

Rapport n° 015992-01  
Mars 2026

## ***Avis sur le bilan LOTI ex post de l'A 719***

Section Gannat-Vichy

Avis pris en application de l'article R.1511-9 du code des transports

Frédéric Ricard - IGEDD

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>



**L'auteur atteste qu'aucun des éléments de ses activités passées ou présentes n'a affecté son impartialité dans la rédaction de ce rapport**

<b>Statut de communication</b>	
<input type="checkbox"/>	<b>Préparatoire à une décision administrative</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Non communicable</b>
<input type="checkbox"/>	<b>Communicable (données confidentielles occultées)</b>
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Communicable</b>

## Sommaire

<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>6</b>
<b>Liste des recommandations</b> .....	<b>7</b>
<b>Respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage</b> .	<b>8</b>
<b>Résultats marquants du bilan</b> .....	<b>9</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>12</b>
Rappel de la procédure .....	12
Présentation de l'opération .....	13
Objectifs du projet.....	15
Composition du dossier .....	17
Éléments complémentaires au dossier .....	18
Remerciements .....	18
<b>1 Coûts de construction et d'exploitation</b> .....	<b>20</b>
1.1 Coûts de construction .....	20
1.2 Coûts d'exploitation et de maintenance .....	20
<b>2 Analyse des trafics</b> .....	<b>22</b>
2.1 Trafic sur l'A 719.....	22
2.2 Évolution des trafics sur le projet et les voies concurrentes .....	23
2.3 Analyse de la situation de référence .....	24
2.3.1 Réseau de référence.....	24
2.3.2 Trafic et niveau de péage.....	25
2.4 Conclusion de la partie trafic.....	27
<b>3 Sécurité et qualité de service</b> .....	<b>28</b>
3.1 Sécurité .....	28
3.2 Qualité de service .....	29

<b>4 Rentabilités socio-économique et financière .....</b>	<b>31</b>
4.1 Analyse de la rentabilité socio-économique .....	31
4.1.1 L'analyse ex ante du dossier d'enquête préalable à la DUP .....	31
4.1.2 La reconstitution de l'analyse ex ante .....	32
4.1.3 L'analyse socio-économique ex post.....	32
4.1.4 Analyse du bilan ex post par le CEREMA .....	34
4.1.5 Conclusion sur le bilan ex post.....	34
4.2 Analyse de la rentabilité financière .....	35
<b>5 Volet environnemental.....</b>	<b>37</b>
5.1 Observations liminaires .....	37
5.1.1 Suivi des engagements de l'État .....	37
5.2 Approche thématique.....	37
5.2.1 Les eaux superficielles et souterraines .....	37
5.2.2 Le milieu naturel.....	38
5.2.3 L'agriculture.....	39
5.2.4 L'aménagement et le cadre de vie, le patrimoine culturel et archéologique	39
5.2.5 Les niveaux sonores .....	40
5.2.6 La qualité de l'air .....	40
5.2.7 Le paysage.....	41
5.2.8 Les emprunts et les dépôts de matériaux.....	42
5.2.9 L'impact des travaux .....	42
<b>6 Volet territorial .....</b>	<b>43</b>
6.1.1 Impact sur l'attractivité démographique et économique.....	43
6.1.2 Impacts sur l'emploi.....	43
6.1.3 Bilan général de l'atteinte des objectifs territoriaux.....	44
6.1.4 Remarques sur la méthodologie de l'étude des impacts territoriaux .....	44
<b>Conclusion .....</b>	<b>45</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>47</b>
<b>Annexe 1. Lettre de commande .....</b>	<b>48</b>
<b>Annexe 2. Lettre de mission.....</b>	<b>49</b>

<b>Annexe 3. Liste des personnes rencontrées .....</b>	<b>50</b>
<b>Annexe 4. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b>51</b>
<b>Annexe 5. Analyse du CEREMA (extraite de la note de Godefroy Jolly du 31/10/2024) .....</b>	<b>54</b>

## Résumé

Je présente ci-dessous le résumé de l'avis et mes conclusions en distinguant, comme de façon générale dans les avis sur bilans LOTI, les deux thèmes suivants :

- Appréciation du respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage
- Résultats marquants du bilan

## Liste des recommandations

- Recommandation 1.** (DGITM) Réfléchir à l'intérêt d'actualiser le seuil de 83,1M€ pour le déclenchement d'un bilan ex post. ....20
- Recommandation 2.** (DGITM). Revoir et actualiser la méthodologie de prise en compte des coûts d'exploitation et de maintenance pour les rapprocher de la réalité tout en prenant en compte le secret des affaires .....21
- Recommandation 3.** (APRR) Postérieurement à la mise en service du CNOV, compléter l'évaluation ex post par une actualisation du bilan socio-économique de l'opération en actualisant les trafics pris en compte et s'appuyant sur les coûts d'exploitation observés. ....36

## Respect des règles de l'art dans l'établissement du bilan par le maître d'ouvrage

Le bilan LOTI ex post comprend un volet socio-économique et un volet environnemental (au sens de la circulaire « Bianco ») conformément à la réglementation.

La déclaration d'utilité publique de l'A 719 datant de 2011, la méthodologie utilisée pour les évaluations ex ante, et donc la référence réglementaire à prendre en compte pour les évaluations ex post est l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005 (dite "instruction-cadre de Robien). En revanche, les hypothèses de croissance du trafic ont été modifiées pour être mises en conformité avec celles du scénario AMS<sup>1</sup> de la Stratégie Nationale Bas-carbone prescrites actuellement par le référentiel d'évaluation.

On peut toutefois regretter que le bilan ex post n'ait pas cherché un moyen de prendre en compte l'évolution de la situation de référence, du fait de l'absence du Contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) prévu dans le bilan *ex ante* et qui aurait induit un trafic supplémentaire sur l'A 719 (cela aurait nécessité de faire des tests de sensibilité en insérant cette hypothèse dans un modèle de trafic).

On peut regretter aussi que certaines données soient manquantes ou approximées pour des raisons liées selon le concessionnaire au secret des affaires ou à des engagements de confidentialité vis-à-vis de tiers :

- Les coûts réels d'exploitation de maintenance ;
- Les coûts des grosses réparations, ainsi que leur chronique sur la durée de la concession ;
- Les comptes-rendus des entretiens avec les acteurs du territoire.

Le volet environnement est traité conformément au référentiel applicable. Étant donné l'importance que cet enjeu a pu avoir, la prise en compte de l'impact des travaux aurait sans doute pu faire l'objet d'un paragraphe détaillé et distinct dans le rapport.

Enfin, les délais de restitution du bilan *ex post* n'ont pas été respectés puisque, alors que l'autoroute a été mise en service en 2015, il n'a été communiqué au ministère des Transports qu'en décembre 2023.

À ces délais se sont ajoutés ceux de relecture et d'avis par l'administration du ministère des Transports (y compris IGEDD) qui font que le présent avis n'est publié qu'en 2026.

Mis à part ces remarques, ce bilan correspond à l'état de l'art méthodologique.

---

<sup>1</sup> Les projections de la demande de transport et des trafics proviennent des scénarios élaborés dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone 2019. Le scénario AMS (avec mesures supplémentaires), scénario principal de la SNBC, dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres.

## Résultats marquants du bilan

Le rapport d'avis technique concerne le bilan LOTI de l'A719 Gannat-Vichy, réalisé par APRR.

L'A 719 Gannat-Vichy est une petite section autoroutière de 13,7 km, concédée à APRR, qui a été ouverte entièrement à la circulation le 12 janvier 2015. Après enquête publique, les travaux de construction ont été déclarés d'utilité publique le 16 août 2011<sup>2</sup>.

La section Gannat-Vichy de l'A 719 fait partie d'un programme de maillage de voies rapides autour de Vichy, dont le déploiement augmentera l'utilité. En particulier, le Contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) a fait l'objet d'une DUP en 2023.

Le projet a globalement respecté ses engagements environnementaux et de sécurité, avec une gestion satisfaisante des impacts sur le territoire.

Malgré quelques incertitudes sur certains coûts, on peut retenir que les effets économiques et territoriaux sont modestes et la rentabilité financière n'a pas été atteinte de façon intrinsèque.

### Coût de construction :

Le coût de construction a été maîtrisé et il est même ressorti inférieur à l'enveloppe prévue.

### Trafic :

Le trafic est monté en charge entre 2016 à 2019, jusqu'à atteindre les prévisions du dossier d'enquête publique préalable à la DUP, soit 5000 véhicules jours dont 775 poids lourds.

Néanmoins le retard dans la mise en service du CNOV n'a pas permis de faire le saut quantitatif prévu 5 ans après la mise en service. On constate même après la période du COVID que le trafic a diminué à partir de 2022, notamment après la mise à niveau de l'A 79 qui a pris du trafic longue-distance sur un axe Est-Ouest.

### Tarifcation :

La section d'autoroute dispose d'une barrière de péage pleine voie pour un système de péage ouvert (un seul tarif par classe quelle que soit la longueur empruntée).

Le bilan présente les tarifs de péage selon un ratio kilométrique, ce qui rend difficiles les comparaisons entre ex ante et ex post à cause d'incertitudes sur le kilométrage retenu dans la formule de calcul du dossier d'enquête publique (12 km au lieu de 13,7 km). Lorsqu'on prend le tarif payé « barrière » on constate que :

- Le tarif de péage pour les véhicules légers est conforme aux prévisions du dossier d'enquête publique, soit à l'ouverture de 0,81€<sup>2000</sup> TTC.
- Le tarif pour les poids lourds est en revanche plus élevé (+22%), soit à l'ouverture de 2,15€<sup>2000</sup> HT contre 1,76€<sup>2000</sup> HT prévus, ce qui pourrait expliquer une montée plus lente de leur trafic.

### Sécurité routière:

Sur la section, une amélioration notable de la sécurité routière a été constatée au bénéfice

---

<sup>2</sup> Décret du 16 août 2011 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 719, section Gannat—Vichy, entre l'antenne autoroutière A 719 (commune de Gannat) et la RD 2209 (commune d'Espinasse-Vozelle) ; <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000024473352>

de ceux qui s'y sont reportés. En effet, très peu d'accidents corporels ont eu lieu depuis sa mise en service. Le taux d'accidents corporels (1,79 accidents corporels pour 100 millions de km parcourus en 2015-2019) y est inférieur à la moyenne nationale des autoroutes concédées (1,9).

Néanmoins cette amélioration n'a pas bénéficié aux usagers du réseau départemental adjacent qui a connu une dégradation allant jusqu'à 6 accidents corporels pour 100 millions de km parcourus sans qu'on sache attribuer une cause claire à cette augmentation.

### **Bilan socio-économique :**

Le projet a globalement respecté ses engagements environnementaux et de sécurité.

Volontairement, pour des raisons de confidentialité, le bilan LOTI ne présente les coûts réels de fonctionnement et de maintenance du projet mais des coûts estimés.

Malgré cette imprécision, on s'aperçoit que les avantages socio-économiques monétisables sont très modestes : le trafic est faible (5000 véhicules par jour en 2019) tout comme les gains de temps de parcours (de 1 à 3 minutes selon les parcours pour les véhicules légers et 4 min pour les poids lourds). Contrairement à la plupart des projets autoroutiers, cet investissement ne semble pas être justifiable par les avantages qu'il apporte aux usagers.

Néanmoins ce bilan devrait être partiellement nuancé par plusieurs éléments :

- l'ouverture future du tronçon du CNOV n'a pas été pris en compte dans le bilan ex post alors qu'il est maintenant programmé (sa DUP date de 2023 et le début des travaux est prévu pour la fin de 2026),
- l'aspect «sentiment d'équité territoriale » n'est pas pris en compte comme avantage dans les calculs socio-économiques.

### **Rentabilité et péréquation financières :**

Le bilan socio-économique ne précise pas les coûts d'exploitation et de maintenance, APRR n'ayant fourni qu'une actualisation des dépenses moyennes sur son réseau (datant du début des années 2000), en invoquant le secret des affaires. Or, d'une part depuis cette date les coûts peuvent avoir évolué différemment de l'inflation générale, et d'autre part la section Gannat-Vichy a comme caractéristique d'avoir une barrière de péage pleine voie. Même si la section est adossée pour l'entretien courant à un centre d'entretien pré-existant, cette barrière pleine voie engendre nécessairement des surcoûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance des installations. Les coûts d'exploitation et de maintenance annoncés peuvent être considérés comme au mieux une estimation sans doute plus faible que la réalité.

Pour la même raison invoquée (secret des affaires), APRR n'a pas fourni d'estimations des coûts de grosses réparations ni de leur chronologie,

L'A 719 est intégrée dans la concession d'APRR par avenant à la concession pré-existante. Le financement de l'opération n'a pas été individualisé. Le coût de sa construction a été intégré dans le contrat liant APRR avec l'autorité concédante, sans transfert financier entre le concédant et le concessionnaire. En conséquence, il s'agit d'un financement global de nombreuses opérations équilibrées par les péages de l'ensemble de la concession, qui rend quasi-impossible l'identification des revenus spécifiques affectés à la section Gannat-Vichy.

Considérant les informations à disposition, on peut estimer que l'exploitation et la maintenance sont financées par le péage de l'A 719 et par les recettes de péage générées par le trafic supplémentaire induit sur l'A 71. On peut estimer aussi que la construction et les

grosses réparations sont couvertes par les revenus globaux de la concession : en effet, une évolution du contrat d'APRR lui a permis en compensation le droit de percevoir à des niveaux plus élevés et/ou sur des durées plus longues. L'A 719 n'étant qu'un parmi plusieurs investissements concernés par cette évolution de contrat, il n'est possible de connaître le bilan de cette compensation.

### **Volet Environnemental :**

Le bilan environnemental, réalisé cinq ans après la mise en service, montre une bonne conformité aux engagements.

La qualité des eaux souterraines et superficielles a été préservée.

