'ancienne RN7. De plus, l'éloignement des ponts les plus proches ne permet aucune intervention technique sur le pont depuis des dizaines d'années au risque de paralyser l'agglomération, ce qui entrainera, à terme, de très grandes difficultés

L'occupation de la largeur du pont a été optimisée pour le trafic routier avec trois voies et cela est un frein au développement des transports alternatifs dans l'agglomération : circulation des transports en commun engluée dans le trafic routier et aménagement de voies « modes doux » impossible de par la largeur restante.

La mise en concession de la RCEA avec un tronçon payant entre Montluçon et Moulins, provoquera un report de trafic supplémentaire sur le pont Régemortes ; de plus, cet unique ouvrage est le point de passage du trafic de la RCEA quand cette dernière est fermée pour cause d'accidents notamment.

La présence d'un pont unique pose également la question de la sécurité et de la gestion des secours en cas de fermeture du Pont Régemortes : manifestations, crue de l'Allier, travaux sur le pont, ...

C'est dans ce contexte que dès 2008, Moulins Communauté et le Département de l'Allier ont décidé, en partenariat avec la Ville de Moulins, de réaliser une étude de faisabilité d'un deuxième pont sur la rivière Allier à Moulins et de ses voies de rétablissement avec un objectif double :

- Réduire de façon significative le trafic supporté par le pont Régemortes
- Favoriser les échanges et les déplacements entre Moulins et les territoires situés à l'Ouest de l'agglomération

Pour ce faire, une convention de partenariat a été signée, en 2012, entre les parties.

La maitrise d'ouvrage des études a été assurée par Moulins Communauté, un marché public de mission de mandat de maîtrise d'ouvrage en date du 28/11/2012 a été attribué au Conseil Départemental. Le 14/06/2013, a été notifié à la société ARTELIA VILLE & TRANSPORT SAS, un marché de prestations intellectuelles portant sur les études d'un projet d'aménagement urbain de l'agglomération moulinoise intégrant la réalisation d'un second pont pour le franchissement de l'Allier à Moulins.

En 2015, s'est déroulée la concertation préalable de mise à disposition de l'étude d'impact du projet de 2ème pont sur la rivière Allier. Le bilan dressé conforte le projet d'aménagement.

La réalisation du deuxième pont sur l'Allier à Moulins et de ses aménagements annexes apparait inévitable. Après la phase de réalisation des études, le projet entre donc dans sa phase de réalisation.

Aussi, Moulins Communauté a donc décidé de réaliser une modification de ses compétences afin de prendre la compétence : « ouvrages structurants : 2ème pont sur l'Allier à Moulins et ses aménagements annexes ». L'arrêté interpréfectoral n°61/2018 en date des 27 décembre 2017 et 4 janvier 2018 portant modification statutaire de Moulins Communautaire a acté cette prise de compétence supplémentaire.

Suite à une délibération du conseil communautaire du 26 janvier 2018, Moulins Communauté a déposé, le 13 février 2018 auprès des services de préfecture un dossier unique préalable concernant l'aménagement urbain de l'agglomération moulinoise intégrant un second pont sur l'Allier.

Un nouveau marché d'étude a été notifié par Moulins Communauté le 21 mai 2019 à la société Quadric.

Le projet du second pont a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 2 septembre 2019 au 11 octobre 2019.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Ceci exposé, il a été arrêté ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention

Le projet de construction d'un deuxième franchissement de l'Allier à Moulins reliant le cours de Bercy à la RD 953 via la RD 13, comprend :

- Une voie nouvelle entre le cours de Bercy (rive droite) et la RD 13 (rive gauche) avec construction d'un ouvrage de franchissement de l'Allier, et deux giratoires de raccordement sur les voies existantes de part et d'autre,
- Une voie nouvelle entre la RD 13 et la RD 953 avec deux giratoires de raccordement sur les deux voies existantes,
- Le réaménagement de la RD 13 entre les deux sections précédentes,
- L'ensemble des mesures environnementales découlant de la réalisation du projet.

La présente convention a pour objet de définir :

- l'intervention de Moulins Communauté sur les ouvrages ou le domaine public appartenant au Conseil Départemental,
- la domanialité des ouvrages
- la participation du Conseil Départemental au suivi du projet.

Le principe des travaux est indiqué sur le schéma annexé à la présente convention.

Article 2 : Autorisation d'intervention sur les ouvrages ou le domaine public appartenant au Conseil Départemental

Le Conseil Départemental autorise par la présente convention Moulins Communauté à réaliser l'ensemble des travaux et mesures environnementales, nécessaires à la réalisation du projet, objet de la présente convention, sur ses ouvrages ou sur son domaine public, à savoir la RD 528, la RD 13, la RD 953, les passes à poissons du Pont Régemortes.

Indépendamment de la présente convention, Moulins Communauté sollicitera les autorisations préalables (permissions de voiries, conventions spécifiques...) à l'engagement de tous travaux sur le domaine public départemental.

