



AUTOROUTE A719

SECTION GANNAT - VICHY

BILAN LOTI
Rapport de synthèse

PUBLIC



Autoroute A719 Gannat - Vichy

Bilan LOTI

Rapport de synthèse

Maître d'ouvrage	Assistant au maître d'ouvrage
 INFRASTRUCTURE ET CONCESSIONS 22 D avenue Lionel-Terray 69330 JONAGE	 2 rue des Bergers 75015 PARIS
Bureau d'étude Environnement	Bureau d'étude Socio-économie / Transport
 Le Carat 170 avenue Thiers 69006 LYON	 Immeuble le Corner 97-101 boulevard Vivier-Merle CS53324 69239 LYON CEDEX 04

SOMMAIRE

1. Introduction	1
2. L'autoroute A719 Gannat – Vichy	2
2.1. Enjeux et objectifs de l'aménagement	2
2.2. Présentation du projet	2
3. Objectifs et méthodologie du bilan	3
3.1. Le bilan des effets socio-économiques de l'opération	3
3.2. Le bilan environnemental de l'opération	3
4. Déplacements	4
4.1. Les trafics routiers	4
4.2. Les temps de parcours	5
4.3. La sécurité routière	6
5. Economie de l'opération	7
5.1. Le coût de construction	7
5.2. Les coûts d'exploitation	7
5.3. Rentabilité socioéconomique pour la collectivité	7
5.4. Bilan pour le concessionnaire	7
6. Degré d'atteinte des objectifs majeurs de l'aménagement	8
6.1. Effets sur les relations avec les villes voisines et la connexion au réseau national	8
6.2. Effets sur l'activité économique	8
6.3. Effets sur les nuisances et les traversées d'agglomération	8
7. Environnement	9
7.1. Milieu physique	9
7.2. Milieu naturel	10
7.3. Agriculture	11
7.4. Acoustique	12
7.5. Qualité de l'air	12
7.6. Patrimoine	12
7.7. Paysage	13
7.8. Cadre de vie	13

1. Introduction

Reprenant les prescriptions de la loi n°82-1153 d'orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, le Code des transports prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une évaluation de leurs effets sur le plan économique et social, puis après réalisation, d'un bilan des effets constatés.

La circulaire sur les grands projets du ministère de l'équipement du 15 décembre 1992 a élargi cette pratique du bilan au domaine de l'environnement.

Le présent rapport constitue la synthèse du bilan de l'autoroute A719 section Gannat - Vichy, établi sous la maîtrise d'ouvrage de la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR).

Il présente les principaux effets de la mise en service de l'autoroute dans les domaines économiques et sociaux et le bilan des dispositions prises pour supprimer ou limiter ses impacts sur l'environnement des territoires concernés.



Figure 1 : L'autoroute A719 dans le réseau routier régional (source : Géoportail)

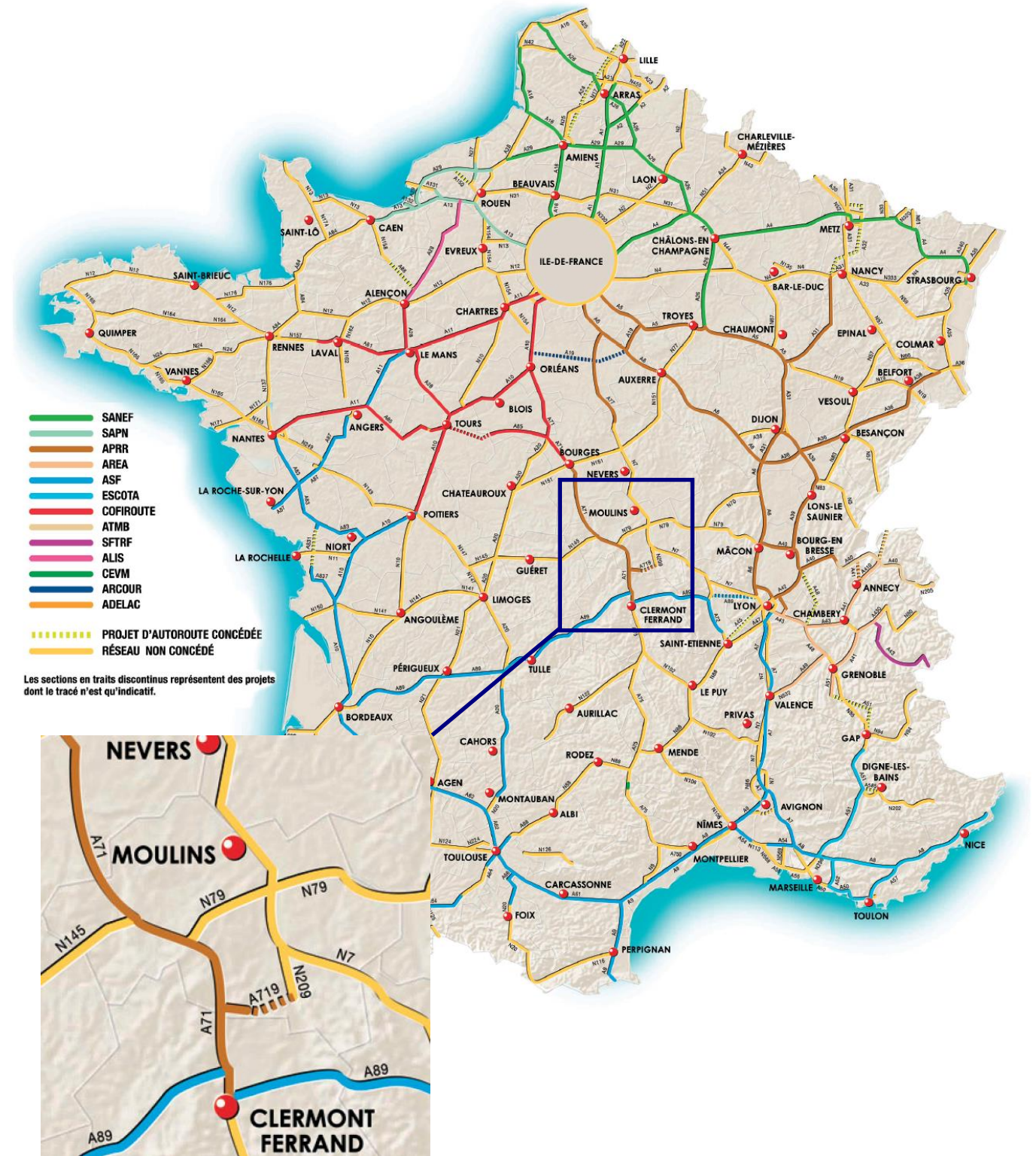


Figure 2 : Localisation de l'autoroute A719 Gannat- Vichy dans le réseau autoroutier français (EGIS d'après ASFA)

2. L'autoroute A719 Gannat – Vichy

2.1. Enjeux et objectifs de l'aménagement

La pièce C (Notice) du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) détaillait les objectifs du prolongement de l'A719 :

- Favoriser l'accès de Vichy au réseau structurant national : Paris via l'A71, le sud-ouest via l'A89, l'ouest via la RCEA et le sud via l'A75 ;
- Rapprocher Vichy de Clermont-Ferrand, afin de favoriser l'émergence d'un projet métropolitain (projet du SRADT) centré sur Clermont-Ferrand, et de donner accès à son bassin d'activité ; cela permettrait également d'élargir des aires de chalandises et d'accroître les marchés accessibles par les entreprises et le commerce de l'agglomération de Vichy ;
- Redonner à la RD2209 une vocation locale (desserte locale, agricole...) et ainsi réduire les nuisances pour les bourgs traversés par cette route ;
- Améliorer la sécurité des usagers à destination ou en provenance de Vichy en mettant en place une liaison routière plus sûre et plus fiable avec Gannat.

Ces objectifs visaient à répondre aux principaux enjeux identifiés sur le territoire :

- Les liaisons avec le réseau routier structurant étaient peu nombreuses et avec un faible niveau de service, engendrant un déficit d'attractivité pour l'agglomération vichyssoise ;
- Des conflits d'usage sur la RD2209 entre Gannat et Vichy entre le trafic de transit et le trafic local, en particulier agricole, entraînaient à la fois des nuisances sonores et une forte variabilité des temps de parcours.

La pièce F (Évaluation économique et sociale) du même dossier précisait ces objectifs en listant les effets attendus sur le territoire :

- Renforcement de Vichy dans la région Auvergne : l'A719 contribuerait à renforcer la place de l'agglomération dans la région, notamment dans l'aire d'influence de Clermont-Ferrand, permettrait de renforcer les échanges avec la capitale régionale et favoriserait l'émergence d'un projet métropolitain.
- Une attractivité économique et touristique renforcée : l'A719 rapprocherait les bassins d'emplois de Vichy et de Clermont-Ferrand, contribuant ainsi au développement économique. L'agglomération de Vichy pourrait voir également son attractivité touristique et commerciale se renforcer.
- Une amélioration de la qualité de vie des riverains de la RD2209 : allègement du trafic de la route départementale, nuisances sonores réduites ; qualité de l'air et environnement des riverains, notamment à Cognat-Lyonne, sensiblement améliorés ; aménagement urbain de la traversée du bourg rendue possible.

2.2. Présentation du projet

Située dans le département de l'Allier, l'autoroute A719 Gannat – Vichy est une autoroute à 2x2 voies d'un linéaire de 14 kilomètres en tracé neuf, ouverte au trafic en janvier 2015. Elle prolonge l'antenne (ou « contournement ») de Gannat (A719) qui avait été mise en service en 1997. Cette nouvelle infrastructure traverse les communes de Montaignet-sur-Andelot, Cognat-Lyonne, Espinasse-Vozelle, Saint-Pont et Vendat. Elle relie le contournement de Gannat (au niveau du diffuseur n°15 de Gannat-Est) à la RD2209 à Espinasse-Vozelle, à l'ouest de Vichy.