La biodiversité est bien protégée grâce à des mesures compensatoires (zones humides, corridors écologiques, passages faune)...

Aucune atteinte majeure au patrimoine n'a été constatée, et des plantations ont protégé visuellement les monuments.

Les niveaux sonores et la qualité de l'air respectent les seuils réglementaires.

L'intégration paysagère est satisfaisante, malgré des retards dans le développement des boisements compensateurs.

### **Impacts territoriaux et économique :**

L'impact sur la démographie et l'économie est une forme de périurbanisation. La croissance positive à Gannat contraste avec une tendance globale à la baisse dans la zone d'étude. La création d'emplois après les travaux, et plus globalement l'impact sur l'attractivité économique et la démographie ne sont pas démontrés.

## Introduction

Par lettre du 19 novembre 2024, la directrice des mobilités routières a demandé que le bilan LOTI ex post de l'A719 section Gannat-Vichy soit soumis à l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) selon les dispositions des articles R 1511 8 et 9 du Code des Transports.

Le bilan LOTI a été établi par la société APRR concessionnaire de cette autoroute et adressé à la Direction des mobilités routières (DMR) en décembre 2023.

La DMR a demandé l'avis technique du Cerema qui lui a été remis en octobre 2024.

### Rappel de la procédure

Les articles L. 1511-2 et L. 1511-6 du code des transports prévoient que les grands projets d'infrastructures réalisés avec le concours de financements publics font l'objet d'un bilan des résultats économiques et sociaux, établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. Ce bilan *ex post* vise à apprécier les différents impacts de l'infrastructure sur les territoires concernés et à s'assurer de l'atteinte des objectifs prévus au stade de projet. Il doit également comprendre un volet sur le financement du projet. Le bilan doit présenter une analyse comparée entre d'une part la situation prévue ex ante lors de la déclaration d'utilité publique (DUP) et d'autre part la situation réellement observée ex post après la mise en service de l'infrastructure. Il doit essayer d'expliquer les écarts entre ces deux situations afin notamment d'en tirer des retours d'expérience utiles pour améliorer les méthodes de prévision et d'évaluation des projets.

Un bilan est réalisé pour les opérations dont le choix préalable a fait l'objet d'une évaluation, ce qui inclut notamment toutes les opérations dépassant un seuil financier fixé à 83,1 M€<sup>3</sup>. En l'occurrence, ce projet de section d'autoroute avait un coût d'investissement *ex ante* supérieur à ce seuil avec un montant de 94 M € aux conditions économiques de 2009.

Le bilan doit faciliter une comparaison *ex post*, donc reprendre les choix soumis à l'évaluation et notamment : l'efficacité économique et sociale de l'opération, les choix environnementaux, les coûts économiques réels dont ceux des atteintes à l'environnement.

L'instruction technique applicable dépend de la date du bilan socio-économique ex ante du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique de l'A 719 datant de 2011, la méthodologie utilisée pour les évaluations *ex ante*, et donc la référence réglementaire à prendre en compte pour les évaluations *ex post* est l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005 (dite "instruction-cadre de Robien").

L'instruction-cadre précise les attentes du bilan LOTI<sup>4</sup>:

« *Le bilan LOTI a posteriori des résultats économiques et sociaux a pour premier objet de confronter la réalité aux prévisions, espérances et craintes exprimées dans l'évaluation* »

<sup>3</sup> Selon le guide méthodologique du SETRA « Évaluations des bilans ex post pour les projets routiers » datant de décembre 2011 cette valeur de 83,1 M€ aurait été mise à jour dans une circulaire datant du 20/4/1989 et laissée inchangée depuis lors.

<sup>4</sup> Éléments de la sous-section 6.4 (page 28) de l'Instruction-cadre du 25 mars 2004 (version mise à jour le 27 mai 2005) relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport

*initiale. Il doit donner des éléments d'appréciation sur les conditions de réalisation de l'opération et d'exploitation de l'ouvrage tout comme sur ses effets de toutes sortes. Il doit également permettre de s'assurer que les engagements de l'État et du maître d'ouvrage ont bien été tenus, et de vérifier a posteriori leur pertinence. (...)*

*« Afin d'expliquer les écarts entre la réalité constatée et les prévisions, cette analyse doit porter sur tous les composants de l'évaluation initiale en mettant l'accent sur les éléments qui expliquent le mieux ces écarts :*

- Historique, objectifs et description de l'opération ;*
- Définition du scénario de référence (sans projet) ;*
- Consistance, coût et modalités de financement des investissements ; coûts d'entretien et d'exploitation ;*
- Effets du projet sur les usagers : amélioration des services rendus quantitatifs et qualitatifs (accessibilité, rapidité, coût, fiabilité, confort, commodité, sécurité) ;*
- Trafics et recettes (sur la nouvelle infrastructure, sur les autres infrastructures concernées du même mode et sur les autres modes) et effets sur l'organisation plurimodale des transports (transferts modaux).*
- Rentabilité socio-économique pour la collectivité (décomposée par catégorie d'agents) ;*
- Rentabilité financière (pour le gestionnaire de l'infrastructure et le cas échéant les opérateurs de transports et les autres opérateurs) et impact sur les finances publiques de l'État et des collectivités territoriales.*
- Engagements de l'État ou du maître d'ouvrage notamment en ce qui concerne les impacts sur l'environnement, et la compatibilité avec un développement durable ;*
- Impacts sur l'aménagement des territoires, le développement économique et l'emploi, en fonction de la spécificité de l'opération. »*

Pour le bilan environnemental la circulaire qui s'applique pour ce bilan LOTI est celle du 15 décembre 1992 sur les grands projets d'infrastructures, dite circulaire « Bianco ».

## Présentation de l'opération

L'opération de l'A 719 Gannat-Vichy est une liaison autoroutière à 2x2 voies, d'une longueur de 13,7 kilomètres en tracé neuf, mise en service en janvier 2015. Elle prolonge la première partie de l'A 719 (appelée dans le dossier « antenne de Gannat »), qu'est le contournement de Gannat mis en service en 1997. Cette antenne rejoint à l'ouest l'A 71.

Le nouveau tronçon relie l'antenne de Gannat (au niveau du diffuseur n°15 de Gannat-Est) à la RD 2209 à Espinasse-Vozelle, à l'ouest de Vichy (cf. [Figure 4 Plan de l'A719 Gannat-Vichy](#) (tracé en rouge), (source APRR). L'ensemble du tracé, y compris la section antérieure de l'A 719, est concédé à la société APRR. Le projet s'inscrit dans un programme plus large d'amélioration de la desserte routière de Vichy.

La déclaration d'utilité publique (DUP) a été prise le 16 août 2011.

Deux compléments de diffuseurs ont été mis en service en 2013 et 2014 sur l'antenne de Gannat en complément du prolongement. Ces compléments de diffuseurs ne font pas partie du projet étudié mais ils ont eu un impact sur son trafic.



Figure 1 Plan routier (source IGN)

Entre le dossier d'enquête publique et la réalisation, le projet a connu les évolutions suivantes :

### Déroulement du projet :

Dates	Événements
5 novembre 2004.	Concession à APRR du prolongement de l'A 719 entre Gannat et Vichy
Juin 2009	Production du dossier d'enquête publique
Janvier-février 2010	Enquête publique préalable à la DUP
16 août 2011	Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
Septembre 2012.	Acquisitions foncières et début des travaux préparatoires
Avril 2013	Début des travaux principaux
18 décembre 2013	Mise en service du complément du demi-diffuseur n°14
12 janvier 2015	Mise en service du prolongement de l'A 719

## **Aménagements annexes réalisés par le maître d'ouvrage :**

- Ouvrages hydrauliques (OH) : 17 ouvrages seulement ont été réalisés dans le cadre du projet, l'OH de l'Andelot ayant été préservé et l'OH sur le Révillon finalement non réalisé.
- Dérivations de cours d'eau : 8 dérivations de cours d'eau ont été réalisées.
- Bassins multifonctions : 7 bassins multifonctions de rétention, contention et traitement des apports routiers ont été mis en place.
- Rétablissement des écoulements de bassins intermittents : 19 ouvrages ont été réalisés.

## **Modifications des règles de circulation sur les voiries locales :**

- Interdiction de circulation des poids lourds mise en place sur la RD 2209 dans la traversée de Cognat-Lyonne à la suite de l'ouverture de la section Gannat-Vichy de l'A 719.
- Zone 30 instaurée sur la place du Champ de Foire à Gannat, à proximité de l'intersection entre les RD 998 et RD 2009.

## **Objectifs du projet**

Les objectifs<sup>5</sup> de l'autoroute A 719 sont les suivants :

1. Favoriser l'accès de Vichy au réseau structurant national : Paris via l'A 71, le sud-ouest via l'A 89, l'ouest via la RCEA et le sud via l'A 75.
2. Rapprocher Vichy de Clermont-Ferrand, afin de favoriser l'émergence d'un projet métropolitain 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.
3. Redonner à la RD 2209 une vocation locale (desserte locale, agricole...) et ainsi réduire les nuisances pour les bourgs traversés par cette route.
4. 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.

Le premier objectif mérite quelques précisions. Vichy est en effet au centre d'un vaste ensemble de voiries structurantes qui ne la traversent pas :

- à l'ouest sur un axe nord-sud l'A 71 relie Orléans à Clermont-Ferrand. Cet axe se prolonge plus au sud par l'A 75.
- au sud sur un axe est-ouest, l'A 72 permet de rejoindre Saint-Etienne et Lyon depuis Clermont-Ferrand.
- au nord-est, sur un axe sud-est à nord-ouest, la RN 7 relie Roanne à Moulins.

---

<sup>5</sup> Ces objectifs sont détaillés dans la pièce C (Notice) du dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

- plus au nord, au niveau de Moulins, l'A 79 (ex-N79, appelé autrefois RCEA) permet une liaison est-ouest.

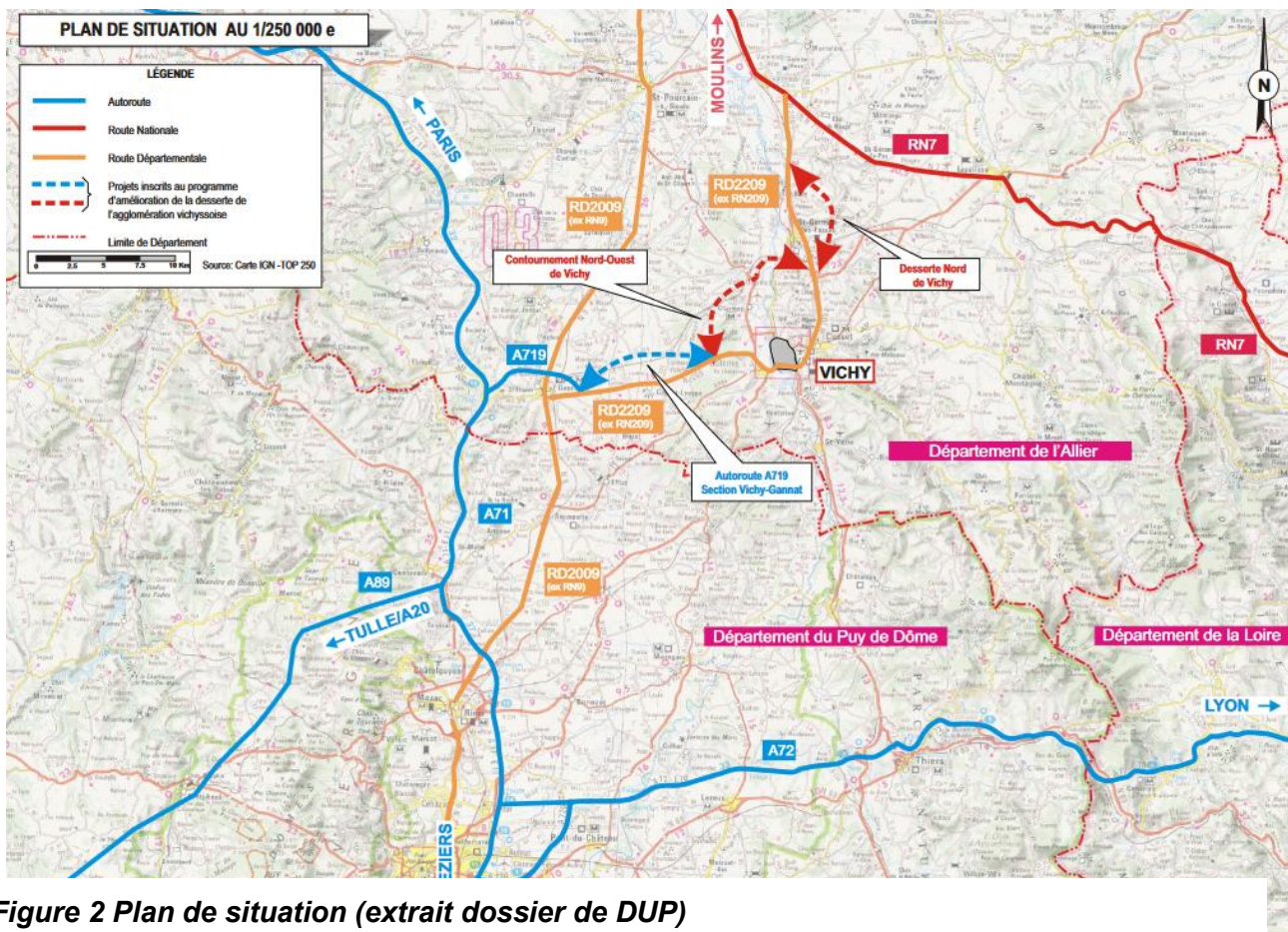
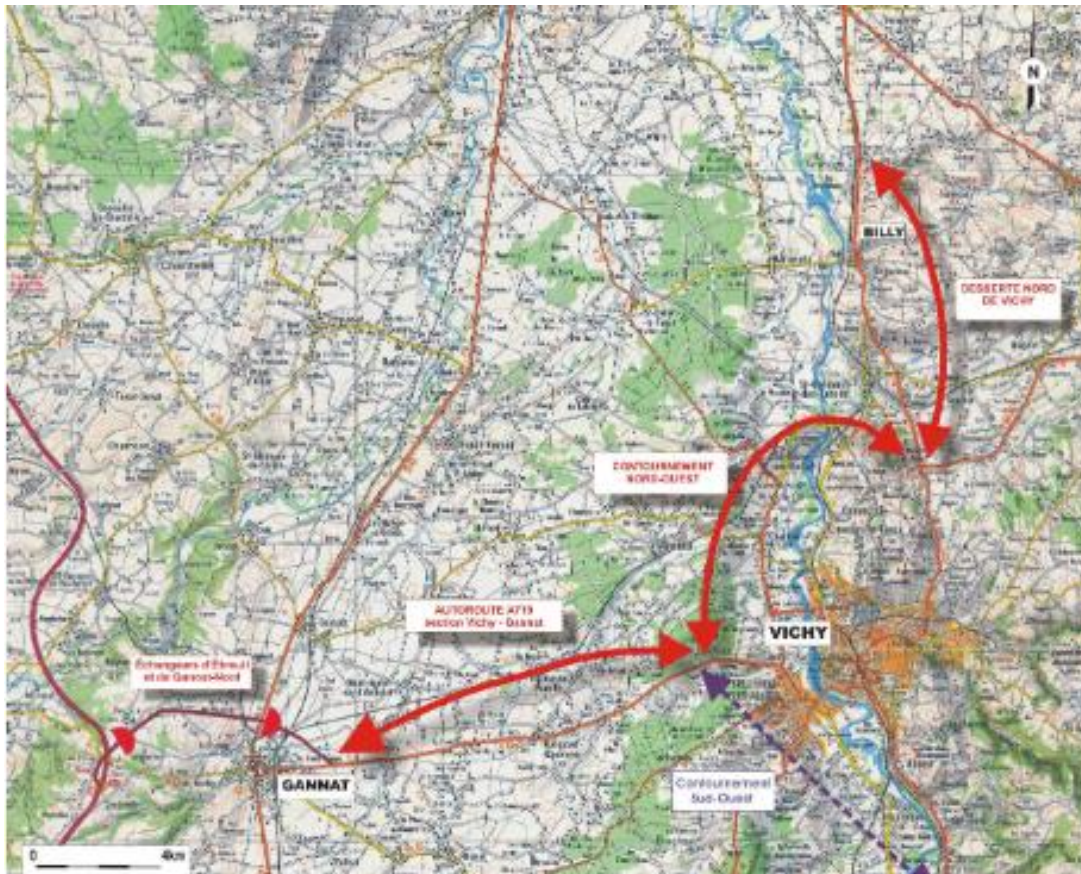


