

## Tableau d'analyse pour le franchissement du val d'Allier où la RCEA est submersible - section à l'est du pont des Pacages

Critères	Variante 0 (pas de travaux) : Pas de doublement val d'Allier		Variantes 1a et 2a (pas de réhaussement) : Doublement val d'Allier à l'identique		Variantes 1b et 2b (réhaussement) : Doublement val d'Allier avec réhaussement du profil en long		Variante 3 (route à 2x1 voie sans réhaussement) : Val d'Allier à 2x1 voie
			Variante 1a	Variante 2a	Variante 1b	Variante 2b	
Niveau de service (trafics, fonctionnalités, confort pour l'utilisateur) (trafic le plus chargé sur cette section de la RCEA dans le 03 : 16300 véh. dont 4000 PL)	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de pointe	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de pointe	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de pointe	Tronçon de xxx km à 2x1 voie (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de pointe	
Sécurité routière – respect des règles	Largeur roulable ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC – Problème de référentiel pour le futur point d'échanges avec la RN7 (échange dénivelé avec route bidirectionnelle sous statut autoroutier)	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Largeur roulable ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Largeur roulable ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC	Séparation physique des sens de circulation – Conformité au guide 2x1 voie - Problème de référentiel pour le futur point d'échanges avec la RN7 (échange dénivelé avec route bidirectionnelle sous statut autoroutier)	
Aspects techniques	Zones de transition (720 m) en Est et Ouest pour passer de 2x2 voies à un profil à 2 voies – conservation des ouvrages de décharge actuels (buses métalliques)	Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Elargissement côté nord – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Elargissement côté nord – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	
Exploitation et phasage travaux	Mise à niveau technique (dispositifs de retenue / tronçon métiers déchargés) et	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la		Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la		Elargissement côté nord d'abord, puis basculement sur la partie neuve	
Hydraulique / inondabilité		Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact		Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact		Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact	
		Question de la sécurisation de la procédure réglementaire lié au fait de réaliser une autoroute avec un tronçon inondable : est-il possible qu'une autoroute soit inondable, avec comme conséquences l'interruption de la circulation en cas de crues ? Quel positionnement du futur candidat à la future concession sur le risque de pertes de recettes et des coûts de remise en état de l'axe ? Il faudrait interroger la DIT et le contrôle des autoroutes pour s'informer sur la viabilité de cette hypothèse.		Les gains pour le projet sont intéressants malgré le surcoût engendré.			
Impacts sur le territoire de l'agglomération (sécurité en période de crise...)		Idem situation actuelle		RCEA non submersible (crue centennale)		Idem situation actuelle (mais option rehaussement du profil en long possible)	
		Enjeux de desserte de l'agglomération de Moulins : au delà d'une crue de 1800 m3, il n'y a plus de connexion entre les deux rives de Moulins. Si il n'y a pas de rehaussement du profil en long, il y a un risque d'isolement de l'agglomération de Moulins.					
Impact sur le milieu naturel							
Coût (ordre de grandeur) de cette section	0 M€ TTC	11,3 M€ TTC		22,8 M€ TTC		9,5 M€ TTC	
Surcoût par rapport à l'aménagement à 2x2 voies à l'identique		0 M€ TTC		+ 11,5 M€ TTC		- 2 M€ TTC	
		Il faut éviter de mettre en péril la concession en privilégiant des hypothèses maximalistes. Il faut penser à l'équilibre financier de la concession.					
Enjeu national de circulation	La nécessité de favoriser la continuité de l'activité économiques doit être prise en compte dans l'analyse des solutions : les solutions 1b et 2b avec rehaussement permettent cette continuité est-ouest.						
Procédure RNN	Une solution qui pourrait être la suivante : mettre à l'EP le projet à deux fois deux voies en évoquant un phasage et la réalisation des travaux dans la réserve dans un second temps. Il faut sécuriser juridiquement le projet pour l'enquête publique.						