



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction interdépartementale des routes
Massif central

ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉHABILITATION DE LA SECTION DE L'AUTOROUTE A75 ENTRE COUDES ET ISSOIRE



Table des matières

L'évaluation socio-économique.....	2
Éléments de contexte.....	2
Les objectifs de l'opération.....	3
Les choix techniques pour la réalisation du projet de réhabilitation.....	4
4.1 Les différents projets étudiés et non retenus.....	4
4.2 Les scénarios envisagés sur le volet « équipements de sécurité et exploitation ».....	4
4.3 Détermination du meilleur scénario.....	5
4.4 Le choix du parti pris d'aménagement retenu.....	6
Coûts et financements.....	7
Avantages et inconvénients.....	7
6.1 Les effets défavorables du projet.....	7
6.2 Les bénéfices bénéfiques du projet.....	7
6.3 Des effets négatifs à relativiser.....	8
6.4 L'utilité Publique du projet.....	8

1 L'évaluation socio-économique

L'évaluation socio-économique (ESE) cherche à mesurer la valeur d'un projet pour la collectivité. Elle oblige donc le porteur du projet à analyser la rentabilité et les risques de son investissement au-delà de son seul périmètre pour y intégrer les coûts et bénéfices de l'ensemble des parties prenantes.

[L'article 17 de la loi du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques](#) oblige tout porteur de projet d'investissement financé par l'État ou par l'un de ses établissements à réaliser préalablement une évaluation socio-économique. Si la part de financement de l'Etat est supérieure à 20 M€ HT, l'évaluation doit être effectuée avec le contenu minimal précisé dans l'article 2 du décret du 23 décembre 2013.

Le présent projet, dont le coût total est évalué à 23,3 Millions d'€ TTC, est en deçà du seuil précité. Ainsi, aucune disposition ne précise le contenu de l'évaluation socio-économique.

L'évaluation socio-économique dépasse la seule analyse financière, budgétaire et technique pour prendre aussi en considération les dimensions sociales, économiques et environnementales d'un projet.

De façon générale, il est difficile de quantifier socio-économiquement les effets positifs de l'assainissement d'une infrastructure (modélisation socio-économique complexe). Il a donc été

choisi pour cette étude socio-économique de réaliser une étude qualitative plutôt qu'un bilan quantitatif. L'exercice est d'autant plus difficile que la nature du projet consiste essentiellement en une ré-habilitation et une optimisation de l'existant, et non pas à un nouvel aménagement.

2 Éléments de contexte

Le projet consiste principalement en un réaménagement en place de l'infrastructure, et en la création de bassins de volumes restreints en dehors de la plateforme routière. Ce projet n'a donc pas vocation à augmenter le volume de trafic, ni à induire des trafics supplémentaires. Ni fluidifier le trafic existant.

Le projet vise simplement une optimisation de l'existant en terme de sécurité notamment, et en une amélioration du traitement des eaux de surface. A ce titre, l'opération n'aura donc pas d'impact socio-économique sur le territoire.

Il est en revanche intéressant de regarder les thématiques concernant l'infrastructure existante, comme l'accidentologie et l'évolution des trafics

Accidentologie

Jusqu'en 2013, la section présente un certain nombre d'écarts en termes d'accidentologie. Des mesures ont ainsi été prises afin de garantir la sécurité sur l'ensemble du tronçon objet du présent dossier. Parmi ces mesures on retrouve :

- l'abaissement, en 2001, de la vitesse autorisée (passage de 110 à 90 km/h) ;
- l'implantation d'un radar automatique, en 2005, dans le sens Clermont – Issoire
- l'installation d'un radar tronçon en 2014, dans le sens Issoire – Clermont.

Ces mesures ont été efficaces. En effet, sur la période 2017-2021, 11 accidents corporels sont recensés, ne faisant aucune victime. Cette section n'est pas identifiée comme section à gravité anormale.

En revanche, sur cette même section on dénombre 219 accidents matériels sur la même période 2017-2021, soit une moyenne d'environ 45 accidents par an. On constate encore une forte proportion (environ 40%) des accidents recensés se produisant par temps de pluie ou lors de conditions météorologiques défavorables.

Données issues des logiciels TIPI et PRISM :

Année	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre d'accidents matériels sens 1	28	22	26	22	14
Nombre d'accidents matériels sens 2	29	12	24	17	25
Total	57	34	50	39	39

Des solutions supplémentaires sont donc attendues dans le cadre de l'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire.

La mise aux normes des Postes d'appels d'urgences (bornes oranges) et la création des refuges permettront à un plus grand nombre d'usagers en panne de se mettre en sécurité et apportera plus de sécurité aux agents d'exploitation qui viennent les protéger en signalant le véhicule à l'arrêt aux autres usagers. Ces questions qui n'étaient pas d'actualité dans les années 1970 sont aujourd'hui devenues une priorité.

L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence permettra quant à lui aux usagers en difficulté d'arrêter leur véhicule avant de se mettre à l'abri derrière les glissières de sécurité. En effet, plus la BAU est large, moins leur véhicule déborde sur la chaussée, ce qui contribue à limiter le risque de sur-accident. Cet élargissement permettra pour les mêmes raisons d'améliorer les conditions de sécurité lors des interventions des forces de l'ordre, des services de secours, des dépanneurs et des agents d'exploitation, pour des opérations de fauchage par exemple.