Figure 2 Plan de situation (extrait dossier de DUP)

Vichy n'était pas relié à ces grands axes par des voies rapides. La construction de l'A 719 fait partie d'un programme d'investissements destinés à raccorder Vichy au réseau autoroutier

structurant. Dans le dossier d'enquête publique, cet effet réseau se traduisait par la prise en compte dans l'évaluation socio-économique de deux horizons : celui de l'ouverture au trafic de l'A 719 et celui de l'ouverture au trafic du contournement nord-ouest de Vichy (CNOV prévu pour 2020) et qui était destiné à le compléter.



**Figure 3 Le programme de desserte de Vichy  
(extrait Dossier de DUP -Cete de Lyon fond IGN)**

## Composition du dossier

Le dossier du bilan ex post présenté par APRR se compose des documents suivants :

- un rapport de synthèse
- un volet socio-économique
- un volet environnemental

Le volet environnemental est structuré autour des thématiques suivantes, en cohérence avec l'organisation du dossier de bilan intermédiaire et du dossier des engagements de l'État :

- le milieu physique (les eaux superficielles et souterraines),
- le milieu naturel,

- le milieu humain (l'agriculture, l'aménagement et le cadre de vie, le patrimoine culturel et archéologique, les niveaux sonores, la qualité de l'air, le patrimoine)
- le paysage,
- les emprunts et les dépôts de matériaux.

Pour chaque thématique, le plan suivi est le suivant :

- L'état initial,
- Les engagements de l'État,
- Les études et procédures complémentaires,
- Les conclusions du bilan intermédiaire environnemental réalisé en 2016,
- Les mesures, leurs suivis et les résultats réalisés dans le cadre du présent bilan,
- Les conclusions et préconisations.

Le dossier inclut également des annexes :

- Carte de synthèse pour les milieux physique et humain
- Eaux superficielles : résultats des mesures quantitatives et physico-chimiques réalisées 2020 sur les cours d'eau prélevés
- Eaux souterraines : Résultats des mesures quantitatives et physico-chimiques 2020
- Carte de synthèse pour le milieu naturel

## Éléments complémentaires au dossier

Les éléments complémentaires suivants ont été pris en compte pour le présent avis.

Tout d'abord, à ce dossier ont été jointes dans l'envoi de la DMR les analyses du CEREMA sur le rapport et qui sont elles-mêmes réparties en deux volets :

- un avis sur le volet « transport » datant du 31/10/2024,
- un avis sur le volet « environnemental » datant du 24/10/2024.

Les comptes-rendus des deux réunions du Comité de suivi des engagements de l'État du 28 janvier 2014 et du 24 juin 2015 ont aussi été intégrés au dossier étudié.

En outre, APRR a apporté une « réponse à l'avis du Cerema sur le volet socio-économique » dans une note datée du 9 décembre 2025. Les précisions apportées par cette note ont servi aussi à nourrir ce rapport.

## Remerciements

Le missionné remercie les personnes rencontrées lors de la mission (cf. [Annexe 3](#) Liste des personnes rencontrées) : la DMR pour son aide tout au long de sa mission ; le CEREMA pour avoir organisé une réunion explicative de ses dossiers de relecture et APRR (avec A7 Conseil) pour l'organisation d'une visite de l'A719 le 20 janvier 2026 et pour ses réponses à ses

questions au fil de l'eau.

Doivent également être remerciés aussi le service de Documentation de l'IGEDD et le service Archives de la DREAL Auvergne Rhône Alpes qui a transféré et mis à disposition les versions papiers du dossier d'enquête publique.

# 1 Coûts de construction et d'exploitation

## 1.1 Coûts de construction

Le coût de l'infrastructure, tel qu'indiqué dans le dossier d'enquête publique, était estimé à 98,7 millions d'euros (M€) hors taxes, aux conditions économiques de janvier 2008 (*Nota bene* : dans le document F du dossier de la DUP, on indique 83 M€ en valeur 2005). Ramené aux conditions économiques de janvier 2020, cela représentait 119,0 M€ HT.

Ce coût ne comprend pas l'opération annexe de complément des diffuseurs n°13 et n°14 qui sont situés en dehors de la section Gannat-Vichy.

D'après le bilan, le coût réel de la construction de l'autoroute sur le périmètre initial a été de 94,0 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2009, soit 111,1 M€ HT aux conditions de janvier 2020<sup>6</sup>.

Interrogé, APRR a confirmé que le coût final ex post comprend bien les mesures de réduction des impacts pour l'environnement (estimées dans le dossier d'enquête publiques à 10 253 350 € HT en valeur 2008), les mesures compensatoires du projet (estimées initialement à 700 000 € HT) et d'archéologie (estimées initialement à 800 000 € HT).

L'opération a donc coûté au concessionnaire 8 M€<sup>2020</sup> (-6,6%) de moins que prévu. Malheureusement, le bilan d'APRR ne donne pas le détail des postes de dépenses renseignées dans l'enquête publique<sup>7</sup>, et ne précise par la composition de cet écart.

Ces montants sont l'occasion d'interroger les termes de l'Arrêté du ministre chargé des transports prévu au dernier alinéa de l'article R1511-1 du code des transports. En effet, le seuil déclenchant un bilan ex post est de 83,1 M€ depuis avril 1989 (cf. [note de bas de page 3 ci-dessus](#)). Or l'indice TP01 est passé de 338,8 à cette date à 615,9 en janvier 2009 (*nota bene* : on utilise ici l'ancien indice TP 01 antérieur à 2010<sup>8</sup>): si le seuil avait été actualisé avec l'indice TP01 il serait donc passé à 151 M€ en valeur 2009. Avec un coût de 94 M€, l'A 719 Gannat-Vichy n'aurait alors pas fait l'objet d'un bilan LOTI réglementaire. Or certains effets de cette infrastructure (cf. sections sur la sécurité routière, sur les dynamiques territoriales) sont ténus, et un bilan socio-économique simplifié aurait été sans doute suffi. Cela s'explique par le fait que ce tronçon est relativement petit et qu'il est donc difficile de mettre en évidence des effets indirects.

**Recommandation 1. (DGITM) Réfléchir à l'intérêt d'actualiser le seuil de 83,1M€ pour le déclenchement d'un bilan ex post.**

## 1.2 Coûts d'exploitation et de maintenance

---

<sup>6</sup> Cela correspond effectivement à une réévaluation basée sur l'indice TP 01 de janvier de chaque année (92,4 pour 2008, 94,3 pour 2009 et 111,4 pour 2020).avec le nouveau TP 01 base 100 en 2010

<sup>7</sup> Section E page E175 du dossier d'enquête publique

<sup>8</sup> Le TP 01 comme d'autres indices ont été modifiés en 2015 avec une mise à jour base 100 en janvier 2010. Pour les opérations programmées avant cette date et réalisées après, il est nécessaire d'utiliser soit l'ancienne base soit la nouvelle en fonction des dates.

Le bilan LOTI doit comparer les coûts d'exploitation et de maintenance du projet prévus dans le dossier de DUP puis observés sont les suivants :

- Prévisions du dossier de DUP :

Pour la première année d'exploitation, les coûts d'entretien et d'exploitation étaient estimés à 1,2 M € aux conditions de 2000. Cela représentait un coût kilométrique de 88 000 € HT aux conditions de 2000, pour un linéaire de 13,7 kilomètres.

- Coûts indiqués dans le bilan LOTI :

Les coûts d'exploitation, d'entretien courant et de gestion, hors impôts et taxes retenus s'élèvent à 150 000 euros HT par kilomètre aux conditions de 2005. Ramenés aux conditions de 2000 avec l'indice des prix de l'INSEE, ces coûts ressortent à l'équivalent de 136 000 euros HT par kilomètre pour une année.

Les coûts déclarés par APRR sont supérieurs d'environ 50% aux coûts prévisionnels du dossier de DUP.

En fait, comme l'indique le bilan, ces coûts ne correspondent pas à des dépenses réelles mais sont issus des données comptables moyennes sur l'ensemble d'APRR et pour les années 2002,2003,2004.

Interrogée, APRR avance comme justification que les coûts réels font partie du « secret des affaires » et qu'elle s'en remet aux derniers coûts rendus publics.

Ceci est problématique à plusieurs titres :

- pour la pertinence de l'analyse financière ( cf. [4.2 Analyse de la rentabilité financière](#)) ;
- pour la méthodologie même des déclarations d'utilités publiques : en effet le Dossier d'enquête publique datant de 2009 aurait dû en bonne logique s'appuyer également sur ces mêmes coûts moyens qui sont antérieurs à 2009. On n'aurait eu plus qu'à constater que les coûts ex post sont restés identiques à ceux ex ante !

Il apparait nécessaire de revoir la méthodologie de prise en compte des coûts constatés, faute de quoi c'est tout un pan de l'analyse ex post qui serait vidé de sa substance.

**Recommandation 2. (DGITM). Revoir et actualiser la méthodologie de prise en compte des coûts d'exploitation et de maintenance pour les rapprocher de la réalité tout en prenant en compte le secret des affaires**

Par ailleurs, l'indice des prix à la consommation a été pris pour actualiser les coûts de maintenance et d'exploitation alors que selon le guide du SETRA il aurait fallu utiliser le TP 09 pour la partie entretien.

Enfin, il manque les coûts des « grosses réparations » actualisables selon le TP 01 et qui n'apparaissent nulle part (à moins qu'elles ne soient incluses dans la maintenance). Elles sont pourtant contractuellement à la charge du concessionnaire. Quand bien même, ce sont des dépenses significatives à l'échelle de l'évaluation (50 ans).

## 2 Analyse des trafics

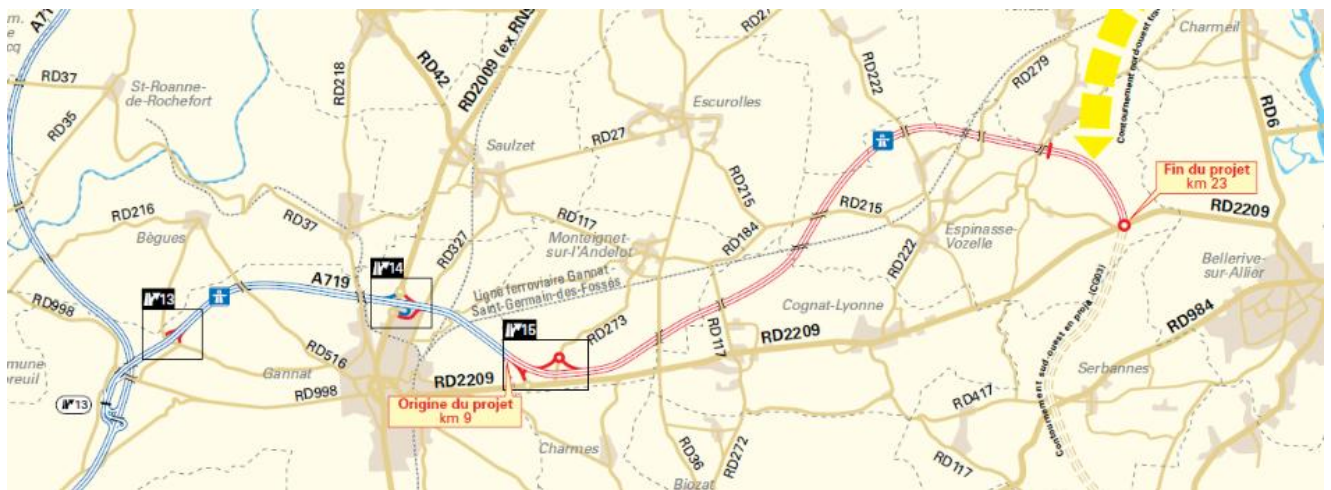


Figure 4 Plan de l'A719 Gannat-Vichy (tracé en rouge), (source APRR)

### 2.1 Trafic sur l'A 719

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) estimé pour l'A719 Gannat-Vichy dans le dossier d'enquête publique était de 5 500 véhicules/jour, dont 800 poids lourds (15% du total), à l'horizon de l'ouverture en 2012 (avec l'hypothèse que le contournement Sud-Ouest de Vichy serait en service). Pour l'horizon 2020, il était estimé ex ante à 8 100 véhicules/jour, dont 16% de poids lourds, en faisant l'hypothèse que les contournements Sud-Ouest et Nord-Ouest de Vichy seraient tous deux mis en service.

