

Une déviation qui divise les cœurs : L'histoire de Charmeil, Bellerive et Vichy



Image : En principe, le trafic de transit devrait emprunter l'itinéraire prévu à cet effet.

Charmeil et Bellerive, deux villages situés dans la périphérie de Vichy, se déploient au cœur d'un paysage pittoresque et paisible. Mais la tranquillité d'autan n'existe plus : depuis des années, les poids lourds traversent la région en nombre croissant. Chaque jour, d'innombrables camions, souvent immatriculés à l'étranger, empruntent les rues étroites, cherchant une voie rapide et économique, loin des routes à péage. Pour les habitants, cela signifie une charge quotidienne : bruit, pollution et danger permanent font partie du quotidien. Tandis que le puissant lobby du transport défend ses intérêts avec vigueur, l'engagement politique réel pour améliorer la situation reste largement insuffisant.



Image : trop de forêts précieuses sont sacrifiées au profit de la construction routière

La déviation, une solution supposée

Au lieu de contraindre fermement le trafic de poids lourds à emprunter les axes prévus et payants, on mise sur une vieille recette : la construction d'une nouvelle déviation. Une nouvelle bande d'asphalte doit soulager Charmeil et Bellerive, mais cela implique une nouvelle entaille dans la nature. À Vichy, on rêve de cette déviation depuis des décennies : en 2016, le premier tronçon, le contournement sud-ouest, a été achevé. Le prix fut élevé : 18,6 kilomètres de route traversant deux massifs forestiers, des impacts écologiques majeurs et un coût total de 64,5 millions d'euros investis dans le bitume.