Evolution des trafics

Entre 2017 et 2021, on peut observer une légère diminution du trafic tous véhicules confondus. L'année 2020 reste anormalement en dessous des autres années en raison des mesures sanitaires ayant entraîné une baisse significative du trafic. Les trafics présentés sont issus d'une station de recueil de données trafics située à Orbeil, au PR 30 sur l'A75 à l'extrémité sud de la section étudiée. Elle fait état des TMJA (2 sens confondus) suivants :

- 2021 : 27 851 Véhicules/J dont 10,8 % de PL,

- 2020 : 22 973 Véhicules/J dont 11,7 % de PL,

- 2019 : 29 261 Véhicules/J dont 10,6 % de PL,

- 2018 : 29 719 Véhicules/J dont 11 % de PL.

- 2017 : 30 723 Véhicules/J dont 13 % de PL.

A titre indicatif, pour 2021, les trafics par sens sont sensiblement identiques :

- sens nord → sud : 13 887 Véhicules/J dont 11,04 % de PL,

- sens sud → nord : 13 991 Véhicules/J dont 10,89 % de PL.

3 Les objectifs de l'opération

Le projet porte sur la réhabilitation de la section de l'autoroute A75 entre Coudes et Issoire dans le Puy de Dôme (63) en Région Auvergne Rhône-Alpes. Il permet d'améliorer la sécurité des usagers et des agents de l'État tout en améliorant notablement la prise en compte de l'environnement sur le plan de l'assainissement.

Cette réhabilitation sera principalement réalisée sur la plate-forme autoroutière existante, à l'exception des dispositifs ponctuels de traitement de la pollution (bassins), construits sur des espaces connexes à l'autoroute. Le programme porte sur les aménagements suivants :

- Reprise du réseau de collecte existant des eaux pluviales et son extension pour acheminer les eaux polluées vers les 18 bassins routiers à volume mort à créer (3 bassins « classiques » et 15 bassins « réduits » avec un volume utile limité à 35 m³ pour répondre au traitement d'une pollution accidentelle par temps sec).
- Élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) permettant de porter à au moins 2,50 m la largeur de BAU sur 80 % du linéaire concerné dans le sens Coudes→Issoire et 68 % du linéaire dans le sens Issoire→Coudes. La largeur des BAU existantes sur la section dans les deux sens de circulation est comprise entre 1,55 m et 2,50 m respectivement sur près de 5,5 km et 3,5 km ;
- Mise aux normes de 21 refuges au droit de Postes d'Appel d'Urgence (PAU) existants dans les deux sens de circulation ainsi que la réalisation de 2 refuges supplémentaires dans le sens Issoire→Coudes ;
- Reprise de la chaussée existante (réfection de la couche de roulement, y compris réalisation de purges nécessaires à la réparation de la structure) sur l'ensemble du linéaire, ainsi que ponctuellement la correction de devers ou la mise à profil unique de la chaussée ;

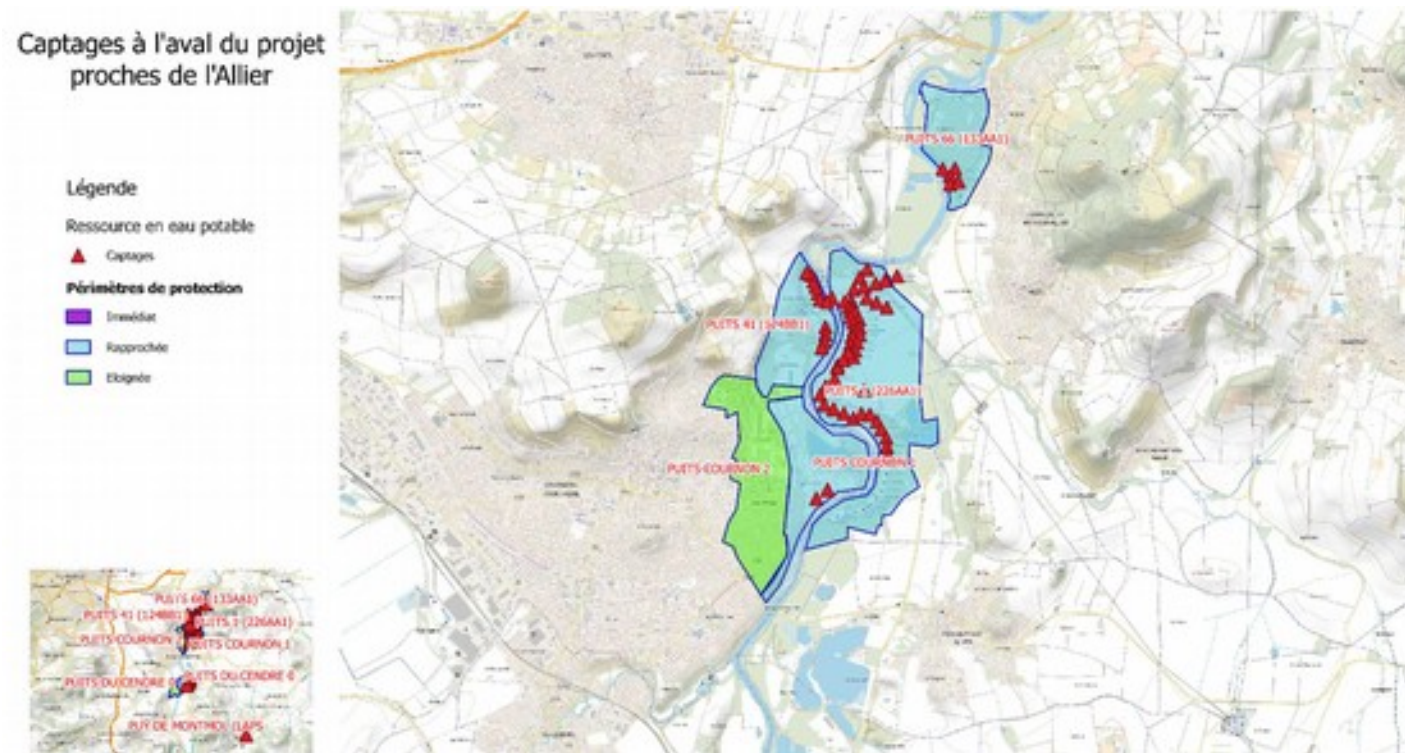
Les objectifs du projet sont au nombre de deux :

- Améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure et prévenir le risque de pollution accidentelle
- Améliorer la sécurité des usagers et des agents d'exploitation en intervention

Un volet assainissement afin de préserver la qualité de la ressource en eau

Le projet de réhabilitation du système de gestion des eaux pluviales accompagné de la mise en place d'ouvrages de gestion des pollutions accidentelles par temps sec permettra d'apporter une solution opérationnelle en cas d'événement critique. De plus, les aménagements réalisés sur l'infrastructure permettront de réduire significativement le risque de déversement accidentel sur cet axe routier structurant.

L'objectif prioritaire fixé pour ce volet est ainsi le traitement de la pollution accidentelle par temps sec. Actuellement, le renversement d'un transport de matière dangereuse par exemple, avec rupture de la cuve, entraînerait un risque de pollution de la nappe phréatique et à plus longue distance du champ de captage des eaux potables de l'agglomération de Clermont-Ferrand. La carte ci-après illustre les champs captant sur l'Allier situés à l'aval de l'opération.



Un volet aménagements de sécurité et exploitation

Le trafic de l'A75 sur ce secteur est conséquent (environ 28 000 véhicules par jour – Données station de comptage orbeil – 63) avec une part moyenne de poids-lourds de 11 %. Le nombre d'accidents corporels recensés est relativement faible, bien que le nombre moyen d'accidents matériels soit élevé (environ 3 par mois). En moyenne, sur 6 mois, les agents d'exploitation recensent près de 350 interventions. Elles sont liées à plus de 65 % à des accidents ou des pannes de véhicule. Ces interventions nombreuses mettent en danger les usagers et les agents sur ce parcours très sinueux de l'A75.

À ce jour, lors d'un incident, tout usager de la route et tout agent en intervention peut difficilement s'arrêter en bordure de chaussée puisque la Bande d'Arrêt d'Urgence est quasi inexistante. De même, il est très difficile de s'arrêter en sécurité pour accéder à un Poste d'Appel d'Urgence. Des refuges doivent être aménagés et les Postes d'Appel d'Urgence doivent être rendus accessibles.

4 Les choix techniques pour la réalisation du projet de réhabilitation

Afin de répondre aux problématiques actuelles de la section Coudes-Issoire sur l'A75, plusieurs solutions ont été envisagées. Certaines n'ont pas été retenues en raison de leur complexité, de leur impact ou de leur coût par exemple. D'autres ont été étudiées de plus près afin d'aboutir au parti retenu.

4.1 Les différents projets étudiés et non retenus

a – Création d'une nouvelle section d'autoroute pour supprimer la circulation sur l'A75 entre Coudes et Issoire

Cette alternative a été abandonnée, notamment en raison de son coût élevé et des impacts environnementaux que cela aurait engendré. En effet, hors enjeu environnemental et social, le coût de construction de deux kilomètres d'autoroute représente le budget global du projet pour le traitement des eaux polluées du tronçon entre Coudes et Issoire.

b – Infiltrer les eaux issues de la plateforme autoroutière

En matière d'assainissement routier, les techniques alternatives aux ouvrages de type bassins ou fossés sont constituées par les noues et différents systèmes d'infiltration (puits ou tranchée).

Les dispositifs d'infiltration ne comprenant pas de dispositif de décantation, cette solution d'infiltration des eaux polluées n'est donc pas compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne qui impose que « les eaux pluviales ayant ruisselé sur une surface potentiellement polluée par des macro-polluants ou des micro-polluants sont des effluents à part entière et doivent subir les étapes de dépollution adaptées aux types de polluants concernés. ».