Le dossier fournit des données de trafic observées pour les années 2015 à 2019 c'est à dire entre la première et la cinquième année après mise en service correspondante à la période requise du bilan *ex post*. Dans son dossier complémentaire APRR a aussi fourni les chiffres pour la période post-COVID soit la période 2021-2024, ce qui permet d'apporter certains éclairages sur l'évolution du trafic.

Les trafics observés en TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) pour l'A 719 Gannat-Vichy ont été les suivants :

- En 2016 : 4 450 véhicules par jour (dont 3 850 véhicules légers et 600 poids lourds).
- En 2019 : 5 000 véhicules par jour (dont 4 225 véhicules légers et 775 poids lourds).

Les données de 2020 ne sont pas retenues pour l'analyse en raison de la crise sanitaire du Covid-19.

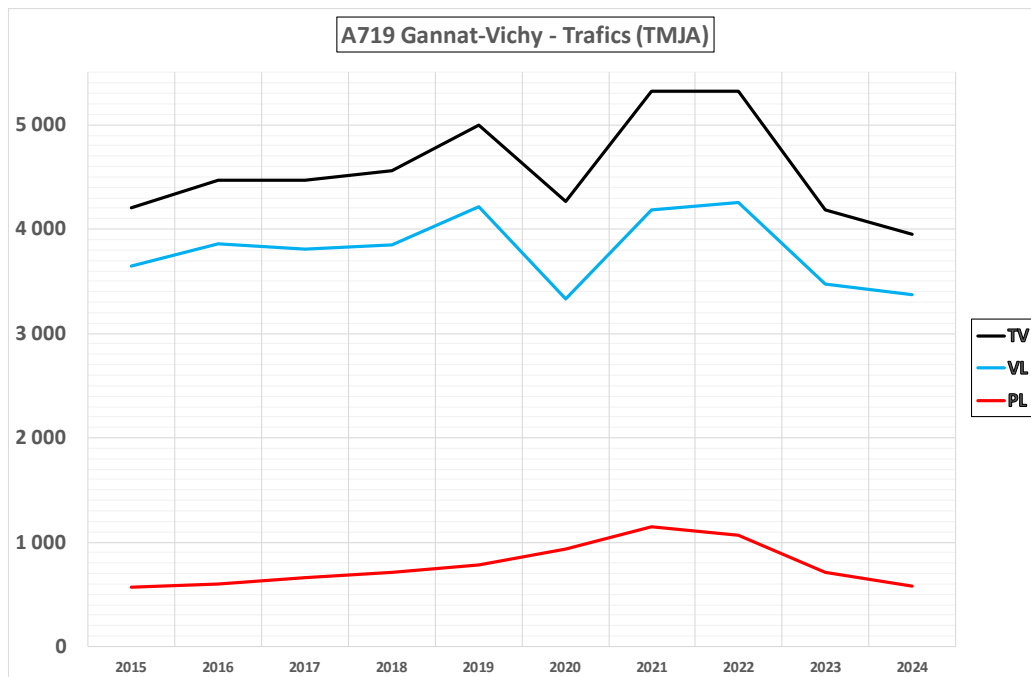
En l'absence de contournement Nord-Ouest le trafic constaté en 2019 n'est pas directement comparable avec celui prévu ex ante pour 2020. Malgré cela, le trafic observé en 2020 s'avère relativement proche de celui qui était prévu pour l'année de l'ouverture :

- 5000 observés en 2019, contre 5500 véhicules toutes classes prévus pour 2012 ;

- 775 poids lourds comptés en 2019, contre 800 prévus pour 2012

Tout s'est donc passé comme si, après une montée en charge plus lente que prévue, le trafic réel avait rejoint le trafic attendu pour l'ouverture.

Ceci est en dehors de la temporalité du présent bilan mais on peut constater cependant, d'après les informations apportées ultérieurement (en 2025) par APRR, dans sa note de réponse (cf. Éléments complémentaires au dossier) qu'après une remontée en 2022 le trafic a baissé sensiblement en 2023 et 2024 et est même inférieur à celui de 2019.



**Figure 5 Trafic A 719**

Source : APRR (2025), bilan ex post

Tous véhicules, véhicules légers, poids lourds

APRR explique cette baisse en 2022-2023, par la mise à 2 x 2 voies de la RN 79 dans l'Allier (ex-RCEA) en 2022. La RN 79 est devenue l'A 79, dont le concessionnaire est ALIAE, filiale d'APRR et de EIFFAGE. Cette autoroute pourrait avoir capté du trafic longue distance Est-Ouest qui circulait sur le barreau Vichy-A 71.

## 2.2 Évolution des trafics sur le projet et les voies concurrentes

La méthodologie utilisée dans le bilan LOTI pour estimer les reports de trafic a été la suivante :

- pour le trafic local, APRR a considéré que la demande globale n'a pas évolué. Le trafic s'est donc reporté en totalité.
- pour le trafic à longue distance, APRR s'est appuyé sur un calcul par double différence entre l'évolution moyenne du trafic sur le réseau APRR et celle sur l'A 71<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Une partie de ces chiffres relèverait du secret des affaires Le détail des calculs n'est donc pas fourni.

L'évolution du trafic sur les voies concurrentes locales est la suivante :

- RD 2209 (Gannat - Vichy) : Cette voie a été fortement déchargée entre 2014 et 2015, avec une baisse du trafic total d'environ 3 400 véhicules/jour, passant de 8 400 à 5 000 véhicules/jour. La baisse a été particulièrement importante pour les poids lourds, qui sont passés d'environ 900 à 350 véhicules/jour. Le trafic des véhicules légers a diminué de 7 500 à 4 700 véhicules/jour. Après 2015, la baisse s'est poursuivie mais à un rythme plus lent.
- RD 1093 (Vichy - Clermont-Ferrand) : Cette voie a été déchargée d'environ 1 200 véhicules/jour au niveau de la sortie de Vichy entre 2014 et 2016, ce qui représente environ 20 % de son trafic. Cela indique un report des trajets Vichy - Clermont-Ferrand vers l'itinéraire A 719-A 71.
- RD 998 et RD 906E : Ces voies ont également connu des baisses de trafic liées aux aménagements complémentaires et à la mise en service du CSOV après 2016.
- RD 6 et RD 67 : Ces voies ont connu une hausse de trafic, mais le lien avec la mise en service de l'A 719 n'est pas évident. Il pourrait s'agir de reports issus d'itinéraires lointains ou d'une dynamique locale sans rapport avec l'A 719.
- RD 27 (nord de Vichy) : Une légère baisse de 200 véhicules/jour a été observée, le trafic semblant être reporté sur l'A 719.

En résumé, le prolongement de l'A 719 a eu pour effet de décharger la RD 2209 et la RD 1093, tandis que l'impact sur d'autres voies concurrentes locales est moins identifiable ou inexistant.

Pour le trafic longue distance, APRR estime que l'A 719 aurait bénéficié d'un report d'environ 100 véhicules/jour du trafic longue distance. Comme indiqué au paragraphe précédent, ceci aurait été remis en cause après 2022, suite à la mise à niveau et la réouverture de l'A 79.

## 2.3 Analyse de la situation de référence

### 2.3.1 Réseau de référence

Les éléments suivants, différents de la situation prévue par le dossier d'enquête, sont à prendre en compte :

- Le complément des deux diffuseurs de l'A 719 n°13 Gannat-Ouest/Ebreuil et n°14 Gannat-Nord qui étaient initialement des demi-diffuseurs tournés vers l'ouest a été réalisé.
- Une interdiction de circulation des poids-lourds sur la RD 2209 a été mise en place dans la traversée de Cognat-Lyonne favorisant ainsi les reports sur l'A 719.

Ces deux éléments sont positifs pour le trafic sur l'A 719 mais leur effet est difficile à isoler.

En revanche, le contournement Nord-Ouest de Vichy n'a pas été réalisé à l'horizon ouverture + 5 ans, ce qui a une grande incidence sur le niveau de trafic sur l'A 719. Sa DUP a été prise seulement le 15 décembre 2023 et le début des travaux est prévu pour la fin 2026.

Le contournement sud-ouest a effectivement été réalisé et ouvert à la circulation en 2016.

### 2.3.2 Trafic et niveau de péage

L'autoroute est à « péage ouvert », avec un portique d'entrée/sortie situé du côté de Vichy de l'A 719.



**Barrière de péage de l'A719 (photo Frédéric Ricard)**

Selon le dossier de DUP (pièce F évaluation socio-économique), le niveau de péage kilométrique prévu était le suivant :

Véhicules légers (VL) :	0,068 € <sup>2000</sup> TTC
Poids lourds (PL):	0,147 € <sup>2000</sup> HT

Le niveau de péage à l'ouverture de l'A 719 Gannat-Vichy, en 2015 et celui en 2020 étaient les suivants :

Type de véhicule	Tarif 2015 (€ <sub>courants</sub> )	Tarif 2020 (€ <sub>courants</sub> )
Véhicule léger	1,00 € TTC	1,10 € TTC
Poids lourd (moyenne)	2,38 € HT	2,50 € HT

Figure 39 : Tarifs de péage 2015 et 2020 à la barrière de péage de Vichy (€<sub>courants</sub>, source : APRR)

Selon le volet socio -économie du rapport on pourrait comparer ces tarifs à ceux prévus par la DUP en euros constants :

Type de véhicule	Tarif kilométrique Praticué en 2015	Tarif kilométrique Praticué en 2020	Tarif kilométrique 2000 Dossier de DUP
Véhicule léger	0,067 € <sub>2000</sub> TTC	0,062 € <sub>2000</sub> TTC	0,068 € <sub>2000</sub> TTC
Poids lourd (moyenne)	0,111 € <sub>2000</sub> HT	0,110 € <sub>2000</sub> HT	0,147 € <sub>2000</sub> HT

Figure 40 : Comparaison des tarifs pratiqués et prévus dans le dossier de DUP à la barrière de péage de Vichy

Le rapport du CEREMA (volet Transport) relève une erreur de calcul et, après correction présente le tableau des tarifs suivants :

Type de véhicule	Tarif kilométrique pratiqué en 2015 (€2000)	Tarif kilométrique pratiqué en 2020 (€2000)	Tarif kilométrique prévu par la DUP (€2000)
VL €TTC	0,059	0,061	0,068
PL (moyenne) €HT	0,14	0,139	0,147

Les calculs du CEREMA s'avèrent être les bons<sup>10</sup>. La société APRR a d'ailleurs reconnu par un message mail l'erreur présente dans son dossier de bilan *ex post*.

Néanmoins, l'utilisation de l'indicateur « tarif kilométrique » crée en fait des incertitudes : en effet, dans la note F4.2 de la DUP il est indiqué que le tarif kilométrique a été calculé sur une base d'une longueur de 12 km alors même que l'autoroute a une longueur réelle de 13,7 km.

Le raisonnement qui permet d'arriver à ces 12 km n'est pas indiqué dans le dossier de DUP.

Il est préférable, dans ces conditions, de comparer les tarifs de péage *ex ante et ex post* à la barrière de Vichy : pour cela on recalcule tout d'abord le tarif *ex ante* en multipliant le tarif kilométrique prévu par 12 km.

Ce calcul permet d'obtenir que les tarifs de péage prévus à la DUP étaient de 0,816 €<sup>2000</sup> TTC pour les VL et 1,764 €<sup>2000</sup> HT pour les PL.

On peut alors comparer ces tarifs *ex ante* aux valeurs réelles de péage à a barrière de Vichy (*ex post*).

On s'aperçoit ainsi que le tarif pratiqué pour les véhicules légers en 2015 (corrigé des effets de l'inflation) correspondait à celui prévu dans la DUP mais qu'il est finalement devenu plus élevé depuis 2020,

En revanche le tarif pour les poids lourds est notablement plus élevé dès 2015 que celui

<sup>10</sup> En actualisant avec l'Indice des prix à la Consommation : valeur 118,47 en 2000, valeur 148,22 en 2015 et valeur 154,13 en 2020 et en se basant sur une longueur de 13,7 km.

prévu dans la DUP (plus de 22%).

Dès lors, la montée en puissance plus lente que prévue du trafic poids lourds (constatée au paragraphe 2.1 ci-dessus) pourrait avoir pour origine ce niveau de péage plus élevé de 22%, par rapport aux engagements de la DUP.