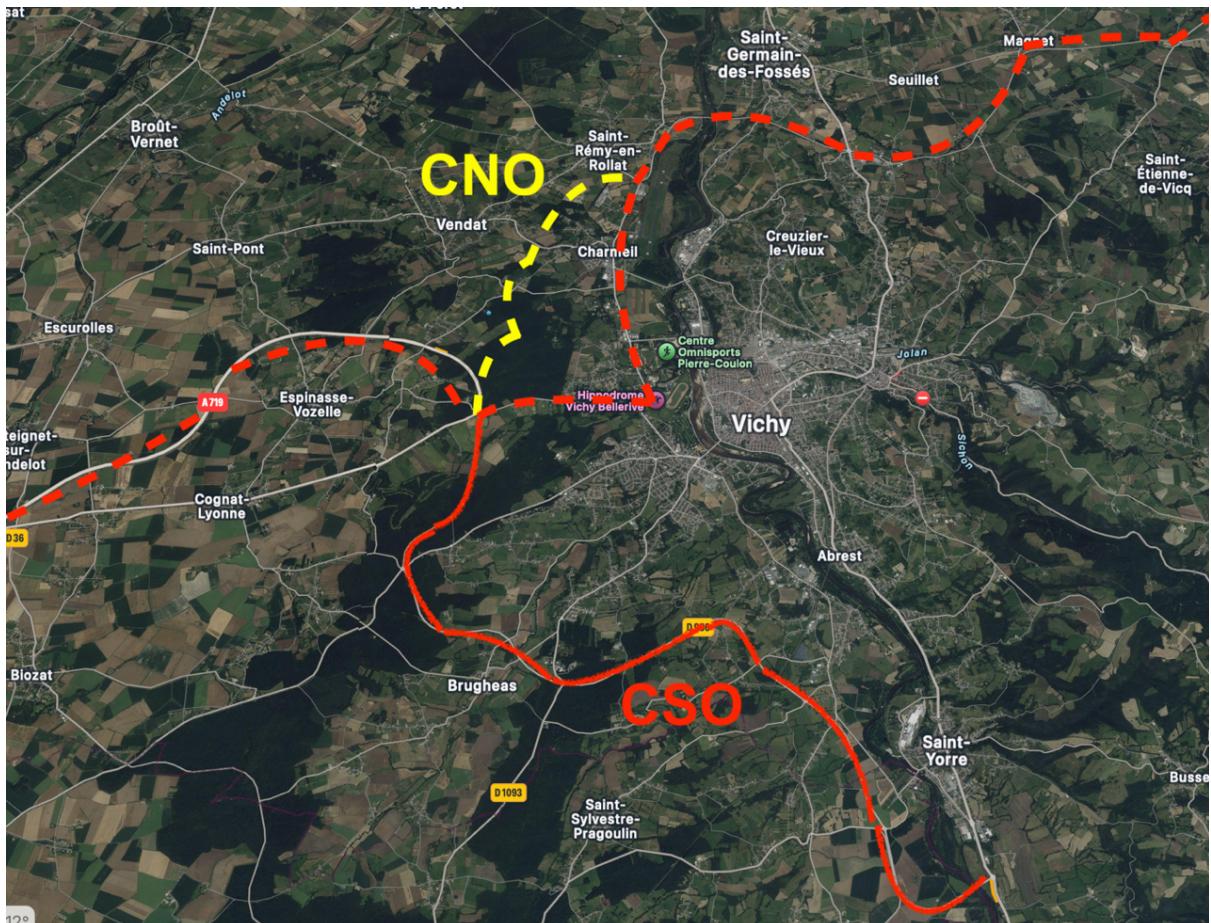


Image :

Rouge en pointillés : Raccourci à travers l'agglomération de Vichy Rouge à la craie : CSO
Jaune en pointillés : Projet de CNO

La déviation nord-ouest contestée

Actuellement, la prochaine phase de travaux – la déviation nord-ouest – suscite de vifs débats. Le tracé prévu longe de façon inquiétante des zones résidentielles, traverse des zones humides écologiquement précieuses et des forêts protégées. La population s'y oppose avec force, engagement et détermination. Une commission d'enquête indépendante rejette le projet sur tous les points : absence d'intérêt public, pas d'autorisation environnementale, ni d'accord pour modifier le plan d'urbanisme. Pourtant, les protestations restent sans effet : la préfecture déclare le projet «d'utilité publique» et ignore l'avis des citoyens.

Participation citoyenne et démocratie en question

La question de la réelle participation reste ouverte : à quoi bon une consultation publique si son résultat ne change rien ? Faut-il simplement accepter de telles décisions ou existe-t-il des moyens de s'y opposer ? Beaucoup se demandent si la majorité des habitants a délégué sa responsabilité aux élus et ne s'implique plus ou si la confiance dans la force de la protestation fait défaut. Dans de telles situations, il est plus que jamais essentiel que les citoyens s'unissent, ne se résignent pas et s'engagent ensemble contre l'injustice. Car c'est ainsi que la vraie démocratie et le respect de la nature et de ses habitants peuvent perdurer.

Des occasions manquées pour des solutions durables

Il y a cinquante ans, une déviation directe le long de la voie ferrée dans le Vallet de Béron aurait été possible – avec un minimum d'efforts et peu de perte de terres agricoles. Des mesures ciblées contre le bruit auraient même soulagé les habitants des villas sur les hauteurs de Vendat et permis une protection efficace des amphibiens comme les salamandres et les grenouilles. Mais à l'époque, la conscience d'une planification durable faisait défaut. L'occasion fut manquée, la vallée classée en réserve naturelle. Aujourd'hui, il est clair : la solution idéale est perdue à jamais.

Conflits d'intérêts et rôle de la politique

Le projet de déviation met en lumière une opposition nette entre différents groupes d'intérêt. Le maire soutient fermement la nouvelle route, y voyant une question de prestige et un succès politique. Les riverains de la RD6 à Bellerive cherchent à améliorer leur qualité de vie. Inversement, les habitants proches du futur tracé craignent pour leur bien-être et redoutent de fortes nuisances liées à la nouvelle infrastructure. Les défenseurs de l'environnement protestent également, signalant que la déviation prévue détruirait des zones humides et boisées précieuses et menacerait des habitats essentiels.

Coûts et alternatives

L'aspect financier inquiète aussi. Les budgets publics sont serrés, les communes doivent faire des économies et le coût de la déviation est déjà estimé à 80 millions d'euros – avec des prévisions dépassant facilement les 100 millions. Ce montant n'a pas été réactualisé depuis des années et les dépenses continuent d'augmenter. Si l'objectif initial était vraiment de soulager la RD6 à Bellerive, il aurait été logique d'examiner d'autres alternatives ces quinze dernières années. Une déviation plus éloignée autour de Vichy aurait sans doute mieux répondu aux besoins tout en préservant les dernières forêts, zones humides et la proximité des quartiers résidentiels existants.