Également, les sols sont constitués d'un horizon perméable constitué d'alluvions déposées par la rivière sur une profondeur variable (Cet horizon comprend la nappe alluviale d'accompagnement de la rivière) et d'un socle granitique, comprenant des failles. En raison de la nature des sols cette solution d'infiltration n'est pas réalisable. En effet, en présence d'alluvions, la zone d'infiltration serait connectée directement avec la nappe alluviale. Ainsi, en cas de pollution accidentelle, il ne serait pas possible de confiner la pollution avant qu'elle n'impacte la nappe d'accompagnement de la rivière.

4.2 Les scénarios envisagés sur le volet « équipements de sécurité et exploitation »

Plusieurs scénarios ont été identifiés par ordre de niveau de service offert et de difficulté de réalisation croissants :

Scénario n° 1 : Création de refuges au niveau des PAU et de refuges supplémentaires tous les 500 m environ.

L'aménagement minimum consiste à créer des refuges au niveau de chaque PAU et de rendre le PAU accessible en modifiant la disposition des glissières chaque fois que nécessaire. Sur 24 PAU existants :

- 7 refuges sont convenablement aménagés ;
- 4 refuges existants sont à aménager ou stabiliser ;
- 7 refuges sont à créer en déplaçant une glissière métallique ;
- 6 refuges sont à créer en déplaçant une glissière béton.

La question se pose ensuite, en l'absence de véritable BAU, de créer des refuges supplémentaires. Cette situation est prévue par l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des

Autoroutes de Liaison (ICTAAL) qui préconise un refuge tous les 2 km en présence de BAU et tous les km en l'absence de BAU. Les refuges sont équipés d'un poste d'appel d'urgence (PAU).

Compte-tenu du niveau de trafic élevé et des conditions de visibilité médiocres, l'inspecteur général des routes a préconisé de retenir l'implantation d'un refuge tous les 500 mètres (sauf difficulté technique majeure) en l'absence de BAU. L'aménagement serait ainsi complété par la création d'une vingtaine de refuges supplémentaires (non équipés de PAU), ce qui offrirait ainsi une possibilité d'arrêt en toute sécurité tous les 500 m.

La sécurité des usagers serait ainsi significativement améliorée ainsi que celle des personnels d'exploitation pour des interventions ponctuelles. En outre, certains refuges pourraient être aménagés pour offrir à l'exploitant un accès aux ouvrages d'assainissement décrits plus loin.

Ce scénario a été chiffré par la DIR Massif Central à 22,9 Millions d'euros TTC (date de valeur 2015) dans l'hypothèse la moins contraignante pour l'organisation du chantier.

Scénario n° 2 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage de la BAU à 3 m dans les zones à contrainte faible ou modérée.

Il a été constaté qu'il était en général possible de recalibrer la BAU à 3 m de largeur dans la plupart des cas à condition de déplacer le dispositif de sécurité (glissière béton en général, quelquefois métallique). Dans le sens Issoire-Clermont (côté Allier), il existe en général un replat derrière la GBA qui permet de réaliser l'élargissement avec un minimum de terrassements. Il serait ainsi possible d'obtenir :

- dans le sens Issoire -> Clermont un linéaire de BAU de 3 m d'environ 8 km sur 9 ;
- dans le sens Clermont -> Issoire un linéaire d'environ 7 km sur 9 avec toutefois de nombreuses interruptions dans les zones de proximité de la falaise.

Les conditions d'intervention des véhicules d'entretien et d'exploitation ainsi que des services d'urgence seraient fortement améliorées. Certaines interventions ne nécessiteraient plus de neutralisation de la voie lente, réduisant ainsi la gêne aux usagers.

Ce scénario n°2 a été étudié selon 2 variantes. L'une strictement conforme à l'ICTAAL avec une bande dérasée de gauche (BDG) de 1,40 mètre, et l'autre dérogeant à cette norme, avec une bande dérasée de gauche (BDG) de 1,00 mètre.

La mise en conformité ICTAAL (avec BDG à 1,40 m) comparée à l'application d'un profil réduit comportant une BDG de 1 m induit :

- une augmentation du linéaire de BAU de largeur inférieure à 2,50 m, notamment dans le sens 1 (+ 1 275 m de BAU < 2,50 m et non modifiables) ;
- des travaux supplémentaires sur des secteurs où la BAU existante est déjà calibrée à au moins 2,50 m. Plus particulièrement pour le sens 1 : 1 010 m de BAU non concernés dans le cas de l'option n°1 avec BDG à 1 m devront faire l'objet de travaux supplémentaires. Pour le sens 2, 410 m de BAU sont concernés ;
- n'impacte pas le nombre de refuges supplémentaires à implanter (sens 1 : aucun et sens 2 : 2).

Ce scénario a été chiffré par la DIR entre 22,9 et 23,3 Millions d'euros TTC (date de valeur 2015)

Scénario n° 3 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage intégral de la BAU à 3 m

La réalisation d'une continuité intégrale de la BAU à 3 m nécessiterait le traitement des points durs résiduels suivants :

Sens Issoire -> Clermont :

- murs de soutènement d'une centaine de mètres situés entre les diffuseurs 10 et 9 ;
- un mur de soutènement d'une centaine de mètres entre les diffuseurs 8 et 9 ;
- le viaduc de Coudes (Bande dérasée de droite – BDD de 0,50 m) ;
- un linéaire estimé d'environ 500 m qui nécessiterait des travaux importants et un remblaiement en zone inondable.