Type de véhicule	Tarif	Tarif	Tarif prévu en 2000
	Pratiqué en 2015	Pratiqué en 2020	Dossier de DUP
Véhicule léger	0,81 €2000 TTC	0,86 €2000 TTC	0,82 €2000 TTC
Poids lourd (moyenne)	2,15 €2000 HT	2,19 €2000 HT	1,76 €2000 HT

**Figure 6 tarifs comparés à la barrière de péage**

Source : Note de réponse (APRR)

## 2.4 Conclusion de la partie trafic

- La situation du maillage autoroutier constaté en 2000 n'est pas la même que celle attendue dans le dossier de l'enquête publique : l'absence du contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV), qui aurait créé une continuité avec la section Gannat -Vichy, a obéré la montée en puissance du trafic prévue à cet horizon.
- la section a bénéficié dans une moindre mesure d'un report de trafic sur la liaison Clermont-Ferrand Vichy ( RD 1093) : ceci ne compense pas l'absence du CNOV.
- le niveau de péage des véhicules légers est comparable à celui qui était prévu mais celui des poids lourds est nettement plus élevé. Ceci a certainement dû jouer dans la montée en puissance tardive du trafic de poids lourds, malgré les restrictions concomitantes de circulation sur la voirie parallèle.
- en conséquence, après une montée en puissance lente, le trafic constaté en 2019 est relativement proche de celui prévu pour l'ouverture, mais plus faible que celui prévu la même année avec le CNOV.
- les dernières données fournies par APRR montrent un trafic post-COVID qui stagne voire régresse, sans doute à cause du report sur l'A79.

## 3 Sécurité et qualité de service

Les gains pour les usagers sont ceux liés à l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de service. Sur ce second aspect, l'évolution à la baisse des temps de parcours constitue la seule donnée quantifiable, les autres aspects (confort de conduite) restant plus qualitatifs.

### 3.1 Sécurité

L'autoroute ayant une faible longueur et un faible trafic, l'utilisation du ratio d'usagers tués par kilomètre parcouru n'est fort heureusement pas pertinent

Le bilan utilise le taux d'accidents corporels pour 100 millions de kilomètres parcourus<sup>11</sup> qui s'obtient par la formule suivante :

$$\tau = \frac{(\text{Nombre d'accidents corporels}) \cdot 10^8}{\text{TMJA} \cdot \text{longueur} \cdot \text{durée}}$$

Les gains de sécurité routière de cette infrastructure sont les suivants :

Prévisions du dossier de DUP : Le dossier de DUP prévoyait que le report de trafic des routes départementales vers l'autoroute permettrait d'éviter en moyenne deux à trois accidents corporels par an, un tué par an et entre trois et cinq blessés par an.

Le ratio d'accidents corporels sur la RD 2209, dans la période 1999-2003, était de 1,9, contre 3,6 en moyenne sur ce type de route. Le niveau de sécurité initial était assez bon, donc difficile à améliorer.

Observations après mise en service :

Sur l'A719 Gannat-Vichy (section nouvelle), seuls deux accidents corporels ont été recensés sur la période 2015-2019, occasionnant trois blessés et aucun tué.

Le ratio d'accidents corporels pour 100 millions de kilomètres parcourus sur l'A719 Gannat-Vichy est donc de 1,79 pour la période 2015-2019, ce qui est inférieur à la moyenne des autoroutes concédées en France (1,9).

Le ratio de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus est de 0 sur l'A719 Gannat-Vichy, contre 0,16 pour l'ensemble des autoroutes concédées.

Le report des véhicules de la RD 2209 vers l'A 719, une voie plus sûre, aurait permis d'éviter environ un accident corporel par an et un tué tous les quatre ans.

On a comparé ces chiffres avec ceux publiés par l'ASFA pour les autoroutes concédées. Le ratio d'accidents corporels pour 100 millions de kilomètres parcourus a suivi l'évolution suivante :

---

<sup>11</sup> dans le rapport de bilan LOTI est utilisé le ratio du nombre d'accidents corporels pour un milliard de kilomètres parcourus mais on a préféré utiliser le ratio le plus usité et faire la conversion..

**Tableau 1 :**

2019	2020	2021	2022	2023	2024
1,72	1,97	1,58	1,52	1,57	1,54

**Source : chiffres clés de l'ASFA**

L'année 2020 a donc constitué une mauvaise année globalement (étant l'année du COVID, le trafic était très faible permettant des vitesses peut-être plus élevées aux rares usagers).

Le taux d'accidents corporels de l'A 719 s'établit donc dans la moyenne des autoroutes françaises pour 2019, et ne procure qu'une très faible amélioration aux usagers se reportant sur l'A719 par rapport à l'accidentalité antérieure de la RD 2209.

Le rapport indique que l'accidentalité sur la RD 2209 serait répartie à la hausse sur la période 2015-2019. Mais le calcul du taux d'accidents corporels n'y figure pas. En considérant une longueur de la RD 2209 de 11 km (le rapport indique page 23 que cette route fait 3 km de moins que l'A 719) et un TMJA moyen de 5000 véhicules jour, les 6 accidents corporels observés sur la période impliquent un ratio de 6,0. Le ratio sur cette route se serait donc dégradé puisqu'il était de 1,9. Ce constat a déjà été fait dans d'autres analyses de bilans LOTI : la voie concurrente, déchargée de sa circulation, voit son accidentalité augmenter.

Il n'y a pas d'analyse de l'évolution de l'accidentalité sur la RD 1093 qui est l'autre voie qui s'est le plus déchargée.

On ne peut pas conclure que la mise en service de l'A 719 Gannat-Vichy a eu un effet favorable sur la sécurité routière en étudiant uniquement le cas de ceux qui l'empruntent.

Ajoutons que l'impact en nombre d'accidents est a priori plus modeste que prévu initialement, en raison de trafics routiers surestimés dans le dossier de DUP. Il importe aussi de positionner ce résultat par rapport à l'amélioration générale de la sécurité sur le réseau routier et autoroutier localement et en France. Surtout, les accidents qui se sont produits sur la RD 2209, déchargée d'une partie de son trafic (ainsi que la RD 1093) ne peuvent, en toute rigueur, pas être écartés du bilan.

Il aurait fallu compléter l'analyse de sécurité routière par celles sur les voies qui ont subi un report. Le diagnostic doit se fonder sur le décompte des accidents et des circulations sur l'ensemble des voies substituables.

## 3.2 Qualité de service

Le prolongement de l'A 719 permet d'offrir une liaison efficace et sûre entre Vichy, Gannat et l'A 71. Bien que les gains de temps de parcours par rapport aux routes secondaires existantes soient relativement modérés pour les trajets vers Gannat, Riom et Clermont-Ferrand, l'autoroute apporte une fiabilité du temps de parcours qui la rend attractive. Cette fiabilité est particulièrement notable par rapport à la RD 2209, sur laquelle circulent des véhicules agricoles avec un seul créneau de dépassement entre Gannat et Espinasse-Vozelle.

Le rapport donne tout d'abord une estimation des gains de temps sur les parcours à la vitesse maximale autorisée et donc sans prise en compte des ralentissements dus au trafic qui ne représentent pas évidemment les situations les plus intéressantes puisqu'il s'agit d'une autoroute périurbaine où le trafic pendulaire est prépondérant.

Il apparaît que les gains de temps en période de pointe sont contrastés à cause de la

congestion qui reste importante sur la RD 2209 à l'entrée de Bellerive-sur-Allier, qui permet d'accéder au centre de Vichy, ainsi que sur la RD 6 entre Charmeil et Bellerive-sur-Allier, qui dessert les zones d'activités de l'ouest de l'agglomération. Les temps de parcours globaux restent donc pénalisés sur ces sections. Il manque en effet la mise en service du contournement Nord-Ouest de Vichy qui devait permettre de détourner le trafic de transit de ces axes et ainsi de résoudre ces problèmes.

Le rapport conclut en indiquant que les gains de temps sont inférieurs à ceux prévus, d'une part à cause d'un plus faible report sur 'autoroute et d'autre part du fait d'un temps de parcours abaissé en moyenne de 2 min 45 soit moins que prévu dans le dossier de DUP (5 min 40 pour un usager VL et 4 min 10 pour un usager PL<sup>12</sup>).

On peut regretter que cette analyse n'ait pas été plus poussée car les gains de temps ont un rôle déterminant dans l'analyse socio-économique. En particulier le report en provenance de la RD 1093 aurait mérité un éclairage par une analyse des temps de parcours.

---

<sup>12</sup> Selon la pièce F page 48 du dossier d'enquête

## 4 Rentabilités socio-économique et financière

### 4.1 Analyse de la rentabilité socio-économique

#### 4.1.1 L'analyse ex ante du dossier d'enquête préalable à la DUP

Pour le bilan socio-économique *ex ante*, la référence réglementaire prise est l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et à sa mise à jour du 27 mai 2005 (dite "instruction-cadre de Robien"). Toutefois certaines hypothèses présentées dans le dossier de DUP sont issues de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements interurbains de mai 2007. Il s'agit des hypothèses suivantes :

- la durée de l'évaluation, de 50 ans après la mise en service (sans valeur résiduelle),
- les années charnières pour le taux d'actualisation : 4% jusqu'en 2035, 3,5% au-delà de 2035 puis 3% à partir de 2055,
- les valeurs du temps des véhicules légers par classe de distance tiennent compte de taux d'occupation moyen des véhicules,
- les coûts d'insécurité routière : l'instruction de 2007 fournit des ratios d'accidentalité la faible représentativité statistique des données de sécurité routière observées ne permet en effet pas d'utiliser directement les chiffres observés

Le bilan socio-économique *ex ante* présenté dans le dossier de DUP (2010) prévoyait les indicateurs suivants pour une mise en service en 2012 :

**Bilan pour la collectivité du projet d'antenne autoroutière**

Tableau titre colonne	Mise en service en 2012
Avantage net annuel, à la mise en service	5 millions Euros <sub>2000</sub>
Avantage net global (actualisé)	257 millions Euros <sub>2000</sub>
Coût d'investissement actualisé en 2004 hors taxe	67 millions Euros <sub>2000</sub>
Coût global	89 millions Euros <sub>2000</sub>
Bénéfice actualisé en 2004	189 millions Euros <sub>2000</sub>
Bénéfice actualisé par euro investi	2,8 Euros <sub>2000</sub>
Taux de rentabilité interne	12%
Taux de rentabilité immédiate	6%
Date optimale de mise en service	2015

Le projet dégage un **bénéfice actualisé pour la collectivité de 189 millions d'Euros<sub>2000</sub>**, soit **2,8 euros par euro investi**. Cela démontre qu'il est rentable d'un point de vue socio-économique. De même **le taux de rentabilité interne est de 12%**. Il dépasse donc le taux d'actualisation de 4%.

#### **Figure 7 Rapport socio-économique ex ante : pièce 7**

Le détail de calculs ne figure pas au dossier de déclaration d'utilité publique. Néanmoins, les chiffres de la première colonne sont actualisés en 2004 c'est-à-dire ramenés à une date de valeur en utilisant les taux d'actualisation indiqués au 4.1.1. En revanche, toutes les dépenses

ont été évaluées en valeur euro 2000. Ceci est conforme à la méthodologie (cf. guide du SETRA).

Ces indicateurs identifiaient une rentabilité socio-économique de 12%, mais une absence d'urgence (date optimale de mise en service en 2015) de mise en service de l'A 719 Gannat-Vichy. Une hypothèse importante pour ces résultats était que le Contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) serait également mis en service en 2015, créant une synergie entre les deux infrastructures.

En effet, les avantages socio-économiques du projet sont en très grande partie des gains de temps des usagers. Or, comme détaillé précédemment, les trafics réels ont été très inférieurs aux trafics estimés.

#### 4.1.2 La reconstitution de l'analyse ex ante

Le bilan ex post ne s'est pas appuyé sur une méthodologie nécessitant la reconstitution de l'analyse ex ante.

#### 4.1.3 L'analyse socio-économique ex post

La méthode appliquée pour le bilan socio-économique ex post est celle du bilan *ex ante* (donc l'instruction de 2005 avec les hypothèses de 2007 listées au 4.1.1). Néanmoins lorsque les hypothèses n'étaient pas explicites, le bilan ex post a retenu les hypothèses méthodologiques du référentiel de 2019. Il existe donc quelques différences méthodologiques entre les deux évaluations.

En particulier, les hypothèses de croissance du trafic ont été modifiées pour coller à celles du scénario AMS<sup>13</sup> de la Stratégie nationale Bas-carbone (SNBC). Ces hypothèses sont les suivantes pour la demande de transport routière 2015-2070:

**Tableau 2**

Scénario central	Circulation routière (en véhicules.km)
Longue distance (>100 km)	1,1 %
Courte distance (<100 km)	-0,7 %
Marchandises	0,4 %

*In fine*, le bilan socio-économique *ex post* de l'A 719 Gannat-Vichy présente des résultats significativement différents des prévisions initiales du dossier de DUP.

---

<sup>13</sup> Les projections de la demande de transport et des trafics proviennent des scénarios élaborés dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone 2019. Le scénario AMS (avec mesures supplémentaires), scénario principal de la SNBC, dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable via l'efficacité énergétique ou des comportements plus sobres.

**Tableau 3**

Avantage net annuel à la mise en service (2015)	0,27 M€ <sup>2000</sup>
Avantage net global actualisé	22 M€ <sup>2000</sup>
Coût d'investissement actualisé en 2004 hors taxe	51 M€ <sup>2000</sup> HT <sup>14</sup>
Bénéfice actualisé en 2004(VAN)	-29 millions d'euros (M€ <sup>2000</sup> ).
Bénéfice actualisé par euro investi:	-0,57 € <sup>2000</sup>
Taux de rentabilité interne (TRI)	0,3%.
Taux de rentabilité immédiate	0,3 %

Le résultat négatif du bénéfice actualisé de -29 M€ contre 189 M€ dans le dossier de DUP signifie que les avantages apportés par le projet (gains de temps, amélioration de la sécurité routière, etc.) ne compensent pas les coûts de l'investissement initial et les dépenses récurrentes d'entretien et d'exploitation de la nouvelle infrastructure.