L'infrastructure mise en service en 2015, de même que la section antérieure de l'A719, sont concédées à la société APRR. Elle ne comporte pas de diffuseur intermédiaire en dehors du diffuseur n°15 qui limite la section nouvelle à l'ouest.

Ce projet s'inscrit dans un programme plus large d'amélioration de la desserte routière de Vichy, qui comprend également :

- Le contournement Sud-Ouest de Vichy ou « CSOV » (RD906, 19 kilomètres), qui relie Espinasse-Vozelle (extrémité de l'A719) à Saint-Yorre ; il a été mis en service en février 2016 ;
- Le contournement Nord-Ouest de Vichy ou « CNOV » (12 kilomètres), qui doit relier Espinasse-Vozelle (A719) à Saint-Rémy-en-Rollat ; sa réalisation reste envisagée, à un horizon qui reste à déterminer.

Les acteurs locaux confirment que ces trois projets sont complémentaires et que le prolongement de l'A719 jusqu'à Vichy ne prendra donc toute sa pertinence qu'une fois l'ensemble du programme achevé.

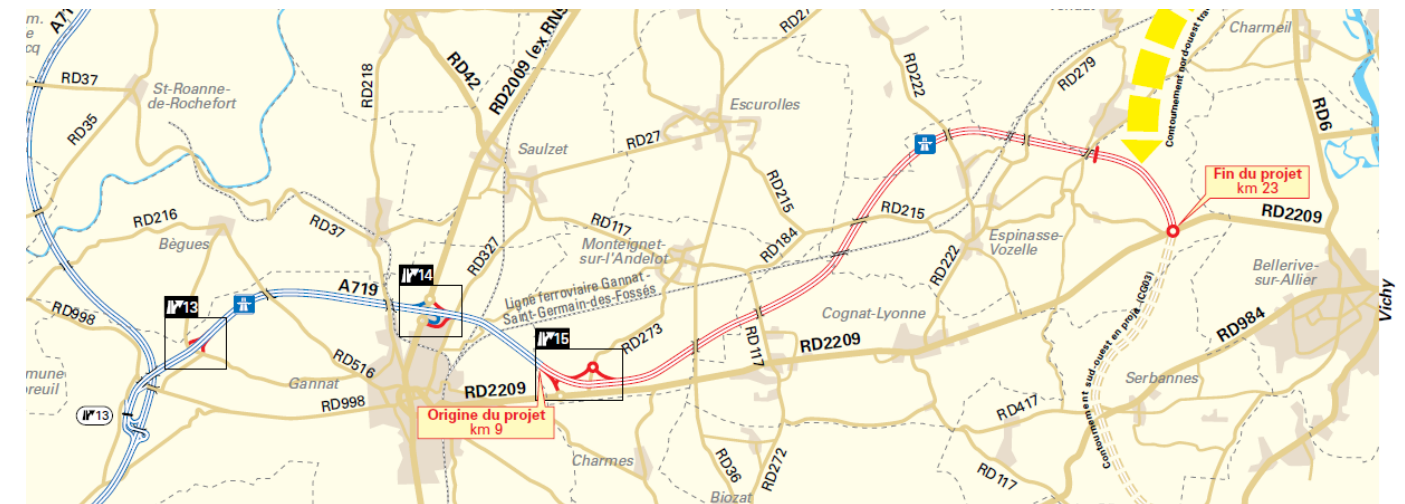


Figure 3 : Plan de l'A719 Gannat – Vichy (tracé rouge sur la carte)

Outre le prolongement de l'A719, l'opération concédée comprend le complément de deux demi-diffuseurs de l'A719, initialement orientés uniquement vers l'ouest : le diffuseur n°13 de Gannat-Ouest / Ébreuil (RD998) et le diffuseur n°14 de Gannat-Nord (RD2009). Ces compléments permettent désormais de contourner Gannat par l'A719. Le dossier DUP précisait que ces compléments de diffuseurs faisaient partie du programme de l'opération au même titre que les deux contournements de Vichy mentionnés plus haut.

Il est à noter qu'une interdiction de circulation des poids lourds a été instaurée sur la D2209 dans la traversée de Cognat-Lyonne à la suite de la mise en service du prolongement de l'A719. A Gannat, une zone « 30 » a été aménagée sur la place du Champ de Foire à proximité de l'intersection entre les RD998 et RD2009.

Le prolongement de l'A719 entre le diffuseur n°15 et la RD2209 à Espinasse-Vozelle est à péage en système ouvert.

Le contournement de Gannat entre les diffuseurs n°13 et n°15 est quant à lui libre de péage.



Figure 4 : A719 Gannat-Vichy : gare de péage pleine voie (BPV) de Vichy (photo A7 Conseil)

	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 2 sur 13

3. Objectifs et méthodologie du bilan

3.1. Le bilan des effets socio-économiques de l'opération

3.1.1. Thèmes abordés

Le dossier de bilan est organisé en trois parties :

- **Les déplacements** : trafics routiers, conditions de circulation (temps de parcours), sécurité routière ;
- **L'économie de l'opération** : coûts de construction et d'exploitation, rentabilité socio-économique pour la collectivité ;
- **Les objectifs de l'opération** : degré d'atteinte des grands objectifs assignés à l'aménagement, avec une attention particulière aux effets locaux sur le territoire.

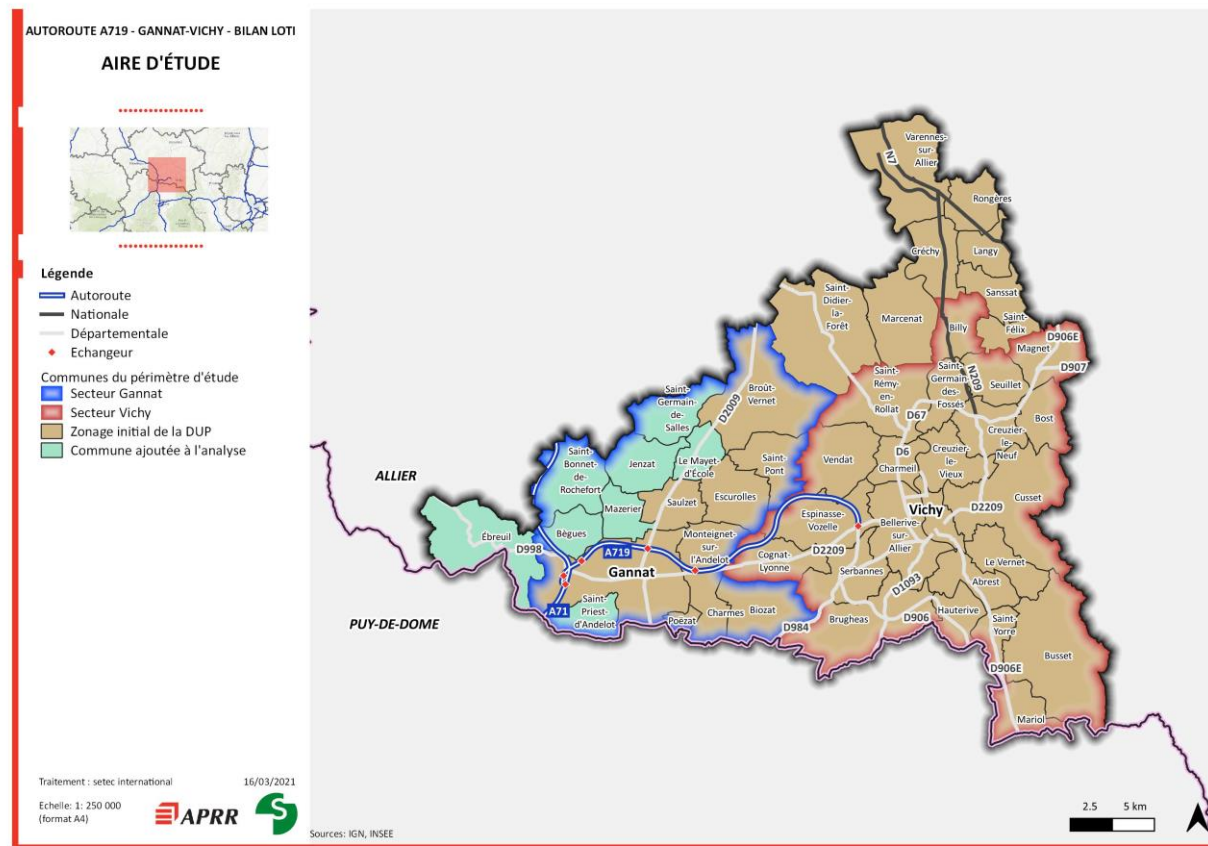


Figure 5 : Carte du périmètre d'étude

3.1.2. Méthodologie générale

Les analyses des effets de l'A719 Gannat-Vichy reposent sur un dispositif méthodologique qui comprend notamment :

- Des entretiens menés avec des acteurs institutionnels locaux et avec des entreprises desservies par la nouvelle autoroute ;

- La collecte et l'exploitation de données statistiques antérieures et postérieures à la mise en service de l'A719 Gannat-Vichy, de préférence sous forme de séries chronologiques ;
- L'exploitation de comptages spécifiques réalisés en 2021 par APRR sur les bretelles des diffuseurs n°14 et n°15.

La plupart des analyses sont menées sur une aire d'étude comprenant le périmètre du dossier d'enquête préalable à la DUP (en ocre sur la carte ci-dessus) augmenté de quelques communes entourant Gannat (en vert pâle).