Sens Clermont -> Issoire :

- le viaduc de Coudes (BDD de 0,50 m) ;
- le mur anti-bruit (PR 22 +500) ;
- les zones de proximité de la falaise : (PR21 + 500, 23 +800, 24+600, 25+500, 27+000, 27+600, 28+200).

Il convient également dans ces zones de préserver la fonction piège à cailloux.

Ce scénario n'a pas été chiffré. En effet la reprise des talus rocheux ainsi que des ouvrages concernés entraînerait des coûts considérables sans rapport avec le bénéfice recherché.

4.3 Détermination du meilleur scénario

Le tableau 15 ci-après précise l'incidence de chacune des solutions, au regard des critères suivants :

- environnement ;
- gain en matière de sécurité ;
- gain en matière d'exploitation ;
- coût (valeur 2015).

	Scénario 1	Scénario n°2 – BDG 1m	Scénario n°2 – BDG 1,40 m
Environnement			
Sécurité			
Exploitation			
Coût opération	22,9 M€ TTC	23,3 M€ TTC	22,9 M€ TTC

Tableau 15 – Comparatif des solutions proposées

En matière d'incidence environnementale, le scénario 2 présente moins d'impacts, Pour la thématique « sécurité », les 2 scénarios présentent un gain similaire.

En matière d'exploitation, l'élargissement de BAU permet de faciliter et de sécuriser davantage les interventions. Néanmoins, la mise en place d'une BDG de 1,40 m se fait au détriment du linéaire de BAU élargi à 2,50 m.

Ainsi, au vu des éléments qui précèdent, la solution retenue correspond au scénario n° 2 avec une bande dérasée de gauche de 1 mètre.

La solution retenue pour le volet sécurité a fait l'objet d'une demande de dérogation aux règles de l'art en août 2016 portant sur :

- la largeur de Bande Dérasée de Gauche (fixée à 1 m y compris en présence d'un dispositif d'assainissement) ;
- la possibilité de maintenir un dimensionnement ICTAAL 2000 pour les refuges les plus contraints spatialement.

L'implantation de certains refuges a ensuite dû être modifiée pour en améliorer la perception : des investigations complémentaires faune – flore ont été réalisées en 2017 afin de prendre en considération ces décalages d'emprises.

4.4 Le choix du parti pris d'aménagement retenu

À l'issue des différentes études, la solution retenue est la suivante :

- **La construction de 18 bassins routiers à volume mort, dont 3 bassins dits « classiques »¹ et 15 bassins dits « réduits »².**

Les études environnementales, menées parallèlement aux études techniques entre 2012 et 2015 (les premières prospections faune – flore ont été réalisées en 2012), ont permis un ajustement et une optimisation des aménagements (bassins et équipements en refuges) au fur et à mesure, et au regard des enjeux environnementaux soulevés à l'avancement des études faune / flore. Des compléments et mises à jour ont été régulièrement menés.

La démarche d'élaboration du dispositif d'assainissement a donc été itérative, permettant d'intégrer les contraintes environnementales, réglementaires, spatiales et techniques. La solution retenue prend en compte toutes ces contraintes, et est adaptée à la topographie du terrain, qui présente des pentes d'écoulement faibles, et des espaces très contraints pour aménager des bassins.

Ces éléments font l'objet d'un dialogue avec les services de la police de l'eau de la direction départementale des territoires du Puy-de-Dôme afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement.

Ce sont 18 bassins, dont 15 de dimensions réduites qui seront implantés sur l'ensemble du tronçon Coudes-Issoire. Ces bassins auront pour principale fonction de capter les éventuelles pollutions d'origine routière, par temps sec. Lors d'une détection de pollution, celle-ci transite dans les réseaux, et se retrouve piégée dans le bassin, qui permettra une élimination des matières polluantes. Par temps de pluie, ces bassins auront seulement un léger effet tampon ;

- **La réalisation de deux refuges dans le sens 2, ce qui améliorera la sécurité des usagers**

¹ fournissant des services autres que la pollution accidentelle par temps sec et donc plus pertinents que les biefs de confinement

² présentant un volume utile limité à 35 m³ pour répondre au traitement d'une pollution accidentelle par temps sec : 25 m³ de polluant correspondant au volume d'une cuve standard de camion et 10 m³ d'eaux des services de secours

La surface d'un refuge est de 150 m² environ (surface inférieure pour les refuges suivant la norme ICTAAL 2000).

Cette solution limite davantage les impacts environnementaux (création de deux nouveaux refuges au lieu des 17 attendus dans un des scénarios).