	Bilan prévisionnel (dossier de DUP)	Bilan a posteriori (bilan LOTI)
Avantage net annuel à la mise en service	5 M€ <sub>2000</sub>	0,27 M€ <sub>2000</sub>
Avantage net global actualisé en 2004	257 M€ <sub>2000</sub>	22 M€ <sub>2000</sub>
Coût d'investissement actualisé en 2004 HT	67 M€ <sub>2000</sub>	51 M€ <sub>2000</sub>
Coût global	89 M€ <sub>2000</sub>	79 M€ <sub>2000</sub>
Bénéfice actualisé en 2004	189 M€ <sub>2000</sub>	-29 M€ <sub>2000</sub>
Bénéfice actualisé par euro investi	2,8 € <sub>2000</sub>	-0,57 € <sub>2000</sub>
Taux de rentabilité interne	12%	0,3%
Taux de rentabilité immédiate	6%	0,3%

**Figure 56 : Comparaison des indicateurs des bilans a priori et a posteriori**

**Figure 8 extrait bilan LOTI page 30**

<sup>14</sup> Le rapport devrait donner (ce qu'il ne fait pas !) la chronique des dépenses de chaque année des investissements pour permettre de vérifier ce calcul. Une dépense de 94M€ en janvier 2009 correspond à une valeur de 66,6 M€ en valeur 2000 avec l'(ancien)TP 01 de janvier 2000(respectivement 615,9 et 436,5 selon le guide du SETRA page 116). En supposant que cette dépense se soit concentrée sur 2014 (puisque on n'a pas sa chronique) on arriverait à une actualisation en 2004 à 45 M€<sup>2000</sup> avec le taux de 4%. Ce calcul mineur sans doute la réalité puisque les investissements ont eu lieu à partir de 2012 et n'ont pas été concentrés sur 2014. La valeur de 51 M€<sup>2000</sup> n'est en tout cas pas irréaliste même s'il n'est pas bien documenté !

Ces résultats s'expliquent principalement

- par une fréquentation de la nouvelle infrastructure plus faible que prévue
- par des gains de temps unitaires sensiblement plus faibles que prévu.

L'absence de mise en service du Contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) a également contribué à des gains de temps plus faibles pour les automobilistes sur l'ensemble de leur trajet.

#### 4.1.4 Analyse du bilan ex post par le CEREMA

Le CEREMA dans sa note d'analyse a présenté une comparaison du bilan *ex ante* et du bilan *ex post* en corrigeant les résultats *ex ante* pour prendre en compte des hypothèses plus alignées entre elles et permettre une analyse plus fine et une meilleure comparaison.

Avec ces hypothèses corrigées le bénéfice actualisé passerait à 42 M € (au lieu de 189 M €) dans le bilan *ex ante* et à -43 M € dans le bilan *ex post*.

Dans ce cas aussi le bénéfice actualisé du bilan *ex post* serait plus dégradé mais la différence avec le bénéfice actualisé *ex ante* serait moins importante. (cf. [Annexe 5](#))

#### 4.1.5 Conclusion sur le bilan ex post

Quelle que soit la méthodologie de calcul retenue, la situation actuelle de la section montre une forte dégradation de son bilan par rapport à ce qui était attendu.

Il ne peut pas en être autrement car la rentabilité de la section Gannat -Vichy qui a pour vocation de faire partie d'un réseau maillé d'infrastructures dépendait de l'ouverture du CNOV qui devait survenir environ 4 ans après son ouverture : le volume de trafic en est fortement affecté comme d'ailleurs le temps de parcours global pour les usagers et les revenus du péage.

Le dossier de DUP (pièce F) prévoyait en effet que le trafic sur Gannat-Vichy passerait de 5500 véhicules/jour à 8100 véhicules/jour.

Du fait de cette non-réalisation, sans surprise, la résultante socio-économique en est bouleversée.

Pour donner une meilleure estimation de l'intérêt socio-économique de l'A 719 en gommant l'effet de la modification de la situation de référence (ouverture du CNOV à 4 ans prévue mais non réalisée) le bilan LOTI aurait pu essayer de proposer différentes pistes :

- en comparant les bilans *ex ante* et *ex post* recalculés sur 4 ans seulement (mais en conséquence, bon nombre d'indicateurs ne seraient plus disponibles ou seraient tronqués),
- en introduisant fictivement un CNOV à ouverture + 4ans,
- en prenant en compte l'ouverture probable de la CNOV (qui dispose maintenant d'une Déclaration d'Utilité Publique et dont les travaux devraient commencer à la fin 2026 selon la DREAL AURA).

Il serait intéressant de refaire un calcul de rentabilité socio-économique de l'A 719 après l'ouverture à la circulation du CNOV et une fois que le trafic sur celui-ci sera monté en charge.

(cf recommandation ci-dessous).

## 4.2 Analyse de la rentabilité financière

Le dossier d'enquête publique prévoyait que les recettes de péage permettraient de couvrir les coûts annuels cumulés d'entretien et d'exploitation, mais seulement une fraction du coût d'investissement.

Le bilan financier a posteriori pour le concessionnaire APRR montre que :

- Les recettes de péage cumulées équilibrent les dépenses cumulées d'exploitation sur la durée de la concession (jusqu'en 2035).
- Cependant, ces recettes ne permettent pas de contribuer à la couverture des dépenses d'investissement.

L'explication de cet écart est double :

- Les dépenses d'exploitation observées sont supérieures aux dépenses prévisionnelles.
- La fréquentation de l'autoroute A 719 Gannat-Vichy est sensiblement inférieure à celle qui avait été prévue dans le dossier de DUP, ce qui génère des recettes de péage inférieures aux recettes prévisionnelles.

APRR doit donc assumer financièrement, *ex post*, un écart avec l'autofinancement initialement prévu de l'opération.

APRR prend en compte dans le bilan de ces recettes de péage, en plus de celles de la section Gannat-Vichy, celles générées par le surplus de péage sur l'A 71 induit par le report de trafic en provenance de la RD 1093 (cf. 2.2). Ceci est correct du point de vue méthodologique dans la mesure où Gannat-Vichy est le générateur de cette augmentation des recettes de péage sur l'A 71. C'est aussi une réalité juridique et comptable, dans la mesure où Gannat-Vichy a été adossée au réseau APRR dans le cadre d'une négociation de gré à gré. Les revenus induits sur d'autres sections sont effectivement à prendre en compte.

En revanche, l'analyse financière souffre de plusieurs biais méthodologiques :

Tout d'abord comme indiqué précédemment, concernant l'estimation des dépenses, APRR n'a pas fourni les dépenses réelles<sup>15</sup> mais s'est appuyée sur des estimations de coûts d'exploitation anciens (datant des années 2002 à 2004) indexés sur l'indice INSEE des prix à la consommation<sup>16</sup>. Ceci est doublement problématique :

- l'indice général de la consommation n'est pas le plus adapté pour toutes les dépenses : le renouvellement des chaussées suit l'indice TP 09 et les grosses réparations suivent le TP 01 (qui est plus dynamique que l'inflation comme on l'a vu).
- sur une section aussi courte l'application de ces dépenses moyennées pose problème : ainsi la section Gannat-Vichy dispose d'une barrière de péage pleine voie pour moins de 14 km ce qui est nettement plus que la section moyenne gérée par une barrière pleine voie (de Paris à Lyon l'A 6 n'en a que deux !) et entraîne donc des coûts au kilomètre supérieurs à la moyenne du réseau APRR. A l'inverse, la section est exploitée par un centre d'entretien préexistant, ce qui a sans doute permis des

---

<sup>15</sup> au motif là aussi du secret des affaires

<sup>16</sup> suivant ainsi partiellement les recommandations méthodologiques du guide du Setra qui recommande d'indexer suivant le TP 09 et le TP01 selon ces types de dépenses

économies d'échelle.

Ensuite, APRR aurait dû fournir une estimation du coût des grosses réparations sur la durée de la concession avec une chronique de ces dépenses (le paragraphe 4.1 du bilan traite du coût de construction est le 4.2 des coûts d'exploitation y compris renouvellement mais pas des grosses réparations).

Enfin, le projet d'A 719 étant déjà ancien est en fait un projet « adossé » puisqu'il fait partie de la concession globale d'APRR et qu'il est inclus dans les projets listés au Contrat d'entreprise APRR 2004-2008. Le financement de sa construction a donc été donc rémunéré par l'évolution de la formule globale de péage sur l'ensemble du réseau d'APRR. Comme il y a de nombreuses opérations prévues par cet avenant à la concession APRR (élargissements, nouveaux échangeurs etc..) et qu'on ne connaît pas les chiffres de trafic à chaque péage, il est impossible de détourner le financement de Gannat-Vichy.

En conséquence, la rentabilité financière du projet, telle que requise par l'instruction-cadre n'est pas établie. *A fortiori*, la rentabilité financière des capitaux investis pour l'opération par APRR n'est pas calculable ni calculée.

Dans son document de réponse, APRR indique que pour des raisons de secret des affaires, elle ne communique pas la comptabilité analytique et les prévisions de ses coûts d'exploitation et de maintenance. Pour autant, le niveau d'agrégation des données nécessaire devrait permettre de préserver les informations que l'entreprise ne souhaite pas rendre publiques sans s'extraire des obligations réglementaires du bilan socio-économique.

**Recommandation 3. (APRR) Postérieurement à la mise en service du CNOV, compléter l'évaluation ex post par une actualisation du bilan socio-économique de l'opération en actualisant les trafics pris en compte et s'appuyant sur les coûts d'exploitation observés.**

Sans chiffres précis et probants, il reste possible d'approximer le bilan financier de Gannat-Vichy par les ordres de grandeur suivants :

- L'exploitation et la maintenance sont financés par le péage sur l'A 719 et par le péage du trafic supplémentaire induit sur l'A 71,
- Les coûts de construction ont été financés par d'autres revenus de la concession APRR, par péréquation.

## 5 Volet environnemental

### 5.1 Observations liminaires

*Le bilan environnemental final a été réalisé cinq années après la mise en service de l'autoroute, reprenant les éléments du bilan intermédiaire et les résultats des suivis complémentaires. Il a permis de vérifier l'application des mesures, des engagements de l'État et des prescriptions des arrêtés environnementaux.*

*Parallèlement, APRR a assuré un suivi environnemental spécifique avec l'ONF à 10 ans sur les continuités écologiques.*

#### 5.1.1 Suivi des engagements de l'État

Pour chaque projet, est institué un Comité de suivi qui permet de vérifier la bonne réalisation des engagements de l'État.

Le Comité de suivi des engagements de l'État a été instauré par la circulaire du 15 décembre 1992 pour les grands projets d'infrastructures.

Deux réunions de ce Comité ont été organisées par la Préfecture de l'Allier et ont eu lieu le 28 janvier 2014 et le 24 juin 2015.

Une troisième réunion aurait dû avoir lieu au plus tard en 2020. APRR a confirmé qu'elle ne s'est pas tenue.

## 5.2 Approche thématique

### 5.2.1 Les eaux superficielles et souterraines

Le projet de l'A719 Gannat-Vichy a mis en œuvre des mesures significatives pour la préservation des eaux souterraines et superficielles, conformément aux engagements de l'État et aux réglementations en vigueur. Concernant les eaux souterraines, un enjeu majeur était la prise en compte du périmètre de protection des eaux minérales de Vichy. Des ouvrages de collecte et de traitement des eaux pluviales autoroutières ont été mis en place à cet effet. Les suivis réalisés n'ont pas montré de variations significatives des niveaux piézométriques ou des débits de source, hormis celles liées aux conditions de sécheresse de 2020. Sur le plan qualitatif, les concentrations en HAP et métaux lourds sont restées inférieures aux valeurs seuils, indiquant une bonne préservation de la qualité des eaux souterraines.

Sur les eaux souterraines, concernant la mesure locale sur les déclarations des incidents et accidents susceptibles de porter atteinte à la qualité des eaux minérales (de Vichy) captées, il conviendrait d'indiquer si des déclarations ont été faites ou non, le cas échéant indiquer la nature des événements, les conséquences et mesures correctives prises.

Pour les eaux superficielles, le projet a intégré des mesures pour assurer la transparence hydraulique et la qualité des rejets. Des ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre à la fois l'évacuation des débits de crue centennale et le passage de la faune. Un réseau d'assainissement spécifique a été mis en place pour collecter et traiter les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière via des bassins multifonctions, assurant décantation, déshuilage et confinement des pollutions accidentelles.

Les suivis physico-chimiques et biologiques à cinq ans n'ont pas mis en évidence de variations significatives entre l'amont et l'aval des points de rejets des bassins, à l'exception

d'une dégradation de la qualité biologique sur le cours d'eau du Châlon qui pourrait s'expliquer par un courant très faible.

Sur les eaux superficielles, un seul engagement est indiqué comme partiellement respecté. Il s'agit de la réalisation partielle d'aménagements prévus au titre de l'application de l'arrêté « loi sur l'eau » (article 2 : caractéristiques des ouvrages) : En effet, seuls sept ouvrages hydrauliques prévus sur neuf ont été réalisés et une des huit dérivations de cours d'eau n'a pas non plus été réalisée. Le rapport donne des explications très succinctes en note de bas de page. Une explication plus détaillée aurait permis de déterminer les éventuels impacts résiduels et mesures correctives afin d'être en conformité.

Le rapport recommande le suivi particulier d'un ouvrage OH 221 qui présente un risque d'affouillement.



*Bassin de rétention de l'A 719 (photo Frédéric Ricard)*

### **5.2.2 Le milieu naturel**

Cette partie est bien détaillée. Il est tout d'abord à noter que l'A 719 n'est concernée par aucune protection environnementale au titre des zones protégées.