3.2. Le bilan environnemental de l'opération

3.2.1. Objectifs

Cinq grands objectifs guident la conduite du bilan LOTI environnemental :

- La vérification de la réalisation effective des engagements pris en matière d'environnement (engagements de l'État, arrêté Police de l'eau et arrêté de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées) ;
- L'évaluation des effets positifs et négatifs de l'ouvrage sur l'environnement et la constatation de l'efficacité des moyens mis en œuvre ;
- L'adaptation éventuelle des dispositifs afin de résorber les impacts sur l'environnement non maîtrisés par des mesures correctives ;
- L'amélioration des connaissances sur les impacts des infrastructures sur l'environnement (retour d'expérience utile à des opérations ultérieures) ;
- La contribution à une politique de transparence.

3.2.2. Méthode

L'élaboration du bilan environnemental s'effectue en deux phases :

- Un bilan intermédiaire, établi l'année suivant la mise en service de la nouvelle infrastructure, qui met l'accent sur les effets de la phase travaux et sur la conformité des aménagements réalisés et qui constitue le premier bilan des suivis réalisés ;
- Le bilan final, produit cinq ans après la mise en service, qui s'attache plus particulièrement à évaluer les effets réels de l'infrastructure au regard des prévisions, et à vérifier l'efficacité des dispositifs de protection mis en œuvre.

Opérationnellement, l'approche mise en œuvre a été la suivante :

- Comparaison, par diverses visites de terrain, des situations de la zone traversée par la nouvelle infrastructure à l'état initial avant travaux, pendant la réalisation des travaux et pendant les cinq premières années après la mise en service ;
- Comparaison des mesures prévues dans l'étude d'impact et dans le dossier des engagements de l'Etat à celles qui sont réellement mises en œuvre sur le terrain ;
- Exploitation des comptes rendus des différents suivis thématiques réalisés (voir ci-dessous) ;
- Consultation des divers acteurs associés à la mise en œuvre du dossier (service d'exploitation, etc.).

Les thèmes suivants ont été étudiés : le milieu physique, le milieu naturel, l'agriculture, l'acoustique, la qualité de l'air, le patrimoine, le paysage et le cadre de vie.

	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 3 sur 13

4. Déplacements

4.1. Les trafics routiers

4.1.1. Les volumes et les caractéristiques des trafics constatés sur l'A719

Le tableau ci-dessous présente les trafics des sections de l'A719 à ses deux extrémités :

- À l'ouest, la section comprise entre l'autoroute A71 et le diffuseur n°13 de l'A719 (Gannat Ouest), sur laquelle est implantée la barrière de péage pleine voie (BPV) de Gannat ;
- À l'est, la section Gannat – Vichy, comprise entre le diffuseur n°15 et le giratoire de fin de l'autoroute à Cognat-Lyonne, sur laquelle est située la BPV de Vichy.

Ce sont des trafics moyens journaliers annuels (TMJA), tous véhicules confondus (véhicules légers et poids lourds).

Section de l'A719	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bifurcation A71 - Gannat Ouest (en service depuis 1997)	8 675	9 450	9 550	9 350	9 325	9 775
Section Gannat – Vichy (en service depuis 2015)	-	4 200	4 450	4 475	4 550	5 000

Figure 6 : Trafics de l'A719 (TMJA), arrondis à 25 véhicules près (source : APRR)

Ces niveaux de trafics peuvent être rapprochés du trafic moyen observé sur l'ensemble réseau autoroutier concédé à APRR, qui s'élevait à 27 900 véhicules par jour en 2019 (TMJA).

Sur la section Gannat - Vichy, la proportion de poids lourds (PL) a progressivement crû de 13% en 2015 à 16% en 2019. Sur la section préexistante au droit de Gannat, cette proportion est relativement stable dans le temps (17% à 18%), similaire à celle que l'on observe en moyenne sur l'ensemble du réseau concédé à APRR (18% en 2019).

La distribution des trafics sur les mois de l'année y est similaire à celle observée en moyenne sur le réseau APRR :

- Le niveau de trafic des véhicules légers (VL) est plus élevé en été, avec un pic en juillet / août ;
- Le niveau de trafic PL est plus stable sur l'année, avec un pic en juin et un creux en août ;

Sur la semaine, les trafics journaliers présentent les caractéristiques ci-dessous :

- Pour les véhicules légers : le niveau de trafic du week-end est comparable à celui du lundi au jeudi ; il est sensiblement plus élevé le vendredi ;
- Le niveau de trafic PL est très faible le week-end, en particulier le dimanche du fait de l'interdiction de circulation des PL.

Concernant la distribution horaire sur la journée du trafic des véhicules légers :

- La mise en service du prolongement de l'A719 Gannat – Vichy n'a pas eu d'impact sur la section de l'autoroute qui rejoint l'A71 au niveau de l'ouest de Gannat ;
- On observe des pointes le matin (autour de 8h-9h) et le soir (autour de 17h) ;
- A la gare de péage de Gannat, la pointe est « orientée » vers l'A71 le matin et vers Vichy le soir ; cela reflète manifestement des déplacements domicile-travail majoritairement orientés vers Clermont-Ferrand ;
- Alors qu'à la gare de péage de Vichy, le volume des trafics de pointe du matin est similaire à celui de la pointe du soir, dans les deux sens ; les déplacements domicile-travail y sont donc plus équilibrés en direction des pôles d'emplois de Vichy d'une part et de Clermont-Ferrand d'autre part.

- Les données indiquent également un flux important vers Vichy le vendredi soir et le samedi matin, et un flux de retour le dimanche soir. En début de week-end, il peut s'agir de retours d'étudiants et de travailleurs qui sont absents la semaine, mais également de flux pour motifs loisirs ou achats.

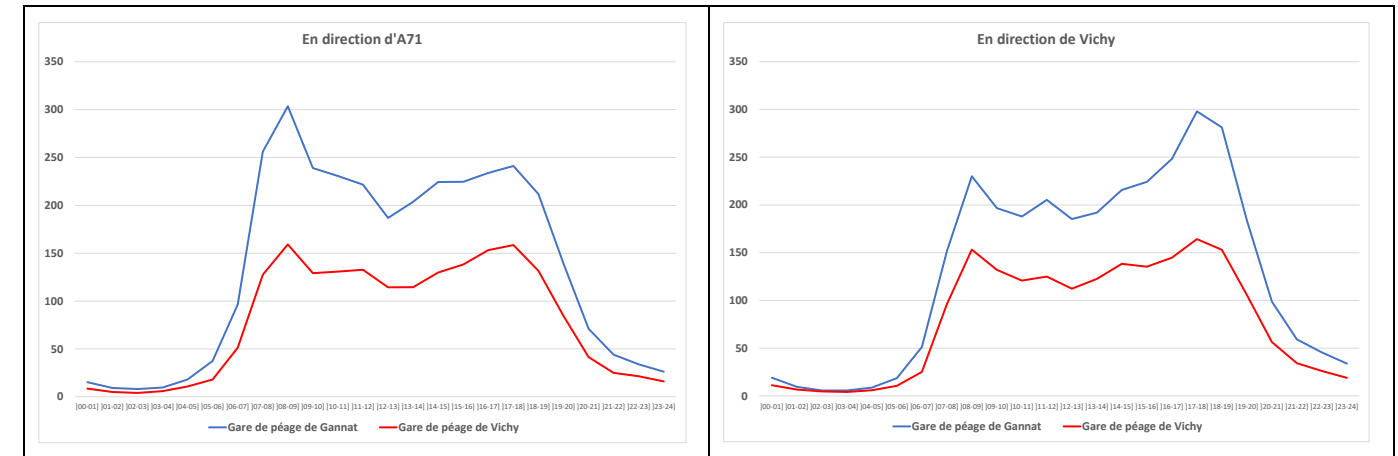
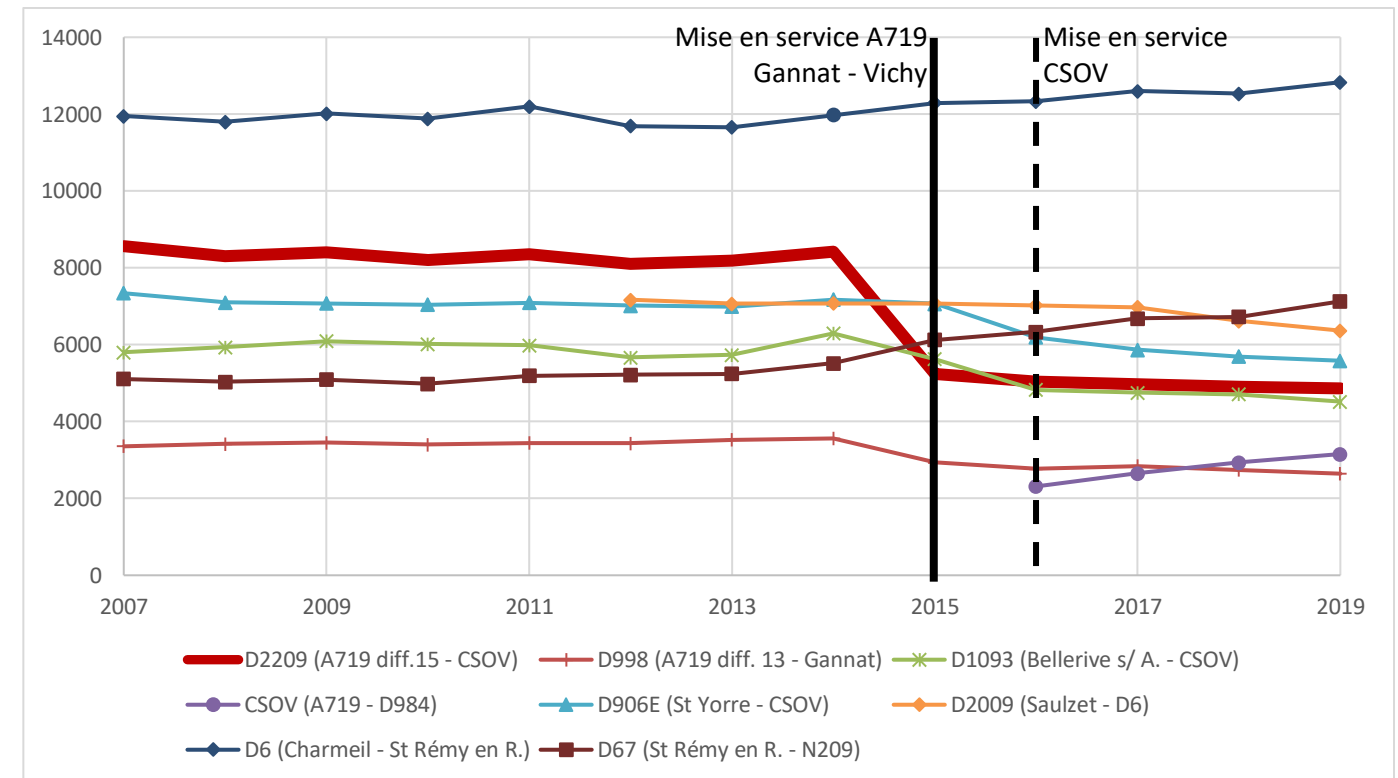