Article 3 : Domanialité des ouvrages

Dans le cadre du projet du second pont, des raccordements sur la RD 528, RD 13 et RD 953 ainsi que le barreau routier reliant la RD 13 et la RD 953 comprenant l'ouvrage d'art situé sur le ruisseau devront être réalisés. Ces raccordements ainsi que ce barreau comprenant l'ouvrage d'art situé sur le ruisseau seront classés dans le domaine public du Département à réception des travaux.
Pendant le délai de garantie de parfait achèvement d'un an à compter de la remise, Moulins Communauté prendra en charge la réparation de tous les désordres constatés dans les travaux exécutés
S'agissant de l'ouvrage d'art de franchissement de l'Allier, il restera propriété de Moulins Communauté.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Article 4 : Mesures compensatoires C4 : Mise en place d'actions de gestion des habitats naturels sur le site de Confaix

Le Conseil Départemental assurera à ses frais, la mise en place de la mesure C4 sur le site de Confaix à Montilly(03), ainsi que son suivi sur une période de 30 ans, en complément des actions qu'il mène déjà sur le site de l'espace naturel sensible des Coqueteaux situé à proximité également sur la commune de Montilly(03).

Article 5 : Pilotage des procédures et de la réalisation du projet

Moulins Communauté assurera la maîtrise d'ouvrage des procédures et de la réalisation du projet. Pour la conduite de la réflexion, il est instauré un comité de pilotage qui oriente et suit l'avancée du projet. Ce comité est composé d'élus et techniciens de Moulins Communauté, de la Ville de Moulins, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Département de l'Allier, à raison d'au moins un représentant élu et d'un technicien pour chaque collectivité.

Ce comité de pilotage se réunira à chaque phase importante des procédures et de la réalisation du projet et à l'achèvement de ceux-ci afin de constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la présente convention.

Des réunions techniques intermédiaires seront effectuées régulièrement entre Moulins Communauté, la Ville de Moulins, la Région Auvergne Rhône-Alpes et le Département de l'Allier.

Article 6 : Participation du Département de l'Allier

En qualité de financeur et dans la mesure où les ouvrages intégreront son domaine public, le Département de l'Allier sera associé à :

- la définition des programmes d'opérations ;
- l'élaboration des documents de projets et assistance pour la passation des contrats de travaux (Elaboration des pièces techniques du dossier de consultation, aide au choix des entrepreneurs et fournisseurs et à l'analyse des offres, ...) ;
- la direction de l'exécution des travaux ;
- la réception des travaux ;
- au suivi administratif et financier (à l'exception du paiement) ;
- aux réunions nécessaires à la réalisation du projet.

Le Département de l'Allier désigne un référent compétent comme interlocuteur unique dans le cadre du présent partenariat.

Moulins Communauté s'engage à communiquer toute information et document utiles au Département dans le cadre du présent partenariat, le cas échéant, sur sa demande, et à prendre les dispositions nécessaires pour assurer le libre accès aux sites concernés.

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

Article 7 : Modification et résiliation de la présente convention

Toute modification de la convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

En cas de non-respect par l'une des parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon du projet, un relevé final des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente convention sera établi. Le maître d'ouvrage procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

Article 8 : Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de notification.
La convention prend fin à l'achèvement du projet, objet de la présente convention, après avoir constaté que chacun des signataires a satisfait à ses obligations.

Article 9 : Contentieux

Si des contestations s'élevaient entre le Département de l'Allier et Moulins Communauté au sujet de l'exécution de la présente convention, celles-ci seraient portées devant le tribunal administratif de Clermont-Ferrand 6 cours sablon 63000 CLERMONT-FERRAND.

La présente convention est établie en deux exemplaires

A Moulins, le

LE PRESIDENT DE MOULINS COMMUNAUTE	**LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ALLIER**
Pierre André PERISSOL	**Claude RIBOULET**

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-03-DE
Date de télétransmission : 17/01/2020
Date de réception préfecture : 17/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.04

Motion de soutien à l'association EMMAUS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de conseillers communautaires	**79**
Nombre de membres en exercice	**79**
Nombre de membres présents ou représentés	72

SEANCE DU 15 JANVIER 2020

Le quinze janvier deux mille vingt, à dix-sept heures, les délégués du Conseil communautaire de la communauté d'agglomération de Moulins, se sont réunis sur convocation du président, Monsieur Pierre-André PÉRISSOL, en date du huit janvier deux mille vingt et sous la présidence de Monsieur Pierre-André PERISSOL à la salle des fêtes de Moulins, commune siège de Moulins Communauté.