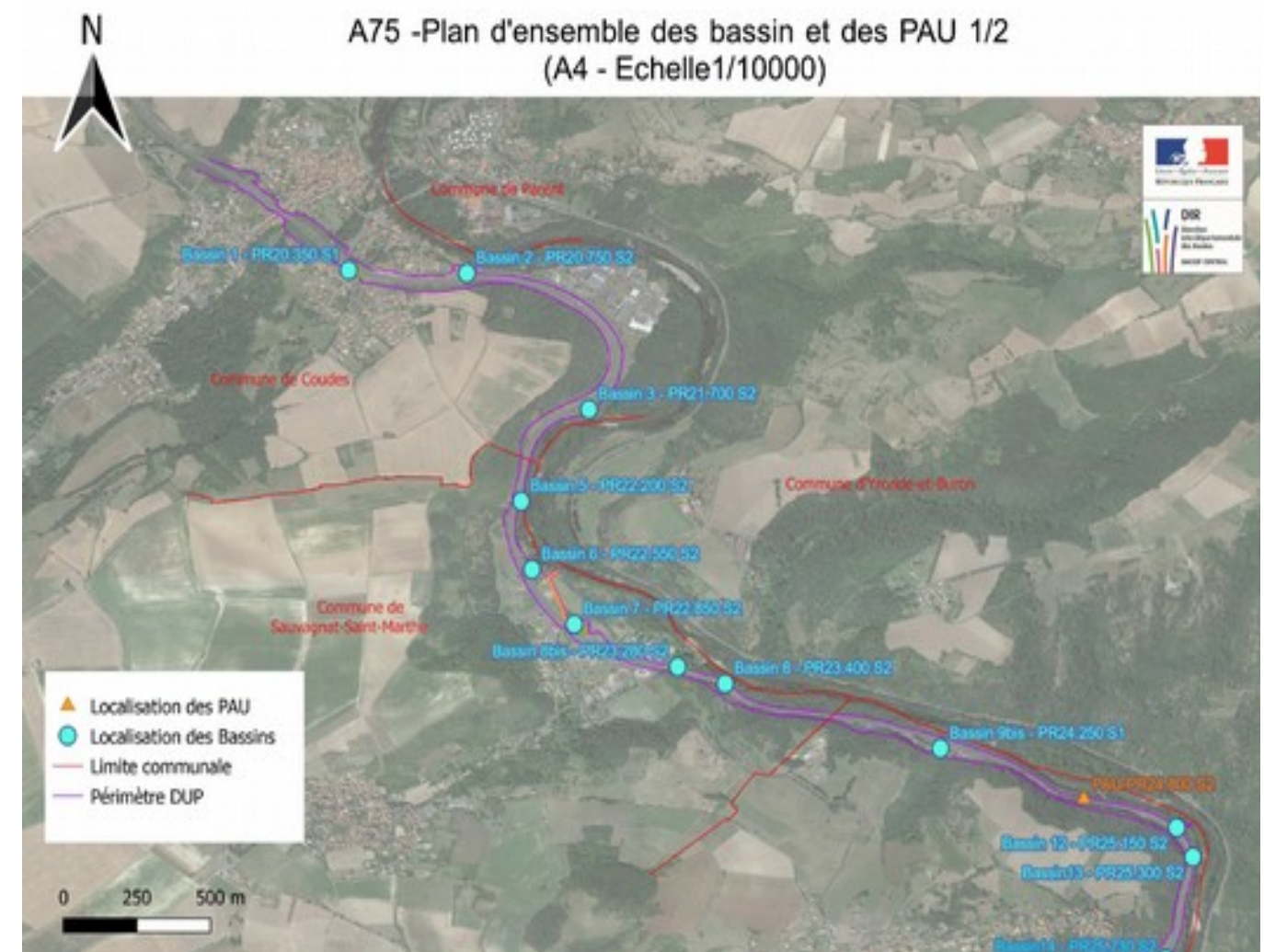
- **l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence par modification du marquage horizontal et/ou par déplacement des dispositifs de retenue, pour augmenter la sécurité de nos usagers et de nos agents d'exploitation.**

L'objectif est d'homogénéiser la largeur de la BAU en proposant d'atteindre au moins la valeur seuil de 2,50 m. L'homogénéité rendue à la largeur de BAU contribuera à améliorer la sécurité et le confort des usagers.