Figure 7 : A719 : Distribution horaire sur la journée des trafics de véhicules légers, en semaine (lundi à jeudi) en 2016

4.1.2. Origine des trafics de l'A719 Gannat-Vichy

Le graphique ci-dessous figure l'évolution dans le temps des trafics moyens journaliers connus sur les sections du réseau routier départemental dans l'aire d'influence de l'autoroute A719.



(CSOV : contournement sud-ouest de Vichy)

Figure 8 : Trafic sur le réseau routier départemental, en véhicules par jour (source : Conseil départemental de l'Allier)

Le prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy a eu un effet sur les axes routiers suivants :

- En assurant une continuité autoroutière entre l'A71 et l'agglomération de Vichy, le prolongement de l'A719 a déchargé le réseau routier secondaire, notamment la RD2209 qui lui est parallèle. Depuis Gannat, les trafics reportés peuvent emprunter les diffuseurs n°14 ou n°15 vers Vichy.
- L'itinéraire autoroutier entre Clermont-Ferrand et Vichy étant également rendu plus rapide par le prolongement de l'A719, le trafic sur la RD1093 a aussi diminué. La RD1093 pouvait également accueillir un trafic de transit vers le nord de Vichy et la RN7, qui a pu se reporter vers l'A719. Le trafic reporté vient toutefois charger la D2209 et la RD6 dans leur traversée de Bellerive-sur-Allier, sur laquelle le trafic était déjà dense.
- Enfin, de manière plus limitée, il est également observé un report du trafic de la RD27 entre Saulzet et Charmeil via Vendat vers l'A719.
- En revanche, entre le nord de Clermont-Ferrand, Riom et Vichy, l'itinéraire RD2009-RD984, plus court, reste attractif en temps de parcours ; on n'identifie pas de report en provenance de cet axe.
- Les autres trafics de l'A719 proviennent probablement de reports depuis des itinéraires lointains (par exemple des véhicules circulant entre Vichy et Paris ayant basculé de la RN7+A77 vers A719+A71).

La composition de l'origine des trafics circulant sur l'A719 est la suivante :

	Tous véh.	Dont VL	Dont PL
RD2209 (Gannat - CSOV)	3 400	2 850	550
RD1093 (Randan - CSOV)	750	700	50
D27 (Saulzet - Charmeil)	200	200	-
Itinéraires lointains	100	100	-
A719 (Gannat - Vichy)	4 450	3 850	600

Figure 9 : Origine des trafics reportés vers l'A719 Gannat-Vichy, en véhicules/jour en 2016

Ainsi, les trois quarts des véhicules circulant sur A719 Gannat-Vichy sont reportés depuis la RD2209.

Il convient toutefois d'être prudent dans l'analyse de ces reports car l'A719 Gannat-Vichy et le Contournement Sud-Ouest de Vichy ont été mis en service à quelques mois d'écart.

Les sections routières affectées par le report de trafic sont présentées sur la carte ci-dessous :

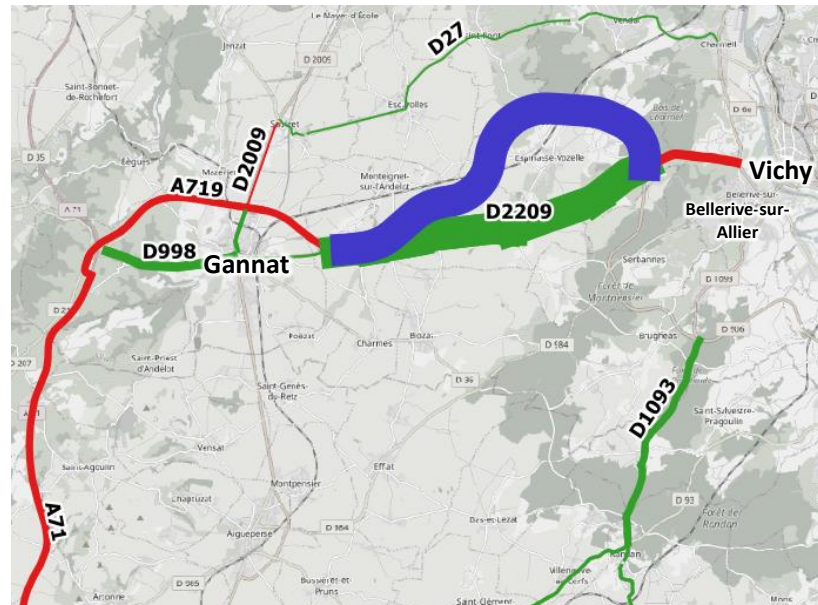


Figure 10: Report d'itinéraires liés au prolongement de l'A719 : en vert les diminutions de trafic, en rouge les augmentations

4.1.3. Comparaison des prévisions du dossier de DUP et des trafics constatés

Les trafics attendus et les trafics observés sur l'autoroute A719 Gannat-Vichy sont indiqués ci-dessous :

	Prévus en 2012	Prévus en 2020	Observés en 2016	Observés en 2019
Tous véhicules	5 500	8 100	4 450	5 000
dont véhicules légers	4 675	6 800	3 850	4 225
dont poids lourds	825	1 300	600	775
Contournement Sud-Ouest en service	Oui	Oui	Oui	Oui
Contournement Nord-Ouest en service	Non	Oui	Non	Non

Figure 11 : Trafics prévus et observés de l'A719 Gannat-Vichy, en véhicules par jour, avec hypothèses sur le réseau routier

Les trafics observés en 2019 sont très inférieurs aux trafics attendus en 2012, tant pour les véhicules légers que pour les poids lourds. L'écart est encore plus important si on les compare aux trafics attendus en 2020.

Plusieurs facteurs expliquent ces écarts, malgré des niveaux de péage plutôt inférieurs à ceux qui avaient été envisagés :

- Les prévisions de trafics du dossier d'enquête publique reposaient sur des projections établies à partir des dernières données de trafic alors connues, à savoir celles de 2007 ; or, la crise financière puis économique des années 2008 et 2009 a fortement impacté à la baisse les trafics routiers et autoroutiers. Par exemple, en 2012, le trafic constaté sur la RD2209 est inférieur de 15% à celui qui avait été anticipé.
- Les gains de temps apportés aux automobilistes par l'A719 Gannat-Vichy sont sensiblement inférieurs aux prévisions, comme cela est développé ci-après en section 4.2.
- Enfin, pour l'horizon 2020, l'absence de réalisation du Contournement Nord-Ouest de Vichy rend l'A719 bien moins attractive que ce qui avait été envisagé dans le dossier DUP.

4.2. Les temps de parcours

L'A719 Gannat-Vichy apporte des gains de temps à l'ensemble des usagers reportés depuis le réseau routier départemental. De plus, le complément des diffuseurs n°13 et n°14 permet d'éviter la traversée du centre-ville de Gannat pour le trafic en transit : ils génèrent également des gains de temps.

Le tableau ci-dessous présente les gains de temps des voitures résultant du prolongement de l'A719 (cinq premières lignes) et du demi-diffuseur n°13 (quatre dernières lignes), en conditions de circulation fluides.

Liaison parcourue	Sans A719 Gannat-Vichy (1)	Avec A719 Gannat-Vichy (2)	Gain de temps (1)-(2)
Gannat - Vichy	17 mn	16 mn	1 mn
A71 - Vichy	18 mn	16 mn	2 mn
Saulzet - Vichy	21 mn	19 mn	2 mn
Clermont-Ferrand - Vichy	49 mn	46 mn	3 mn
Ebreuil - Vichy	24 mn	21 mn	3 mn
Ebreuil - Cognat-Lyonne	17 mn	14 mn	3 mn
Ebreuil - Saulzet	15 mn	11 mn	4 mn
Saulzet - Cognat-Lyonne	13 mn	10 mn	3 mn

Figure 12 : Temps de parcours des voitures en situation fluide, sans et avec l'A719 Gannat-Vichy

Le gain de temps entre Gannat et Vichy en heure creuse est relativement modeste (1 mn) : la distance plus élevée de trois kilomètres par l'autoroute (par rapport à la RD2209) neutralise en partie l'effet de la vitesse supérieure. En moyenne le gain de temps moyen observé pour les voitures est inférieur à 3 minutes, alors que le dossier d'enquête publique envisageait un gain moyen supérieur à 5 minutes.