Le rapport indique clairement la liste des espèces végétales et animales recensées en 2010 et leur sensibilité écologique.

Le projet de l'A719 a intégré de nombreuses mesures pour la préservation des milieux naturels, notamment par la mise en place d'ouvrages de transparence écologique et de mesures compensatoires aussi bien pendant qu'après le chantier. Des passages à faune, tels que des ouvrages mixtes hydrauliques pour la petite et grande faune, des passages supérieurs et des boviducs, ont été réalisés pour maintenir les corridors biologiques et les déplacements nord-sud entre les massifs forestiers. Des mesures compensatoires ont également été mises en œuvre, incluant la création de 62 hectares de boisements, la gestion de 28 hectares de boisements sur pied, la création de 18,9 hectares de milieux ouverts prairiaux, la création ou restauration de 4,1 hectares de zones humides, la création de 36 mares et de fossés favorables au Sonneur à ventre jaune, ainsi que la création de 12 hibernaculums<sup>17</sup>. Toutes ces mesures ont été réalisées. Le rapport indique la fréquentation par les différentes espèces de ces aménagements.

Les suivis réalisés en 2019 par l'Office National des Forêts (ONF) ont permis de conforter les inventaires initiaux et ont montré une évolution positive des différentes espèces protégées et de leurs effectifs. La richesse de la flore, notamment, s'est avérée plus élevée sur les secteurs artificialisés comme le rond-point du CSO et le bassin de rétention de l'Andelot. Les chiroptères se sont également bien adaptés aux nouvelles conditions liées à l'autoroute.

Cependant, des incohérences ont été relevées concernant les superficies des mesures compensatoires et le nombre de mares, nécessitant des rectifications pour assurer la pérennité des engagements. Ainsi en est-il de la superficie des mesures compensatoires (106, 67 ou 113 ha) et du nombre de mares (31 ou 36) qui sont à rectifier, pour assurer effectivement la pérennité des engagements pris par APRR, notamment via le plan de gestion avec l'ONF.

Des dégradations ponctuelles par l'exploitant ont également été notées dans certains secteurs, soulignant l'importance d'une coordination continue des gestions pour concilier sécurité et biodiversité.

### **5.2.3 L'agriculture**

Le projet de l'A 719 a eu des impacts sur l'agriculture, principalement gérés par la mise en œuvre de Commissions Communales d'Aménagement Foncier (CCAF). Ces commissions ont permis de procéder à un aménagement foncier incluant l'emprise du projet sur les communes de Montaignet-sur-l'Andelot, Cognat-Lyonne, Espinasse-Vozelle et Vendat. Les arrêtés de clôture de ces aménagements fonciers agricoles et forestiers ont été pris, et les travaux connexes ont été réalisés durant l'hiver 2015-2016 sous la maîtrise d'ouvrage des communes concernées. Les engagements de l'État en la matière ont été respectés, et aucune préconisation supplémentaire n'est formulée pour cette thématique, ce qui suggère une gestion satisfaisante des impacts sur l'activité agricole.

### **5.2.4 L'aménagement et le cadre de vie, le patrimoine culturel et archéologique**

#### **5.2.4.1 Bilan des impacts sur l'aménagement et le cadre de vie**

---

<sup>17</sup> « Un hibernaculum est un lieu de refuge, d'hibernation et de reproduction pour les espèces d'amphibiens et de reptiles, mais aussi pour les petits mammifères et de nombreux insectes » (d'après Wikipedia© )

Le projet de l'A 719 a pris en compte les impacts sur l'aménagement et le cadre de vie des populations locales. Un des objectifs majeurs était de rétablir la continuité des voies de communication interceptées par l'infrastructure. Ainsi, six routes départementales et six routes communales ou chemins ruraux ont été rétablis. Les chemins de randonnée, notamment le GR463 et l'itinéraire Vichy Val d'Allier, ont également été pris en compte et rétablis via des ouvrages spécifiques, y compris des passages mixtes mode doux/faune. Ces aménagements ont permis de maintenir l'accessibilité et la connectivité du territoire, et les engagements de l'État à cet égard ont été respectés. Aucune préconisation n'est jugée nécessaire pour cette thématique, ce qui indique une intégration réussie du projet dans le tissu local en termes de déplacements et d'accès.

#### *5.2.4.2 Bilan des impacts sur le patrimoine culturel et archéologique*

Concernant le patrimoine culturel et archéologique, l'A 719 a traversé une zone riche en vestiges de différentes époques (protohistorique, gallo-romaine, médiévale). Des rapports de fouilles archéologiques ont été établis par le Service d'Archéologie Préventive. Pour les monuments historiques, bien qu'aucun édifice classé ou inscrit ne soit situé directement dans l'emprise du projet, l'A 719 recoupe les périmètres de protection de 500 mètres du Château de Fontorte et de l'Abbaye de Pont-Ratier. Pour atténuer les impacts visuels, des haies bocagères ont été plantées de part et d'autre de l'A 719 et en rive gauche de la Toulaine. Bien que ces plantations n'aient pas toutes repris de manière uniforme, les monuments historiques demeurent bien occultés par les boisements existants. Les engagements de l'État ont été respectés, et les monuments historiques sont considérés comme bien protégés des nuisances visuelles et du trafic.

#### *5.2.5 Les niveaux sonores*

Le bilan sur le niveau sonore du projet de l'A 719 montre que les engagements de l'État ont été respectés. Les mesures de bruit réalisées en septembre 2020 sur les façades des habitations riveraines de l'A 719 indiquent que les seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit sont actuellement respectés. Un modèle de calcul numérique, mis à jour après la mise en service de l'infrastructure l'a confirmé.

APRR indique en effet que :

"Pour 2035 (avec un trafic moyen journalier passant de 6 100 à 16 160 véhicules/jour, dont 19 % puis 26 % de poids-lourds), la simulation donne le même résultat (inférieur aux seuils), ce qui ne nécessitera pas de protection acoustique complémentaire. Ces seuils sont également respectés pour l'ensemble des habitations riveraines, tant sur la base des trafics relevés en 2020 que sur les trafics prévisionnels pour 2035. En conséquence, aucune protection acoustique complémentaire n'est jugée nécessaire."

Le CEREMA interrogé, a confirmé cette analyse car les ouvrages acoustiques réalisés doivent bien être conçus de manière durable, en respectant les seuils réglementaires (sans travaux modificatifs) au moins jusqu'au trafic attendu à 20 ans (2035, c'est 20 ans après la mise en service et en outre le trafic est inférieur aux prévisions).

#### *5.2.6 La qualité de l'air*

Le bilan sur la qualité de l'air indique que les engagements de l'État ont été respectés et que l'impact de l'aménagement n'est pas significatif sur les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), de benzène et de particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub>.

Les mesures ont été réalisées aux mêmes points en 2008 (état initial), 2016 (bilan intermédiaire) et 2020 (bilan final) et ont montré que les normes de qualité de l'air sont respectées pour l'ensemble des polluants mesurés sur l'aire d'étude. Il n'y a eu aucun dépassement des valeurs réglementaires, que ce soit à proximité du trafic ou en fond urbain/rural. Les concentrations en benzène ont fortement baissé entre 2008 et 2020, principalement en raison de la diminution des émissions des véhicules et d'autres sources. Un impact à la hausse de l'A 719 sur les teneurs en NO<sub>2</sub> n'est observé qu'à proximité immédiate de l'autoroute et les points de mesure sur les habitations les plus proches montrent au contraire une diminution. En conséquence, aucune préconisation spécifique n'est nécessaire concernant la qualité de l'air.

On peut néanmoins regretter que le bilan ne traite pas des gaz à effet de serre même si, effectivement il n'y a pas eu d'engagement spécifique de l'État pour ce point.

D'autres infrastructures réalisées dans la même période ont en effet bénéficié d'un tel bilan.

Ceci aurait été intéressant pour l'A 719, dans la mesure où il s'agirait de comparer une situation sans autoroute avec une situation avec une autoroute où on peut circuler à 130 km/h, amenant de surcroît à effectuer un trajet plus important d'environ trois kilomètres.

### 5.2.7 Le paysage

Le bilan paysager de l'A 719 Gannat-Vichy révèle une intégration globalement satisfaisante de l'autoroute dans son environnement. Tous les talus ont été revégétalisés, les ripisylves reconstituées et la trouée créée par l'autoroute est globalement refermée, avec des nuances de ton qui s'accordent au paysage immédiat. Le bilan final permet de voir une importante reprise des plantes arbustives comme le genêt dans les secteurs de fort déblai. Les interventions ont été minimalistes avec la reprise spontanée de la végétalisation mais cela a bien répondu aux objectifs fixés.

Cependant, un point d'attention est porté sur le développement des boisements compensateurs, notamment sur les modelés et les anciens secteurs agricoles, où le stade de développement des plantations est encore moyen. Ce retard est attribué à plusieurs facteurs tels que des sols inadaptés, des sécheresses successives et la prédation par les cervidés.

Malgré cela, les engagements de l'État ont été respectés, et l'intégration paysagère générale est déjà jugée satisfaisante, bien que le suivi annuel par l'ONF soit maintenu jusqu'en 2035 pour assurer le bon développement de ces boisements.



*A719 Intégration dans le paysage (photo Frédéric Ricard)*

### **5.2.8 Les emprunts et les dépôts de matériaux**

Le bilan concernant les emprunts et dépôts de matériaux pour le projet de l'A 719 indique que les engagements de l'État ont été respectés durant la phase de chantier. Les matériaux non réutilisables en technique routière et les matériaux excédentaires ont été façonnés en modelés paysagers définitifs sur douze sites. La majorité de ces modelés ont été valorisés au maximum pour la réalisation des mesures compensatoires. Comme pour le bilan intermédiaire, aucune préconisation n'est formulée pour cette thématique, ce qui suggère une gestion adéquate des matériaux tout au long du projet.

### **5.2.9 L'impact des travaux**

Il manque au bilan LOTI le bilan des impacts en phase travaux qui aurait dû être réalisé conformément au guide du SETRA (page 18 2.3.2). Si on trouve néanmoins la prise en compte de leur impact au travers des différents chapitres du « Volet environnemental » un développement particulier sur ce thème aurait été nécessaire.

## 6 Volet territorial

*Conformément à la réglementation le bilan présente l'impact de l'autoroute sur les territoires concernés. Un des enjeux pour le territoire est l'amélioration de la qualité de la vie par le détournement du trafic des voiries locales. Les deux autres enjeux concernent l'amélioration de la desserte vichyssoise depuis Riom et Clermont-Ferrand et l'amélioration de l'attractivité économique en favorisant l'émergence de pôles technopolitains (pièces C et F du dossier de DUP). Le premier enjeu a été abordé dans le volet trafic, traité précédemment.*

*Pour les deux autres enjeux, afin de vérifier ces effets, le bilan s'appuie sur :*

- *l'analyse des données statistiques de l'INSEE relatives à la population et à l'emploi entre 1999 et 2017,*
- *l'analyse des déplacements domicile-travail issus du recensement de l'INSEE disponibles pour les années 2012 et 2017,*
- *les entretiens effectués avec les acteurs du territoire : élus, administration des collectivités locales, chambres consulaires et entreprises (11 entretiens avec 16 personnes).*

### 6.1.1 Impact sur l'attractivité démographique et économique

L'infrastructure de l'A 719 Gannat-Vichy visait à renforcer l'attractivité démographique et économique de l'agglomération de Vichy et de la zone de Gannat. Le bilan territorial montre que la zone de Gannat, contrairement au reste de la zone d'étude, a connu une croissance démographique et économique positive, caractérisée par un phénomène de périurbanisation lié au rapprochement de Vichy. Cependant, les effets observés de la création de la section autoroutière sur le territoire sont légers, rendant difficile de distinguer les modifications attribuables à la mise en service de celles issues d'autres évolutions tendancielle (dynamique dans les zones périurbaines et baisse dans les centres-villes).

La population a une tendance à la baisse sur la zone d'étude, ce qui suggère que l'impact global sur le développement territorial n'a pas été aussi marqué que prévu.

### 6.1.2 Impacts sur l'emploi

La mise en service de l'A 719 ne semble pas avoir endigué la tendance baissière du nombre d'emplois dans le périmètre d'études même si la tendance y est moins défavorable que dans le reste du département de l'Allier.

Au sein des territoires étudiés c'est celui de Gannat qui tire son épingle du jeu grâce à l'expansion rapide des zones d'activités situées à proximité des diffuseurs de l'autoroute (dont on le rappelle les échangeurs 13 et 14 qui ont été complétés).

Selon les secteurs, les résultats prévus sur l'activité économique sont contrastés. Pour le secteur logistique, les impacts sont marginaux. En revanche, pour le tourisme, les impacts sont positifs grâce à l'amélioration de l'accessibilité de Vichy. Le secteur agricole a également bénéficié d'impacts légèrement positifs, d'une part grâce au remembrement qui a pris en compte les problématiques environnementales, et d'autre part grâce à l'amélioration de l'acheminement des machines agricoles. Malgré ces points positifs sectoriels, le bilan global indique que le nombre d'emplois dans la zone d'étude a une tendance à la baisse, ce qui limite l'affirmation d'un impact globalement positif et significatif de l'infrastructure sur la

création d'emplois.

### **6.1.3 Bilan général de l'atteinte des objectifs territoriaux**

En conclusion, l'atteinte des objectifs de la DUP en matière de développement territorial est mitigée. Si le projet a permis un déchargement notable de la RD 2209 et a apporté quelques bénéfices économiques au secteur du tourisme, les résultats économiques globaux et le rapprochement attendu avec les autres pôles sont décevants, à l'exception du secteur de Gannat. Le renforcement des échanges avec Riom et Clermont-Ferrand est plus faible qu'initialement prévu, bien qu'un effet de rapprochement via la périurbanisation autour de l'A 719 et l'A 71 soit perceptible. L'amélioration de la qualité de vie dans les traversées d'agglomération, notamment à Cognat-Lyonne avec la baisse du trafic est un objectif atteint. Cependant, l'impact global sur la dynamique d'emploi et de population reste modeste et difficilement attribuable directement à l'infrastructure seule.