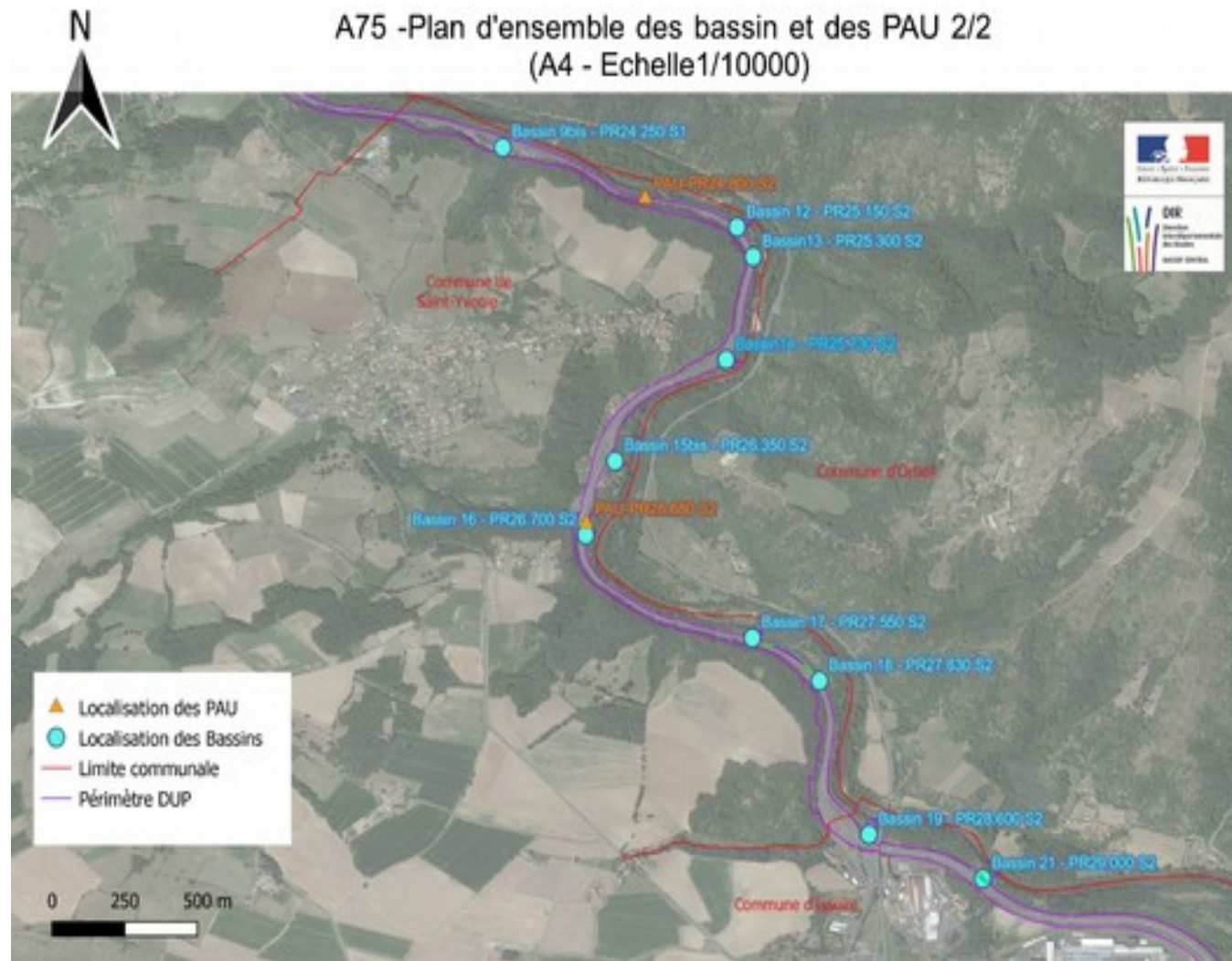
- **La mise aux normes de 21 PAU avec accès PMR, qui améliorera la sécurité de tous**
- l'élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence portée à minima à 2,50 m, partout où cela est possible ;
- la reprise de la totalité des couches de roulement ;
- **la reprise d'une partie des dispositifs de retenus ;**

Les 2 synoptiques ci-après illustrent l'implantation des aménagements ponctuels (Bassins et Postes d'appel d'urgence). Les couches de surfaces et les dispositifs de retenue, ne sont pas représentés.

Partie nord du projet :



Partie sud du projet :



5 Coûts et financements

Montant de l'opération

Le montant global de l'opération (valeur 2017) est estimé à **23,3 Millions d'€ TTC**. Le tableau ci-dessous précise la décomposition financière entre études, acquisitions foncières et travaux.

Décomposition financière	
Etudes	0,760 M€ TTC
Acquisitions foncières	590 € TTC
Travaux	22,3 M€ TTC
Montant total opération (arrondi)	23 M€ TTC

Phasage de l'opération

Etant donné le volume de travaux, les différents aménagements seront étalés dans le temps sur 2 années. L'opération sera donc réalisée en 2 phases de travaux distinctes. La première phase qui se

déroulera durant l'année 2023 concernera la partie sud de l'opération. La seconde phase, concernant la partie nord de l'opération, sera lancée après 2023.

Plan de financement de l'opération

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, l'opération bénéficie d'un financement à hauteur de 10 Millions d'euros. L'État participe à hauteur de 85 % (8,5 M d'€) et le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme à hauteur de 15 % (1,5 M d'€). Ce financement permettra de réaliser les travaux la première phase de l'opération (Phase sud) durant l'année 2023.

La seconde phase (phase nord) fait l'objet d'une demande de financement dans le cadre du prochain CPER (2023-2027), pour lequel les arbitrages seront rendus dans le courant de l'année 2022. Les travaux pour la seconde phase (phase nord) pourront débuter après la réalisation de la phase sud.

6 Avantages et inconvénients

Préalablement, il est utile de rappeler qu'il est difficile de quantifier socio-économiquement les effets positifs de l'assainissement d'une infrastructure. En effet, l'amélioration d'un dispositif d'assainissement permettra de mieux prévenir toute pollution du milieu naturel, et de mieux protéger la ressource en eau à l'aval. Pour autant, il est difficile de quantifier un gain, au regard d'un éventuel évènement accidentel.