Les gains de temps de parcours observés pour les poids lourds sont en moyenne d'environ 4 minutes, ce qui est proche des estimations prévisionnelles du dossier de DUP.

La congestion du trafic sur la section de la RD2209 en entrée de Bellerive-sur-Allier vient modérer le gain de temps apporté par le prolongement de l'A719, d'autant que le trafic sur cette section est augmenté par les reports de véhicules depuis la RD27 et la RD1093.

Les gains de temps cumulés sur l'année de mise en service, prévus et observés, sont présentés ci-dessous. Ces valeurs excluent les gains de temps apportés par les compléments aux deux demi-diffuseurs ; à titre indicatif, en 2015, ces derniers auraient représenté l'équivalent du quart des gains de temps affichés ci-dessous.

Prévu / Observé	Prévu en 2012 dans le dossier DUP	Observé en 2015 (estimation)
Nombre d'heures gagnées sur une année	100 000 heures	52 000 heures

Figure 13 : Gains de temps à l'année de mise en service, grâce au prolongement de l'A719, prévus et observés

Les gains de temps totaux effectifs sont ainsi inférieurs de moitié aux prévisions, pour deux raisons principales :

- Les trafics sont sensiblement plus faibles que les prévisions du dossier d'enquête publique (voir plus haut) ;
- Pour les voitures surtout, le gain de temps moyen par véhicule observé est fortement en retrait par rapport aux prévisions.

4.3. La sécurité routière

4.3.1. Autoroute A719 Gannat - Vichy et sécurité routière

Sur l'autoroute A719 Gannat-Vichy, seuls deux accidents corporels ont été recensés sur les cinq années de la période 2015-2019 ; ils ont occasionné trois blessés et aucun tué.

La diminution de la fréquentation de la RD2209, suite à la mise en service de l'A719 Gannat-Vichy, n'a pas entraîné une diminution du nombre d'accidents qui s'y produisent. Cela semble correspondre à une tendance assez générale sur le réseau routier local environnant.

Indicateurs d'accidentalité	RD 2209		A719	A719 + RD2209
	2010-2014	2015-2019	2015-2019	2015-2019
Nombre d'accidents corporels en 5 ans	2	7	2	9
Nombre de blessés en 5 ans	3	6	3	9
Nombre de tués en 5 ans	1	0	0	0

Figure 14 : Indicateurs d'accidentalité sur l'A719 Gannat-Vichy et la RD2209 Gannat Est / Bellerive Ouest (sources : APRR et ONISR)

Si l'on rapporte ces valeurs à l'intensité du trafic, on constate que l'A719 Gannat-Vichy est plus sûre que le tronçon de la RD2209 qu'elle double. L'A719 Gannat-Vichy est également plus sûre que l'ensemble des autoroutes concédées de France.

Cependant, vu la faible longueur de la nouvelle infrastructure et le niveau relativement modeste du trafic qui y circule, les indicateurs calculés ont une faible représentativité statistique.

Indicateurs d'accidentalité	RD2209 Gannat Est – Bellerive Ouest	A719 Gannat-Vichy	Toutes autoroutes concédées (France)
Accidents corporels par milliard de km parcourus	69,7	17,9	19,0
Blessés par milliard de km parcourus	59,7	26,8	48,6
Tués par milliard de km parcourus	0,0	0,0	1,6

Figure 15 : Ratios de l'accidentalité sur la période 2015-2019 (sources : ONISR, APRR et ASFA)

Ainsi, la mise en service de l'A719 Gannat-Vichy a eu un effet favorable sur la sécurité routière dans le secteur. Compte tenu des niveaux de trafics en jeu, cet impact reste néanmoins modeste.

4.3.2. Rapprochement des prévisions et des effets observés

Le dossier d'enquête publique prévoyait que le report de trafic depuis les routes départementales vers l'autoroute conduirait à une réduction du nombre d'accidents de deux à trois par an et à « éviter en moyenne un tué par an et entre trois et cinq blessés par an ».

L'absence de données d'accidentalité complètes à l'échelle du réseau routier concerné ne permet pas de conduire un calcul *a posteriori* qui serait exactement comparable. Néanmoins, on peut se focaliser sur les véhicules qui se sont reportés sur l'autoroute depuis la RD2209 (soit environ les trois quarts des véhicules circulant sur A719 Gannat-Vichy) : ces reports vers une autoroute plus sûre se sont traduits par l'évitement d'un accident corporel par an en moyenne et d'un tué tous les quatre ans.

S'ils sont positifs, les effets de la mise en service d'A719 Gannat-Vichy sur la sécurité routière sont inférieurs à ceux qui étaient prévus. Cela s'explique d'abord par le fait que les trafics routiers avaient été surestimés dans le dossier DUP. En outre, globalement, la sécurité routière s'améliore depuis des années en France, quels que soient les réseaux concernés, ce qui a pour effet d'atténuer les impacts des nouvelles infrastructures.

5. Economie de l'opération

5.1. Le coût de construction

La pièce C (Notice explicative) du dossier d'enquête publique préalable à la DUP donnait les indications suivantes : « avec les conditions économiques de janvier 2008 ¹, la construction de l'autoroute A719 section Vichy-Gannat est estimée à 98,7 millions d'euros (M€) hors taxes ». Ramené aux conditions économiques de janvier 2020, cela représentait 119,0 M€ HT.

Ce coût ne comprenait pas l'opération annexe de complément des diffuseurs n°13 et n°14.

Une fois que l'ensemble des dépenses effectivement imputables au projet ont été soldées, le coût final de la construction de l'autoroute a été arrêté : il s'élève à 94,0 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2009, soit 111,1 M€ aux conditions de janvier 2020.

Le coût final de l'opération est donc inférieur de 6,7% à l'estimation prévisionnelle des dépenses annoncée au public dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

Cette économie résulte notamment de la stratégie, développée par la société concessionnaire depuis plusieurs années, d'optimisation des travaux et de maîtrise des coûts. En outre, les estimations prévisionnelles établies pour les dossiers d'enquête publique reposent pour partie sur l'application de coûts moyens. Or, ces coûts sont établis par retour d'expérience sur des linéaires importants de projets autoroutiers. Ainsi, pour un chantier de faible longueur comme l'A719 Gannat – Vichy (une dizaine de kilomètres), les coûts réels peuvent s'écarter des valeurs moyennes.

5.2. Les coûts d'exploitation

Le dossier d'enquête préalable à la DUP indique (p.F50) que, la première année d'exploitation de la nouvelle infrastructure, ses coûts d'entretien et d'exploitation s'élèveront à 1,2 million d'euros₂₀₀₀. Soit un coût kilométrique de 88 000 euros HT aux prix de 2000 (compte tenu du linéaire de 13,7 kilomètres).

Par référence aux charges récurrentes de la société concessionnaire (entretien courant et entretien périodique, exploitation et gestion), les coûts de l'A719 Gannat-Vichy pour une année, ramenées au kilomètre et en valeur de 2000, sont de 136 000 euros₂₀₀₀ hors TVA.

Les coûts observés sont donc supérieurs de moitié environ aux coûts prévisionnels du dossier DUP



Figure 16 : A719 Gannat-Vichy : entretien de l'accotement, août 2021 (photo A7 Conseil)

5.3. Rentabilité socioéconomique pour la collectivité

"Le bilan socio-économique d'un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d'analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d'en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d'indicateurs normalisés (...)"²

Dans le dossier d'enquête publique, les principaux indicateurs du bilan socio-économique prévisionnel de l'autoroute A719 Gannat-Vichy étaient les suivants, pour une mise en service en 2012 :

- Un bénéfice actualisé en 2004 au taux de 4% dégressif, qui était largement positif : + 189 millions d'euros de l'année 2000 (M€₂₀₀₀) ;
- Un taux de rentabilité interne de 12%, nettement plus élevé que le taux d'actualisation de 4% ;
- Une année optimale de mise en service en 2015, année supposée d'ouverture au trafic du Contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV).

Ces indicateurs démontraient la rentabilité et l'urgence de la construction de l'A719 Gannat-Vichy, sous l'hypothèse que le CNOV serait lui-même mis en service en 2015, apportant une synergie entre les deux infrastructures.

Le bilan socio-économique *a posteriori* du projet a été établi en appliquant la même méthode que celle utilisée dans le dossier DUP, avec les valeurs effectivement observées (coûts de construction, trafics constatés, gains de temps effectifs, réduction des accidents relevée, ...). Les résultats sont les suivants (hors prise en compte des deux demi-diffuseurs n°13 et n°14) :

- Le bénéfice actualisé s'avère sensiblement négatif : - 29 M€₂₀₀₀ ;
- Le taux de rentabilité interne est de 0,3%.

Un bénéfice actualisé négatif signifie que les avantages apportés par le projet (gains de temps, amélioration de la sécurité routière...) ne compensent pas les coûts totaux du projet (investissement initial puis dépenses récurrentes d'entretien et d'exploitation de la nouvelle infrastructure).

Ce résultat s'explique notamment par une fréquentation de la nouvelle infrastructure très inférieure aux prévisions, comme exposé plus haut. Mais également par des gains de temps unitaires sensiblement plus faibles que prévus : cela résulte en partie de l'absence de mise en service du CNOV qui aurait permis des gains de temps plus élevés pour les automobilistes empruntant une autoroute ou une voie rapide sur un itinéraire plus long.

On notera toutefois que les compléments des deux demi-diffuseurs n°13 et n°14, considérés isolément, présentent un bénéfice actualisé positif de 4 M€₂₀₀₀.

