

Tableau d'analyse pour le franchissement de la réserve naturelle nationale (RNN) et de l'Allier proprement dit – section à l'ouest de la limite de l'espace de mobilité optimum

Critères	Variante 0 (pas de travaux) : Pont actuel bidirectionnel Pas de doublement val d'Allier	Variantes 2a et 2b : Pont actuel bidirectionnel Doublement val d'Allier hors RNN		Variantes 1a et 1b : Doublement du pont à l'identique.		Variante 1c (espace de mobilité minimum) : Doublement du pont et élargissement de 218m en rive gauche (Limite de l'espace de mobilité minimum/optimum en rive gauche, Limite de l'espace de mobilité minimum en rive droite). Doublement val d'Allier	Variante 1d (RNN) : Doublement du pont et élargissement de 353m en rive gauche (Limite de la RNN en rive gauche, Limite de l'espace de mobilité minimum en rive droite). Doublement val d'Allier	Variante 1e (espace de mobilité optimum) : Doublement du pont et élargissement de 353m en rive gauche et de 625 m en rive droite (Limite de la RNN en rive gauche, Limite de l'espace de mobilité optimum en rive droite). Doublement val d'Allier	Variante 3 (route à 2x1 voie) : Doublement du pont par un ouvrage à une voie. Val d'Allier à 2x1 voie
	Variante 2a	Variante 2b	Variante 1a	Variante 1b					
Niveau de service (trafic, fonctionnalités, confort pour l'usager) (trafic le plus chargé sur cette section de la RCEA dans le 03 : 22 000 véh/j dont 3000 PL en 2017)	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 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 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	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service	Tronçon de xxx km à 2 x 1 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 RNT (échange dénivelé avec route bidirectionnelle sous statut autoroutier)	Largeur roulable ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Conformité aux règles – pas de problème de sécurité	Séparation physique des sens de circulation – Conformité au guide 2x1 voie - Problème de référentiel pour le futur point d'échanges avec la RNT (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 – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Elargissement côté nord – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage	Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge – Déconstruction du remblai rive gauche et réalisation d'un ouvrage neuf de 218 m de long	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge – Déconstruction du remblai rive gauche et réalisation d'un ouvrage neuf de 353 m de long	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge – Déconstruction des remblais rive gauche et droite et réalisation d'ouvrages neufs respectivement de 353 m et 625 m de long	Elargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge
Exploitation et phasage travaux	Mise à niveau technique (dispositifs de retenue transport matières dangereuses) et environnementale (assainissement de la plate-forme) va nécessiter des alternats et/ou travaux de nuit	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrage sur l'Allier)	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrage sur l'Allier)	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrage sur l'Allier)	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrages sur l'Allier)	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrages sur l'Allier)	Elargissement côté nord d'abord, puis basculement sur la partie neuve pour travailler sur la chaussée sud
Hydraulique / inondabilité	Pas d'incidence – idem fonctionnement actuel	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)	Etude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact
Impacts sur le territoire de l'agglomération (sécurité en période de crise, AEP...)	Idem situation actuelle	Idem situation actuelle	RCEA non submersible (crue centennale)	Idem situation actuelle	RCEA non submersible (crue centennale)	RCEA non submersible (crue centennale)	RCEA non submersible (crue centennale)	RCEA non submersible (crue centennale)	Idem situation actuelle (mais option réhaussement du profil en long possible)
Impact sur le milieu naturel	Néant	Limité à l'emprise de l'élargissement	Limité à l'emprise de l'élargissement						Limité à l'emprise de l'élargissement
Impact sur la mobilité de la rivière	Néant	Néant	Néant	Mobilité accrue	Mobilité accrue	Mobilité accrue	Mobilité accrue	Mobilité optimale	Néant
Procédure RNN	Néant	Néant	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Coût (ordre de grandeur) de cette section	0 M€ TTC	6,5 M€ TTC	17,3 M€ TTC	40 M€ TTC	59 M€ TTC	120 M€ TTC	13,8 M€ TTC		
Surcoût par rapport à l'aménagement à 2x2 voies à l'identique		- 10,8 M€ TTC	0 M€ TTC	+ 22,7 M€ TTC	+ 41,7 M€ TTC	+ 102,7 M€ TTC	- 3,5 M€ TTC		
Conclusions	Il n'est pas admissible sur le long terme de conserver une section bi-directionnelle à 2 voies dans la réserve – L'utilisation de l'ouvrage tel quel n'est pas envisageable. Il ne faut pas réfléchir à minima sur les aspects sécurité et offre de services.	Ces solutions nécessitent de modifier le décret de la réserve et sont donc peu satisfaisantes	Pour ces solutions, il est proposé de tenir un discours centré sur les gains par rapport à l'ouvrage actuel en argumentant sur le doublement de l'espace de l'ouvrage. Ces solutions sont crédibles et raisonnables : 1C la plus crédible et défendable pour l'évolution de la réserve avec un gain négligeable d'espaces mobilité pour la rivière . Les solutions 1c et 1d sont les plus pertinentes. La solution 1C est optimale mais n'est pas forcément satisfaisante en terme de mobilité.	Solution non crédible au regard de son surcoût financier et des impacts sur les puits de captages	Solution écarté car peu d'intérêt financier et n'offre pas d'amélioration au niveau de la réserve naturelle				

CRITERES ANALYSES SUR L'ENSEMBLE DU VAL D'ALLIER