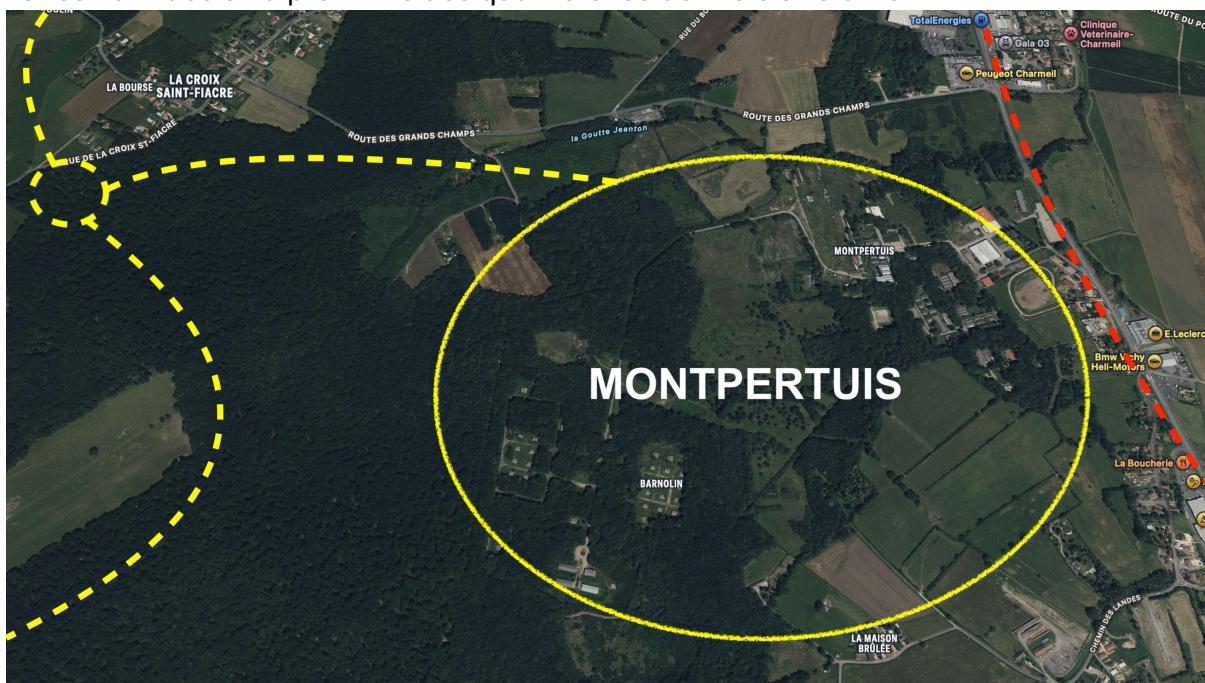


Image : industrialisation de Montpertuis et raccordement à la déviation nord-ouest

Les véritables motivations et l'avenir de Montpertuis

Le choix du tracé révèle les véritables motivations du projet. L'enjeu principal semble être la connexion à la zone de Montpertuis, ancien site d'une usine de munitions, aujourd'hui largement renaturée. Hormis quelques ruines, le secteur est désormais composé de prairies et de bois. Les communes de Bellerive et Vichy envisagent d'y installer un nouveau parc industriel majeur aux abords de Vichy. La réalisation de ces plans dépend directement de la construction de la déviation, qui reliera efficacement Montpertuis au réseau routier.



Image : campagne de protestation contre le projet contesté

Conclusion : déplacement du problème plutôt que solution

Finalement, ce projet ne peut être qualifié d'écologique. Il augmenterait le trafic poids lourds dans l'agglomération de Vichy, sans considération pour la préservation de la nature ou les intérêts des riverains, déjà fortement touchés, de la RD6 à Bellerive et de ceux situés le long du nouveau tracé. Au bout du compte, il faut reconnaître que cette route ne résoudra pas le problème du transit international des camions, mais le déplacera simplement. La nature serait détruite, la qualité de vie de nombreux habitants diminuerait, le climat en souffrirait – et resterait une impression désagréable : celle d'un projet qui ne satisfait véritablement personne.

L'histoire de Charmeil, Bellerive et Vichy montre à quel point il est important de rechercher ensemble des solutions durables et d'écouter avant de prendre des décisions irréversibles. Car la terre, la nature et la qualité de vie valent bien plus qu'un raccourci sur une carte.

Roland SALZMANN