5.4. Bilan pour le concessionnaire

Le bilan financier de la société concessionnaire établi *a posteriori* est partiellement conforme à la prévision du dossier d'enquête publique. En effet, ce dernier envisageait que les recettes additionnelles couvriraient les dépenses d'exploitation et d'entretien de la nouvelle infrastructure, et qu'elles contribueraient également à couvrir une partie des coûts d'investissement. Or, sur la durée de la concession d'APRR (jusqu'en 2032), il s'avère que ces recettes équilibrent les dépenses courantes mais qu'elles ne permettent pas de contribuer au coût de construction.

L'explication de cet écart est double :

- les dépenses d'exploitation observées sont supérieures aux dépenses prévisionnelles ;
- la fréquentation de l'autoroute A719 Gannat-Vichy est sensiblement inférieure à celle qui avait été prévue dans le dossier DUP : la fréquentation effective génère donc des recettes de péage inférieures aux recettes prévisionnelles.

¹ Les coûts exprimés aux conditions économiques de janvier 2008 (ou « CE 01/2008 ») sont les coûts du projet s'il était réalisé aux conditions Source : « Instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport », ministère qui prévalaient au mois de janvier 2008 en termes de niveaux de salaires, de prix d'acquisition des matériaux (bitume, ciment, aciers...), chargé des Transports, 25 mars 2004. de coût de leur transport, de coût de fonctionnement des engins de chantier, etc.

	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 7 sur 13

6. Degré d'atteinte des objectifs majeurs de l'aménagement

Les objectifs du prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy et les effets attendus de l'aménagement étaient précisés dans les pièces C et F du dossier d'enquête préalable à la DUP (voir plus haut chapitre 2).

On évalue ici dans quelle mesure l'A719 Gannat-Vichy a permis d'atteindre ces objectifs qui peuvent être résumés comme suit :

- Améliorer la desserte de l'agglomération vichyssoise en renforçant les relations avec les villes voisines et en renforçant la connexion au réseau routier national ;
- Offrir une desserte routière efficace des zones d'activités de l'ouest de Vichy et permettant d'accroître l'attractivité économique et touristique de l'agglomération ;
- Améliorer la qualité de vie dans les traversées d'agglomération (notamment Cognat-Lyonne sur la RD2209) par la réduction des nuisances résultant d'un détournement du trafic automobile vers la nouvelle infrastructure.

Le prolongement de l'A719 faisait partie d'un programme plus vaste comprenant également le contournement Sud-Ouest, le contournement Nord-Ouest de Vichy et un projet de barreau de liaison Nord (déviation de Billy et de Saint-Germain-des-Fossés). Le dossier d'enquête préalable à la DUP anticipait que les effets attendus d'A719 Gannat-Vichy seraient renforcés (géographiquement et quantitativement) en cas de réalisation complète du programme.

Le contournement Sud-Ouest de Vichy a été mis en service en 2016. Le contournement Nord-Ouest ne sera probablement pas opérationnel avant 2025. Le projet de barreau de liaison Nord (entre Saint-Rémy-en-Rollat et Billy) a été abandonné.

6.1. Effets sur les relations avec les villes voisines et la connexion au réseau national

Le prolongement de l'A719 permet d'offrir une liaison efficace et sûre entre Vichy, Gannat et l'autoroute A71. Si les gains de temps de parcours par rapport aux routes secondaires existantes sont relativement modérés pour les trajets vers Gannat, Riom et Clermont-Ferrand, l'autoroute apporte une fiabilité du temps de parcours qui la rend attractive (en particulier par rapport à la RD2209 sur laquelle circulent des véhicules agricoles avec un seul créneau de dépassement entre Gannat et Espinasse-Vozelle). L'effet sur le temps de parcours est toutefois à nuancer du fait d'une congestion qui reste importante sur la RD2209 à l'entrée de Bellerive-sur-Allier pour accéder au centre de Vichy ; c'est aussi le cas sur la RD6 entre Charmeil et Bellerive-sur-Allier qui dessert les zones d'activités de l'ouest de l'agglomération. L'absence de réalisation du contournement Nord-Ouest de Vichy explique le développement de ces points difficiles.

L'A719 Gannat-Vichy a facilité les relations entre Vichy d'une part et Gannat, Riom et Clermont-Ferrand d'autre part. Cela a coïncidé avec un phénomène de périurbanisation autour de Vichy. On observe ainsi une forte demande de logements dans les communes desservies par l'autoroute ; la politique d'urbanisme actuellement en place tend toutefois à limiter l'étalement urbain en privilégiant l'aménagement du bâti existant.

A terme, le contournement Nord-Ouest de Vichy devrait aussi compléter l'A719 Gannat-Vichy en créant un itinéraire alternatif à l'A89 pour relier Clermont-Ferrand à la RN7 et à Roanne, contribuant à faire de Vichy un carrefour routier d'envergure régionale. Avec la mise en service de la seule A719 section Gannat – Vichy, l'attractivité de cet itinéraire reste aujourd'hui limitée.

6.2. Effets sur l'activité économique

Aucune grande zone d'activités vichyssoise ne se trouve à proximité directe de l'A719 : la connexion de Vichy au réseau autoroutier structurant via l'A719 n'a donc pas été un facteur d'attractivité déterminant pour l'implantation des entreprises industrielles dans l'agglomération. La faible proportion d'activités logistiques peut expliquer cette absence d'effet, ainsi que les difficultés de circulation sur la RD6 qui dessert les zones d'activités de l'ouest de Vichy. La zone d'activités en projet de Montpertuis (Bellerive-sur-Allier, ancien site Manurhin), sera desservie directement par le futur contournement Nord-Ouest : elle bénéficiera donc de l'autoroute A719 qui sera connectée au CNOV.

Les effets de l'autoroute sur les entreprises industrielles et logistiques installées à proximité de l'autoroute à Gannat concernent essentiellement la facilité de l'accès des collaborateurs au site et, dans une moindre mesure, la facilité des opérations logistiques (la plupart des mouvements continuant à se faire par l'A71). L'impact sur la zone de chalandise de ces entreprises reste marginal.

Les effets du prolongement de l'autoroute sur l'activité touristique sont bien perceptibles à Vichy comme à Ébreuil et Gannat. Les commerces du centre-ville de Vichy, plutôt hauts de gamme et ouverts le dimanche, ont aussi pu profiter d'une accessibilité améliorée depuis Clermont-Ferrand.

L'autoroute permet également de faciliter l'acheminement des marchandises agricoles entre les silos mais aussi vers l'extérieur du territoire, avec notamment un meilleur accès à la gare ferroviaire de Varennes-sur-Allier.

6.3. Effets sur les nuisances et les traversées d'agglomération

Le prolongement de l'A719 a permis de rendre à la RD2209 sa vocation de desserte locale dans la traversée de Cognat-Lyonne, où le trafic a été réduit de 40% ; le nombre de poids lourds y a même été divisé par quatre. La cohabitation entre les engins agricoles et la circulation générale est facilitée.

Le phénomène de coupure urbaine par la route est également atténué. La commune de Cognat-Lyonne a engagé une réflexion sur des mesures spécifiques d'apaisement de la circulation.



Figure 17 : RD2209 – traversée de Cognat-Lyonne (photo setec)

	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 8 sur 13

7. Environnement

7.1. Milieu physique

7.1.1. Les conditions géologiques et les risques d'instabilité

a – État initial

La zone du projet se situe à l'extrémité occidentale de la plaine de la Limagne Bourbonnaise, dont le relief est relativement plat et la topographie peu variée. Cette plaine, entaillée par des affluents de la rive gauche de l'Allier (ruisseaux du Béron et du Bois Cluny, la Goutte de Jeanton), domine la vallée alluviale de l'Allier et s'abaisse progressivement en terrasses vers le nord. Du fait de la nature sédimentaire détritique des roches, des instabilités géologiques superficielles existent dans les secteurs marneux, au niveau des flancs du talweg du Bois des Gouttes. On y observe des résurgences et l'apparition de petites zones humides permanentes.

b - Engagements de l'État

Des mesures générales et locales avaient été prescrites. Elles ont toutes été respectées.

7.1.2. Les eaux souterraines

a – État initial

Le réseau hydrographique de l'aire d'étude appartient au bassin de l'Allier. Différentes nappes alluviales ont été identifiées : les nappes des formations oligocènes, à l'ouest de la zone du projet, et les nappes des formations fluviolacustres (sables et argiles) du Bourbonnais, comprises entre la Sioule et l'Allier. Les vallées de l'Andelot et du Béron présentent une nappe d'alluvions modernes, avec un remplissage alluvial souvent faible. Des zones relativement favorables à ce remplissage peuvent exister au droit du surcreusement de la basse vallée de l'Andelot (méandres fossiles).

Il n'existe aucun captage pour l'alimentation en eau potable (AEP) d'eaux souterraines répertorié dans la zone du projet. Cependant 24 puits privés à usage domestique ou agricole ont été identifiés à proximité du tracé. Et une partie de la zone du projet est incluse dans le périmètre de protection des sources thermales de Vichy.

b - Engagements de l'État

Des mesures générales et locales avaient été prescrites. Elles ont toutes été respectées.

7.1.3. Les eaux superficielles

a – État initial

Les écoulements considérés au sens de la réglementation sont des cours d'eau permanents (L'Andelot, La Toulaine, Le Châlon, Le ruisseau du Bois Clair, Le Béron et son affluent le Révillon, Le ruisseau du Bois de Cluny) ou des cours d'eau intermittents (Le ruisseau du Bois des Gouttes, La Goutte Jeanton).

b - Engagements de l'État

Des mesures générales et locales avaient été prescrites. Elles ont toutes été respectées, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

c - Dispositions au titre de la Loi sur l'Eau

Modulo des aménagements techniques ponctuels, les dispositions ont été respectées.