ETAIENT PRESENTS

Président de Moulins Communauté : Pierre-André PERISSOL

Vice-Présidents : Jean-Marie LESAGE, Alain DENIZOT, Annick DELIGEARD, Cécile DE BREUVAND, Brigitte DAMERT, Claude VANNEAU, Jacques LAHAYE, Joël LAMOUCHE ;

Membres du Bureau : Jean-Michel BOURGEOT, Éliane HUGUET, Marie-Thérèse JACQUARD, Guillaume MARGELIDON, René MARTIN, Danièle THIERIOT, Philippe TOURET, Martine AURAMBOUT-SOULIER, Ludovic BRAZY, Jean-Claude CHAMIGNON, Philippe CHARRIER, Dominique DESFORGES DESAMIN, Alain DESSERT, Jean-Louis GUY, Jérôme LABONNE, Jean-Claude LEFEBVRE, Jean-Pierre METHENIER (présent en début de séance), Jean-Luc MOSNIER (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Bernadette MARTIN, Noël PRUGNAUD (présent jusqu'à la délibération n°C.20.03), Catherine TABOURNEAU, Frédéric VERDIER ;

Délégués titulaires : Alain BORDE, Michel BORDE, Jean-Pierre BRUNEAUD, Hamza BUDAK, Jacques CABANNE, Guy CHARMETANT, Max CHAUSSIN, Alain CHERVIER, Jennifer CREUSEVAUT, Christophe DE CONTENSON, Danielle DEMURE, Bernadette DEVEAU, Pascale FOUCAULT, Marie-Thérèse GOBIN, Jean-Michel GRIFFET, Johnny KARI, Gilbert LARTIGAU, Isabelle LASMAYOUS, Dominique LEGRAND, Stefan LUNTE, Daniel MARCHAND, Yannick MONNET, Jean-Michel MOREAU, Pascal PERRIN, Christian PLACE, Philippe PRUGNEAU, Etienne RICHET, Nicole TABUTIN, Alain VENDANGE, Yves VENIAT (présent en début de séance).

Délégué suppléant :

ONT DONNE POUVOIR :

Jean-Claude ALBUCHER à Frédéric VERDIER, Nathalie MARTINS à Cécile DE BREUVAND, Françoise de CHACATON à Annick DELIGEARD, Monique TOUSSAINT à Pascal PERRIN, Békéddha BENZOHRA à Johnny KARI, Pierre BRENON à Jean-Marie LESAGE, Norbert BRUNOL à Christophe DE CONTENSON, Annie CHARMANT à Nicole TABUTIN, Ghislain COLLAS DE CHATELPERRON à Jean-Claude CHAMIGNON, Guillaume DEVAUX à Brigitte DAMERT, Odile LAINE à Stefan LUNTE, Gérard RENAUD à Jacques CABANNE,

ONT DONNE POUVOIR EN COURS DE SEANCE

Jean-Pierre METHENIER à Eliane HUGUET à partir de la délibération n°C.20.01, Jean-Luc MOSNIER à Jérôme LABONNE à partir de la délibération n°C.20.04, Noël PRUGNAUD à Alain BORDE à partir de la délibération n°C.20.04.

ETAIENT EXCUSES :

Jean-Michel LAROCHE, Michel SAMZUN, André JARDIN, Michel MARMIN, Lionel OLIVIER, Alain VIRLOGEUX, Yves VENIAT à partir de la délibération n°C.20.01

SECRETAIRE DE SEANCE :

Ludovic BRAZY

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-04-DE
Date de télétransmission : 22/01/2020
Date de réception préfecture : 22/01/2020

MOULINS COMMUNAUTE

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE N°C.20.04

Direction Urbanisme et Habitat
Service : Urbanisme
Réf : BG

Motion de soutien à l'association Emmaüs

Le Conseil Communautaire, sur présentation de Monsieur Yannick MONNET,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

Vu les statuts de la Communauté d'Agglomération de Moulins,

Considérant que lors d'une intervention dans un média local, l'association Emmaüs a fait savoir qu'elle voulait rester sur son site actuel pour maintenir son activité. En effet, la situation géographique des quais d'Allier leur permet de préserver un cadre de vie indispensable au bien-être des compagnons, élément indispensable pour leur activité de solidarité et d'insertion sociale. Elle refusera certainement un déménagement dans les anciens locaux de JPM,

Considérant que l'association reçoit près de 100 000 visites par an,

Considérant que l'enquête publique sur l'aménagement du pont de fer a mis en évidence une aspiration majoritaire pour permettre à l'association de poursuivre son activité,

Considérant que nous n'avons pas d'autre proposition convenable à faire à l'association,

Le rapporteur entendu et après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire décide, à la majorité absolue (49 voix CONTRE ; 21 voix POUR et 2 ABSTENTIONS) :

- **De s'engager** à étudier avec sérieux le projet d'aménagement de l'association qui intègre une rampe d'accès au pont de fer rénové,
- **De s'engager** à tout mettre en œuvre pour que l'association puisse s'installer durablement et de se développer sur son site actuel, incluant les anciens locaux de la CEME,
- **De reconnaitre** l'importance d'une telle association qui œuvre dans le champ de la solidarité et de la protection de l'environnement,

La motion présentée par Yannick MONNET est rejetée.

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Pour extrait conforme,
Pour le Président et par délégation,
La Vice-Présidente déléguée à
L'Administration Générale et au personnel,

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MOULINS
MOULINS

Cécile de BREUVAND

Accusé de réception en préfecture
003-200071140-20200115-C-20-04-DE
Date de télétransmission : 22/01/2020
Date de réception préfecture : 22/01/2020