### **6.1.4 Remarques sur la méthodologie de l'étude des impacts territoriaux**

L'impact d'une infrastructure sur un territoire est toujours lent. Ceci est d'autant plus vrai dans le cas présent où cette infrastructure est de faible longueur et où elle ne prendra sa pleine utilité que dans le cadre d'un maillage plus général qui n'est pas achevé.

Discerner les premiers effets a été rendu encore plus difficile par le fait que les données disponibles de l'INSEE ne recouvrent que les deux premières années d'ouverture de l'autoroute (2016-2017).

Il a donc été tout à fait légitime et pertinent de compléter ces données par une approche qualitative avec des entretiens avec des acteurs locaux. Néanmoins comme l'a remarqué le Cerema, on ne dispose pas des comptes-rendus de ces entretiens et ils semblent sous-utilisés. APRR a répondu que c'était pour des raisons de confidentialité des échanges, le prestataire chargé de ceux-ci ayant eu pour consigne de donner cette garantie aux personnes rencontrées : il est assez étrange de conduire des entretiens pour rédiger un rapport qui a vocation à être rendu public et à s'interdire de produire le résultat des échanges (quitte à ne donner a minima que des verbatims anonymisés).

## Conclusion

Le rapport d'évaluation *ex post* de l'autoroute A 719 Gannat-Vichy, réalisé par l'IGEDD, fait le bilan de résultats économiques et sociaux très limités et s'écartant sensiblement des prévisions initiales.

Sur le plan économique, le coût de construction est légèrement inférieur aux estimations initiales, atteignant 94 M € HT aux conditions économiques de janvier 2009 et APRR affirme que les coûts d'exploitation et de maintenance sont plus élevés que prévu. La rentabilité socio-économique, initialement estimée à un avantage net annuel de 6 M € et un TRI de 12%, s'est avérée négative avec un déficit net de 25 M € et un TRI de 0,9% en raison d'une fréquentation inférieure aux prévisions. Les éléments fournis relatifs aux coûts sur la durée du projet, couverts pour partie par le secret des affaires, ne permettent pas d'avoir une idée très précise de la rentabilité financière de la section.

Concernant le trafic, bien qu'une tendance à la hausse ait été observée entre 2016 (4 450 véhicules/jour) et 2019 (5 000 véhicules/jour), les chiffres réels sont restés en deçà des prévisions de 2012 (5 500 véhicules/jour avec une croissance prévue à 8 100 véhicules/jour en 2020). La mise en service de l'A 719 a néanmoins permis de décharger la D 2209 et la D 1093 mais moins que prévu. Il y a eu un léger report du trafic de longue distance mais celui-ci serait reparti après 2022 et l'ouverture de l'A 79.

En matière de sécurité routière, l'autoroute a démontré une amélioration significative, avec seulement 2 accidents, 3 blessés et aucun tué entre 2015 et 2019, un ratio inférieur à la moyenne nationale et aux prévisions initiales. Cette amélioration reste néanmoins dans la moyenne du réseau autoroutier concédé national et n'a concerné que ceux qui l'ont emprunté, le réseau adjacent voyant sa situation se dégrader. La qualité de service a également été légèrement améliorée en termes de fiabilité des temps de parcours.

Sur le plan environnemental, les engagements de l'État ont été respectés, avec des mesures prises pour préserver les eaux, les milieux naturels et la biodiversité, incluant le maintien de corridors écologiques et la création de zones humides. Le suivi est jugé favorable malgré quelques incohérences et dégradations ponctuelles.

Les impacts territoriaux sont limités, avec une amélioration de la connectivité et de la qualité de vie dans certaines zones, mais des effets économiques et démographiques modestes. Des enjeux tels que le développement paysager et l'attractivité territoriale nécessitent un suivi continu.

En conclusion, bien que l'A 719 ait apporté des bénéfices tangibles en termes de sécurité routière et de qualité de service et que les engagements environnementaux aient été tenus, la performance économique et la fréquentation n'ont pas atteint les objectifs fixés. Le rapport souligne la nécessité de respecter les règles de l'art dans l'établissement des bilans et formule des recommandations pour améliorer la gestion et le suivi des projets futurs.

**Frédéric Ricard**

**Inspecteur général**

# Annexes

# Annexe 1. Lettre de commande



**MINISTÈRE  
DU PARTENARIAT  
AVEC LES TERRITOIRES  
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,  
des transports et des mobilités**

La Défense, le 19 novembre 2024

*Direction des mobilités routières  
Sous-direction de la stratégie d'aménagement  
et de modernisation du réseau routier national  
Bureau de l'animation et du pilotage des projets  
Zone Nord*

**La directrice des mobilités routières**

à

**Madame la présidente de la section Mobilités et  
Transports de l'Inspection générale de  
l'environnement et du développement durable**

**Objet:** Recueil de l'avis de l'IGEDD sur le bilan ex post de l'A719 section Gannat – Vichy

**PJ:** Bilan ex post de l'A719 section Gannat – Vichy  
Avis techniques du Cerema sur les volets transport et environnement du bilan ex post de  
l'A719 section Gannat – Vichy

Le bilan ex post de l'autoroute A719 Gannat – Vichy, mise en service en janvier 2015 et concédée à la société APRR a été établi conformément aux dispositions des articles L.1511-2 et L.1511-6 du code des transports.

La section Gannat – Vichy de l'A719 est une autoroute à 2x2 voies à péage. Ce tronçon complète l'A719 qui contourne Gannat, dans l'objectif de faciliter l'accès de Vichy au réseau structurant national et de réduire les temps de parcours entre Vichy de Clermont-Ferrand. D'une longueur totale de 14km, il a été mis en service en janvier 2015.

Le concessionnaire de cette section, APRR, a adressé à la DMR le bilan ex post en décembre 2023. Conformément aux dispositions des articles R.1511-8 et 9 du code des transports, je souhaite recueillir l'avis de l'IGEDD sur ce bilan ex post.

Je joins à cet envoi par voie électronique, outre les dossiers constitutifs de ce bilan, les avis techniques sollicités par la DMR auprès du Cerema et portant sur les volets transport et environnement du bilan.

Mes équipes restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire sur ces dossiers.

Pour la directrice des mobilités routières,  
le sous-directeur de la stratégie d'aménagement et  
de modernisation du réseau routier national

**Jérôme AUDHUI** Signature numérique de  
Jérôme AUDHUI jerome.audhui  
jerome.audhui Date : 2024.11.19 08:19:55  
+01'00'

ecologie.gouv.fr

Tour Séquoia  
92005 La Défense cedex  
Tél. : 33(0)1 40 81 21 22

1/1

## Annexe 2. Lettre de mission



Le chef de l'Inspection générale

Paris, le

05 AOUT 2025

Référence IGEDD n° 015992-01  
Remplacement missionnée

Note  
A l'attention de

Monsieur Frédéric Ricard  
Inspecteur général

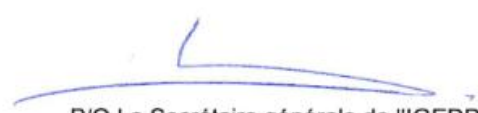
Par lettre du 19 novembre 2024, la directrice des mobilités routières a demandé que le bilan LOTI ex post de l'A719 section Gannat-Vichy soit soumis à l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), selon les dispositions des articles R. 1511 8 et 9 du code des transports.

Je vous confie cette mission en remplacement de Mme Stéphanie Druon, inspectrice, désignée par note du 2 décembre 2024 (ci-jointe).

Cette mission est supervisée par la présidente de la section « Mobilités et transports ». Elle est enregistrée sous le n° 015992-01 dans le système de gestion des affaires de l'IGEDD.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser cet avis afin que je puisse le transmettre à la directrice des mobilités routières.

Le chef de l'IGEDD



P/O La Secrétaire générale de l'IGEDD  
Sylvie MATHON

### Annexe 3. Liste des personnes rencontrées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
Allier	Charles-Elie	DGITM/DMR/SAM	Adjoint au chef de bureau SAM1	02/09/2025
Chagnaud	Vincent	A7 Conseil	Assistant à maîtrise d'ouvrages	20/01/2026
Chapelier	Gilles	CEREMA	Responsable d'études d'évaluation environnementale	04/12/2025
Jolly	Godefroy	CEREMA	Chef de projet évaluations socio-économiques	04/12/2025
Marras	Dominique	APRR	Chef de département technique	20/01/2026
Nuyten	Nicolas	CEREMA	Chef de groupe	04/12/2025

## Annexe 4. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
APRR	Autoroutes Paris Rhin Rhône
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CNOV	Contournement Nord Ouest de Vichy
DGITM	Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités
DMR	Direction des mobilités routières
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
IGEDD	Inspection générale de l'environnement et du développement durable
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
ONF	Office national des forêts
RCEA	Route Centre-Europe Atlantique
TMJA	Taux Moyen Journalier Annuel
TRI	Taux de Rentabilité Interne





## Annexe 5. Analyse du CEREMA (extraite de la note de Godefroy Jolly du 31/10/2024)

Le bilan présente les résultats pour les principaux indicateurs ainsi que la décomposition par coûts et avantages, pour la DUP et pour le bilan. Voici les résultats légèrement corrigés pour permettre une meilleure analyse :

- “ les résultats de la DUP sont corrigés pour prendre en compte un même taux de croissance de la demande de trafic qu'en *ex post*. Pour simplifier le calcul, on approxime :
  - “ les taux de croissance de la demande tous véhicules utilisés dans la DUP à 1,7%,
  - “ la baisse de la demande tous véhicules à -0,6% dans le bilan.
  - “ On applique ces taux de croissance à l'ensemble des coûts et avantages de la DUP à l'exception des coûts d'investissement et d'entretien et d'exploitation.
  - “ On s'appuie sur l'hypothèse que l'ensemble des avantages sont proportionnels au trafic.
- “ Pour les deux évaluations, l'année d'actualisation choisie est celle précédant l'année de mise en service plutôt que 2004. Dans le cas de mises en service à des années différentes, cela permet de ne pas déformer les coûts d'investissement ayant lieu à des années différentes.
- “ Pour les taxes payées par le concessionnaire dans la DUP, l'estimation est faite à partir de la TVA payée et des impôts payés sur les coûts d'entretien et d'exploitation.

Décomposition	Dossier DUP	Bilan Loti prolongement
Total usager	80	-22
Temps	93	50
Confort VL	60	27
Frais de fonctionnement VL TTC		
Frais de fonctionnement PL HT	-21	-37

Péage VL TTC		
Péage PL HT	-52	-62
Total concessionnaire	-89	-77
Coût d'investissement HT	-88	-75
Coût d'entretien et d'exploitation HT	-29	-41
Coût de variation des recettes de péage HT	42	59
Taxes	-15	-19
Total puissance publique	55	58
Sécurité routière	25	18
Taxes	30	41
Total environnement	-3	0
Effet de serre	-2	-3
Pollution locale	-1	3
Nuisances sonores	0	0
Total	42	-43

Au final, pour des évolutions de trafics équivalentes, les constats sont les suivants :

- “ Les avantages liés au temps sont à peu près deux fois moins élevés que prévus, ce qui est cohérent avec la différence entre les gains de temps de parcours observés et prévus et avec le plus faible report sur l'autoroute
- “ Les avantages liés au confort sont aussi à peu près deux fois moins élevés que prévus. Ils peuvent s'expliquer en partie par les reports plus faibles que prévu sur l'autoroute et des valeurs du malus d'inconfort légèrement différentes. L'écart semble cependant vraiment élevé par rapport au volume de la différence de trafic
- “ Comme expliqué dans le bilan, en retirant l'effet de l'augmentation de la demande de trafic, les frais de fonctionnement sont plus élevés que prévus. L'explication est, et comme les frais de fonctionnement des véhicules sont proportionnels à la distance parcourue, les dépenses sont plus élevées.
  - o Le tracé de l'autoroute A719 est plus long de quelques kilomètres par rapport à l'itinéraire prévu dans la DUP
  - o le report depuis la D1093 vers l'itinéraire A71-A719 sur l'OD Vichy-Clermont n'a pas été pris en compte dans la DUP : or, sachant que ce nouvel itinéraire est plus long, cela engendre des frais de fonctionnement plus importants dans le bilan
- “ Ce même phénomène explique les différences observées sur les coûts liés aux émissions de GES

- “ Les coûts des péages deviennent plus élevés en homogénéisant les demandes de trafic, malgré les plus faibles reports. Il est difficile d'expliquer ce résultat étant donné que les prix du péage sont plus élevés dans la DUP que dans les observations réelles. Les projections du bilan correspondent à une baisse des péages contrairement à ce qui est prévu dans la DUP.
- “ Les différences concernant les coûts d'investissement entre la DUP et le bilan sont moins marquées. L'utilisation de l'année précédant la mise en service comme année d'actualisation permet d'effacer la différence liée aux années de mise en service. L'écart reste plus élevé que ce qui est présenté dans la partie coût du bilan (écart de 17% contre 6,5% dans la partie coût du bilan)
- “ Les coûts d'entretien et d'exploitation sont plus élevés d'environ 40% que ce qui avait été prévu, ce qui est cohérent avec les coûts décrits dans la partie coûts d'exploitation
- “ Pour les taxes payées par le concessionnaire, le prix affiché pour la DUP est une estimation réalisée dans cet avis pour obtenir une VAN non faussée. En effet, la DUP n'affiche pas ce résultat qu'on ne peut donc pas analyser.
- “ Les gains de sécurité routière sont plus faibles que prévus dans la DUP, ce qui est cohérent avec ce qui est décrit dans la partie sécurité routière



Site internet de l'IGEDD :  
« Les rapports de l'inspection »