7.1.4. Les aménagements réalisés

a - Traitement des écoulements naturels

L'A719 Gannat-Vichy intercepte plusieurs cours d'eau où le maintien d'une continuité hydraulique et biologique est nécessaire (La Toulaine, Le Châlon, Le Bois Clair, Le Béron, Le Bois Cluny et La Goutte Jeanton). Sept ouvrages hydrauliques (OH) ont été réalisés pour rétablir ces cours d'eau, dont deux pour le Châlon. Chaque ouvrage est muni d'une banquette pour permettre le passage de la faune.

b - Conception de l'assainissement

Les eaux de ruissellement des bassins versants autoroutiers sont séparées des eaux des bassins versants naturels.

Les dispositifs d'assainissement de la plateforme autoroutière retenus sont les suivants : les eaux de ruissellement de la plateforme sont d'abord collectées par un réseau longitudinal, qui les achemine ensuite vers 7 bassins multifonctions (rétention et traitement) avant rejet dans le milieu naturel.



Figure 18 : Bassin multifonction BR222 mono-corps (© Egis / A.S. Chaudat, 2016)

7.1.5. Les suivis des eaux superficielles et souterraines

APRR a fait procéder aux suivis suivants :

- Suivi de la qualité des eaux superficielles en amont et en aval des rejets des bassins d'assainissement ; ces suivis seront poursuivis régulièrement ;
- Suivi des points d'eaux souterraines ;
- Suivi spécifiques de deux ouvrages hydrauliques.

7.1.6. Ce qu'il faut retenir sur les eaux superficielles et souterraines

- Les engagements de l'État ont été respectés ;
- Les suivis quantitatifs et qualitatifs des eaux superficielles et souterraines n'ont pas mis en évidence de variations significative notamment entre l'amont et l'aval des points de rejets de bassins, sauf une dégradation de la qualité biologique sur le Châlon ;
- Il est recommandé d'établir un diagnostic de l'ouvrage OH221 afin de prévenir d'éventuels risques d'affouillement.

 APRR	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 9 sur 13

7.2. Milieu naturel

7.2.1. État initial

La zone du projet est essentiellement agricole, avec une forte dominance, à l'ouest, des terres labourées et des prairies. Les zones humides y sont assez limitées (8 ripisylves, 7 mares, 2 boisements humides, 3 étangs). Les bois de feuillus dominent dans la partie orientale. Les haies, les ripisylves et les forêts offrent des possibilités de nidification à l'avifaune et de refuges à bon nombre d'espèces terrestres (chevreuils et sangliers). Concernant la faune, l'enjeu principal n'était pas seulement le maintien des corridors biologiques vers le Val d'Allier, mais aussi des déplacements nord-sud entre les différents massifs forestiers pour des grands et des petits mammifères. Les principales zones de protection environnementales inventoriées ou réglementées se situent en aval hydraulique de la zone du projet, sur le Val d'Allier, avec des zones classées en ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de type 1 et 2 et les sites Natura 2000 du Val d'Allier Sud et du Val d'Allier Bourbonnais. L'A719 n'était directement concernée par aucune protection environnementale. D'un point de vue floristique, même si aucune espèce remarquable n'a été identifiée sur le terrain, la sensibilité du milieu peut être considérée comme faible à l'ouest, et moyenne à l'est : en effet, dans une région où les cultures intensives dominent largement, cette zone de Bois du Bourbonnais (vallons, prairies et espaces boisés) reste intéressante et menacée.

7.2.2. Aménagements réalisés

La zone du projet est essentiellement agricole, avec une forte dominance, à l'ouest, des terres labourées et des prairies. Les zones humides y sont assez limitées (Cf. plus haut). Les bois de feuillus dominent dans la partie orientale.

a – Rétablissement de la transparence écologique

Plusieurs aménagements ont été réalisés : 4 ouvrages mixtes hydraulique – petite faune (Toulaine, Chalon (RD215 et A719) et Goutte Jeanton), 3 ouvrages mixtes hydraulique – grande faune (Bois Clair, Beron et Bois de Cluny), 1 passage supérieur mixte grande faune - agricole (Courtioux), 2 passages spécifiques petite faune (Béron et Bois de Charneil), 2 hops overs (Bois de Chanterelle et Béron) et 1 boviduc (vallon de la Goutte Jeanton).



Figure 19 : OH 188 - Amont de l'ouvrage avant et après végétalisation des berges (© Biotope 2014 et 2015, © Egis / D. Ferreira 2020)

b – Traitements paysagers

La végétalisation des talus autoroutiers a permis de mettre en concurrence les espèces exotiques envahissantes et plus particulièrement l'Ambrosie très présente sur la partie ouest du projet majoritairement agricole.

Des ripisylves ont été reconstituées dans le prolongement des ouvrages de rétablissement mixtes hydraulique-faune.

Des haies ont été implantées tout au long de l'infrastructure.

c – Gestion de l'éclairage

Pour réduire les nuisances à la faune notamment, seule la barrière de péage est éclairée.

d – Clôture

Des clôtures délimitant les emprises de l'autoroute et empêchant l'intrusion des personnes et de la faune (et donc les risques de collisions) ont été implantées. Spécifiquement dimensionnées en fonction des espèces amenées à fréquenter les abords de l'A719, elles doivent les guider vers les points de passage (ouvrages de rétablissement).

7.2.3. Mesures de compensation

Les dispositions prévues (voir tableau ci-dessous) ont toutes été complètement mises en œuvre.

Milieu concerné	Objectif
Milieus boisés	<ul style="list-style-type: none"> Création de 62 ha de boisement Gestion de 28 ha de boisement sur pied
Milieus ouverts	<ul style="list-style-type: none"> Création de 18,9 ha de milieux ouverts prairiaux
Zones humides	<ul style="list-style-type: none"> Création ou restauration de 4,1 ha de zones humides
Mares et fossés	<ul style="list-style-type: none"> Création de 36 mares Création de fossés favorables au Sonneur à ventre jaune
Hibernaculum	<ul style="list-style-type: none"> Création de 12 hibernaculums

Figure 20 : Mesures de compensation prévues



Figure 21 : Zone humide de la Toulaine avec la mare n°1 (© ONF, 2019)



Figure 22 : Zone reboisée (© Egis / B. Desille, 2020)



Figure 23 : Boisements compensateurs des Courtioux (© Egis / B. Desille, 2020)



On doit signaler l'attention particulière qui a été apportée au secteur du Courtieux (mares n°7 à 16, fossés à Sonneur à ventre jaune) : en effet, il est assurément l'un des plus intéressants et il présente une mosaïque de paysages (forêt, milieux ouverts, haies) favorable à une richesse biologique. Le Triton crêté et le Sonneur à ventre jaune sont toujours bien présents dans ce secteur, notamment grâce aux mares n°9 à 11 qui sont très fonctionnelles, gardant un niveau d'eau quasi constant tout au long de l'année.



Figure 24 : Mare n°6 (© ONF, 2018)



Figure 25 : Chevreuil sortant de l'OH221 (© ONF, 2018)



Figure 26 : Fossés à Sonneur à ventre jaune sur les Courtieux (© ONF 2015 et 2017)



Figure 27 : Couleuvre helvétique dans le Béron (© ONF, 2019)



Figure 28 : Orvet fragile aux Courtieux (© ONF, 2019)

▪ Situées en dehors du domaine public autoroutier concédé et de toute site de compensation, certaines stations de suivi abritant des espèces animales et/ou végétales patrimoniales suivies depuis 2011 (ex. Agrion de mercure, Vipère aspic...) ont en revanche été notées dégradées et/ou limitées fonctionnellement notamment par des changements de destination du sol (mise en culture...) ou un maillage limité de haies et bosquets, donc indépendants de la gestion de l'infrastructure et des mesures de réduction et de compensation. Aucune action notamment de gestion ne pouvant être mise en œuvre par l'exploitant sur ces stations de suivi, il est proposé que les protocoles de suivis soient adaptés afin de ne retenir que les stations de suivis situés sur le domaine foncier maîtrisé par APRR et pour lesquels des actions d'amélioration pourraient être envisagées.

7.3. Agriculture

7.3.1. État initial

Les cultures représentent l'occupation dominante des sols dans le secteur. Il s'agit d'une agriculture intensive et dynamique, exploitée par une centaine d'agriculteurs en moyenne relativement jeunes. Les potentialités agronomiques des sols sont élevées et se prêtent bien à la culture céréalière (maïs, blé, orge, colza...).

7.3.2. Aménagements réalisés

Aucun aménagement spécifique n'a été réalisé hormis le rétablissement de deux cheminements agricoles (Chemin des Courtieux rétabli par le passage supérieur PS171, Chemin du Gros Bois rétabli par le passage inférieur PI213).

La principale mesure concerne les Commissions Communales d'Aménagement Foncier qui se sont réunies et ont décidé de procéder à un aménagement foncier avec inclusion d'emprise sur les communes de Montaignet-sur-Andelot, Cognat-Lyonne, Espinasse-Vozelle et Vendat. Saint-Pont, peu impactée, n'a pas opté pour l'aménagement foncier.

7.3.3. Ce qu'il faut retenir sur l'agriculture

- Les engagements de l'État ont été respectés ;
- Les arrêtés de clôture des aménagements fonciers agricoles et forestiers liés à l'autoroute A719 Gannat-Vichy ont été pris. Les travaux connexes ont dû être réalisés à l'hiver 2015-2016 sous la maîtrise d'ouvrage des communes concernées ;
- Aucune préconisation n'est formulée pour cette thématique.

7.2.4. Ce qu'il faut retenir sur le milieu naturel

- Les engagements de l'État et les engagements pris au titre des autorisations Loi sur l'Eau et dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées ont été respectés ;
- La construction de l'A719 s'est accompagnée de la réalisation d'ouvrages de transparence écologique et de mesures compensatoires au plus près du projet (milieux boisés, milieux ouverts, zones humides, mares, hibernaculum). L'ensemble de ces mesures permettent d'assurer un bon fonctionnement des continuités écologiques aux abords de l'infrastructure, en favorisant le maintien de la majorité des espèces observées depuis 2010-2011 et en permettant à de nouvelles espèces d'y étendre leur territoire ;
- Assuré par l'Office national des forêts (ONF), le plan de gestion conservatoire de ces mesures sur la période 2017-2035 (fin de la concession APRR) permet d'assurer la pérennité des engagements pris par APRR en faveur du milieu naturel ;
- Cette pérennité des engagements notamment compensatoires n'est pas remise en question par certaines dégradations de l'exploitant relevées par l'ONF sur certains secteurs. Ces dégradations et des recommandations ont été remontées à l'exploitant dans l'objectif d'améliorer la coordination des gestions du domaine public autoroutier concédé et des mesures compensatoires gérées par l'ONF, et ce afin de concilier les enjeux de sécurité et de biodiversité ;

7.4. Acoustique

7.4.1. État initial

Dans la zone du projet, les principales sources de bruit sont liées aux transports terrestres (routes, notamment la RD2209, et voie ferrée). Une campagne de mesures de bruit, réalisée en 2011, a montré que les habitations riveraines du projet étaient situées en zone d'ambiance sonore modérée. Une unique habitation, proche de la RD2209, était située en zone d'ambiance sonore non modérée de nuit (lieu-dit Maison Blanche).

7.4.2. Aménagements réalisés

Pour la phase de travaux, le groupement d'entreprises a réalisé un dossier de bruit de chantier conformément à la réglementation : il définissait des mesures d'évitement (installations de chantier à l'écart des zones urbanisées) et de réduction de bruit (conditions d'horaires...).

Pour la phase d'exploitation, les dispositions suivantes ont été prises : une isolation de façade (lieu-dit « Beuille »), deux merlons de protection (3 m de haut sur 550 m de long à Banelle, 5 m de haut sur 180 m de long à Maison Blanche – voir les photos ci-dessous) et un modelé paysager de 5 m de haut sur 90 m de long aux Prunes.



Figure 29 : Merlon acoustique réalisé au droit de la Ferme Banelle (© Egis / B. Desille, 2020)



Figure 30 : Merlon réalisé au droit de Maison Blanche (© Egis / D. Ferreira, 2020)

7.4.3. Ce qu'il faut retenir sur l'acoustique

- La campagne de 10 mesures de bruit *in situ* réalisée en façade d'habitations riveraines de l'A719 montre que les seuils réglementaires [60 décibels(A) le jour et 55 décibels(A) la nuit] sont actuellement respectés ;
- Le modèle de calcul numérique, mis à jour en 2016 après la mise en service de l'infrastructure, a permis de vérifier que les seuils réglementaires sont également respectés pour l'ensemble des habitations riveraines sur la base des trafics relevés du 7 au 13 septembre 2020 et sur la base des trafics prévisionnels 2035 (définis lors de l'étude d'impact) ;
- Aucune protection acoustique complémentaire n'est à prévoir.

7.5. Qualité de l'air

7.5.1. État initial

Des mesures de la qualité de l'air ont été conduites en 2008 dans la zone du projet : elles ont montré que les normes y étaient respectées pour l'ensemble des polluants.

7.5.2. Aménagements réalisés

Aucun aménagement spécifique pour la qualité de l'air n'a été retenu. Toutefois, les merlons acoustiques réalisés (voir plus haut) permettent également de limiter la diffusion des particules polluantes et protègent ainsi la qualité de l'air des hameaux les plus proches de la nouvelle section autoroutière.

7.5.3. Ce qu'il faut retenir sur la qualité de l'air

- Les engagements de l'État ont été respectés ;
- L'impact de l'aménagement n'est pas significatif sur les concentrations en dioxyde d'azote, benzène et en particules PM10 et PM2.5 qui dépendent majoritairement d'autres sources d'émissions ;
- Aucune préconisation spécifique n'est nécessaire.

7.6. Patrimoine

7.6.1. État initial

Aucun édifice classé ou inscrit n'est situé à l'intérieur de la zone traversée par le projet. L'A719 recoupe cependant les périmètres de protection de 500 m de deux monuments inscrits : le château de Fontorte et l'abbaye de Pont-Ratier (celle-ci est protégée par un environnement végétal dense).

D'un point de vue archéologique, la zone présente une grande richesse patrimoniale, avec la présence de nombreux vestiges de différentes époques (protohistorique, gallo-romaine, médiévale).

7.6.2. Aménagements réalisés

Château de Fontorte : compte tenu du positionnement de l'édifice, la création d'une haie de type bocagère à l'image des haies naturelles locales a été retenue.

Archéologie : les rapports de fouilles ont été établis par le Service d'Archéologie Préventive du département de l'Allier.

7.6.3. Ce qu'il faut retenir sur le patrimoine

- Les plantations paysagères pour occulter les monuments historiques n'ont pas encore toutes repris de façon uniforme ;
- Les monuments historiques demeurent bien occultés par les boisements qui les entourent.

7.7. Paysage

7.7.1. État initial

Le tracé de l'A719 Gannat-Vichy traverse plusieurs entités paysagères, depuis la vaste plaine cultivée de Limagne à l'ouest, jusqu'à la vallée du Béron caractérisée par son parcellaire qui longe le cours d'eau, en passant par les Bois Bourbonnais orientés nord-sud qui constituent un écrin vert unique autour de Vichy.

7.7.2. Aménagements réalisés

D'importantes plantations de végétaux ont été réalisées, avec les objectifs suivants :

- Engazonner rapidement les déblais et remblais ;
- Remettre en état les lieux dès achèvement des travaux (évacuation des dépôts provisoires, nettoyage du chantier) ;
- Accompagner par des plantations les passages faunes, pour en faciliter l'intégration et l'efficacité écologique (La Toulaine, Bois Caché, Bois de Cluny...) ;
- Favoriser le passage de l'avifaune par la création de rampes végétales au droit de la section courante et des couloirs de passage ;
- Retrouver la structure végétale existante marquante, être au plus près de l'identité des espaces traversés, proposer des interventions respectueuses des ambiances existantes, utiliser les essences locales adaptées aux sites ;
- Favoriser une végétalisation des merlons (dépôts, gestion des co-visibilités) ;
- Traiter les fortes zones de déblais (Bois Cariol, Bois Caché, Bois des Gouttes, Bois de Charneil) par des interventions minimalistes (type enherbement) et intervenir par des effets de rupture de pentes (bandes arbustives plantées à mi-hauteur des talus, diminution de l'impact des masques drainants par des plantations de couvre sol en amont des masques) ;
- En zone de déblais dans la plaine de Limagne, végétaliser les talus par séquence pour rythmer le passage et créer une continuité avec les cimes de la végétation extérieure et créer des haies anti-congères ;
- Créer, au droit des espaces boisés conservés proches de la section courante (Bois de Chanterelle), des continuités végétales permettant de faire la couture entre espaces routiers et boisés, prolonger les espaces boisés en reconstituant des bandes plantées de jeunes plants forestiers et intégrer dans le même temps certains ouvrages (bassins de rétention, ouvrages hydrauliques, faunistiques...) ;
- Créer des zones humides dans les espaces résiduels liés à la nouvelle organisation spatiale (RD215 / Le Châlon).



Figure 31 : Déblais engazonnés en cours de travaux, juin 2014 (© Egis / D. Ferreira, 2016)



Figure 32 : Modelé paysager du hameau des Prunes (Hop-over) (© Egis / D. Ferreira, 2016)

7.7.3. Ce qu'il faut retenir sur le paysage

- Les engagements de l'État ont été respectés ;
- L'intégration paysagère générale est globalement satisfaisante ;
- Un point d'attention est à porter sur le bon développement des boisements compensateurs sur différents secteurs ; ce point d'attention est suivi annuellement par l'ONF à travers le plan de gestion des mesures compensatoires en cours sur la période 2017-2035.

7.8. Cadre de vie

7.8.1. État initial

Les communes de la zone du projet ont depuis toujours une forte vocation agricole, les villages sont dispersés dans la plaine et très dissociés les uns des autres. Ils sont constitués d'un centre-bourg où sont installés quelques anciennes fermes et de l'habitat plus récent. Pratiquement chaque commune possède un hameau et des fermes isolées. Des édifices de grande valeur (châteaux, maisons en pierre, église de Cognat-Lyonne par exemple...) ponctuent le territoire et lui donnent une forte identité. La zone du projet n'englobe aucune zone urbanisée conséquente. Seuls des groupements de quelques habitations sont proches de l'infrastructure.

Plusieurs types de circuits pédestres sont balisés dans la zone du projet et une partie d'entre eux est inscrite au Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées de l'Allier.

7.8.2. Aménagements réalisés

Le tracé de l'A719 Gannat-Vichy intercepte des voies de communications dont la continuité d'itinéraire a systématiquement été rétablie : 6 routes départementales et 6 voies communales ou chemin ruraux.

Les chemins de randonnées ont été pris en compte sur les ouvrages de rétablissement au droit de la RD36 (GR463) et de la RD279 (itinéraire Vichy Val d'Allier). L'itinéraire VVA a également été rétabli au niveau du passage mixte mode doux/faune des Courtioux et par le passage mixte hydraulique/grande faune au niveau du cours d'eau du Bois Clair.

7.8.3. Ce qu'il faut retenir sur le cadre de vie

- Les engagements de l'État ont été respectés ;
- L'ensemble des voies de communication ont été rétablies.
- Aucune préconisation n'est nécessaire pour cette thématique.

	Autoroute A719 Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI – Rapport de synthèse	Page 13 sur 13