6.1 Les effets défavorables du projet

Comme toute opération d'investissement sur le domaine autoroutier, les coûts évoqués sont importants s'ils sont comparés à des opérations routières réalisées sur le réseau secondaire. En effet, pour une section étudiée qui représente environ 11 km, le coût global de l'opération est estimé à 23,3 millions d'€ TTC. Cela représente un ratio légèrement supérieur à 2 millions d'€ par kilomètre d'autoroute réhabilitée.

La réalisation des travaux va se dérouler sur 2 années. Lors des phases de chantier, des mesures de gestion du trafic vont être mises en place, qui perturberont les temps de trajets des usagers, notamment pour les trajets domicile-travail.

Sur le volet environnemental, les bassins de traitement des eaux de ruissellement seront réalisés en dehors de l'emprise routière. Il s'avère que certaines zones entre l'autoroute A75 et l'Allier présentent des habitats intéressants qui seront en partie impactés.

6.2 Les bénéfices bénéfiques du projet

- diminution des risques de pollution accidentelle

La mise en place des bassins envisagés permettra de piéger les pollutions par temps secs, principal enjeu environnemental identifié. D'une part, les pollutions piégées dans les bassins ne pourront plus

aller dans le milieu récepteur (forêt alluviale, et milieux aquatiques). Les eaux superficielles et souterraines seront ainsi mieux protégées.

D'autre part, le captage de ces pollutions sera un gage de sécurisation de la ressource en eau, puisque des captages d'eau potable existent sur l'Allier, en aval de ce tronçon d'autoroute, aujourd'hui exposés au risque de pollution.

- Effets sur la sécurité

La réhabilitation de ce tronçon de l'A75 permettra de proposer des dispositifs de sécurité mieux adaptés aux normes autoroutières. Concrètement, la réalisation des refuges conduit fortement à l'amélioration des accès aux PAU, aujourd'hui inaccessibles pour la plupart aux PMR (PAU situés derrière des glissières à enjamber et parfois sans refuge à proximité pour y stationner en relative sécurité), et parfois même aux personnes valides. Ainsi, la mise aux normes des PAU (en assurant l'accessibilité pour tous contrairement à aujourd'hui) et la création des refuges permettront à un plus grand nombre d'utilisateurs en panne de se mettre en sécurité en cas de problème et apportera plus de sécurité aux agents qui viennent les protéger en signalant leur véhicule à l'arrêt aux autres utilisateurs. L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) permettra également aux utilisateurs d'arrêter leur véhicule en cas d'urgence avant de se mettre à l'abri derrière les glissières de sécurité.

6.3 Des effets négatifs à relativiser

S'agissant d'une infrastructure déjà existante, et considérant que les aménagements n'engendreront pas de trafic induit, puisque les capacités de l'autoroute ne vont pas changer, l'impact sur la vie du territoire est très faible. En outre le regroupement du traitement des problèmes environnementaux et de sécurité réduira la gêne aux utilisateurs.

Sans modification des échangeurs, les modifications apportées par le projet n'auront pas d'impact sur l'urbanisation du secteur. On pourra en revanche se féliciter de l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des utilisateurs qui parcourent ce tronçon dans le cadre de leurs trajets domicile-travail, représentant l'essentiel du trafic journalier.

Sur ce volet encore, le projet de réhabilitation permet d'éviter la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute, qui engendrerait de nouveaux et forts impacts environnementaux. Il permet à moindre coût d'augmenter le niveau de sécurité des utilisateurs et des personnels d'intervention (exploitant, forces de l'ordre, services de secours, dépanneurs).

L'un des principaux avantages de cette opération réside en la mutualisation de plusieurs volets d'aménagements, touchant à des thématiques différentes. En effet, la mutualisation de plusieurs opérations d'aménagements limite le temps perdu dans les embouteillages. La concentration de multiples opérations techniques, en un laps de temps restreint, et dans des conditions optimisées, permettra un large raccourcissement de la phase chantier, évitant la multiplication des chantiers spécifiques. Cette opération, dans son organisation, permettra d'optimiser le temps perdu par les utilisateurs à l'occasion des restrictions de circulations en phase chantier.

6.4 L'utilité Publique du projet

Si l'on rappelle les objectifs de l'opération, qui sont :

- améliorer de l'insertion environnementale de l'infrastructure en prévenant notamment le risque de rejets polluants dans le milieu naturel
- améliorer la sécurité des utilisateurs et des agents d'exploitation en intervention

Ces 2 objectifs visent à améliorer l'infrastructure existante sur 2 thématiques qui sont au cœur des préoccupations actuelles.

Réhabiliter un tronçon d'autoroute, qui ne répond plus aux exigences environnementales actuelles, est indispensable. Il ne s'agit pas dans ce cas de figure de créer de nouvelles infrastructures, mais d'optimiser le fonctionnement d'aménagements existants, pour les rendre plus efficaces, et plus vertueux du point de vue environnemental.

Il est par ailleurs inconcevable de continuer à exploiter un tronçon d'autoroute qui ne présente pas des caractéristiques optimales, pour assurer la sécurité des utilisateurs en difficulté et la sécurité des agents en intervention, que ce soit forces de l'ordre, services de secours et agents d'exploitation routière. Là encore, il ne s'agit pas de reconstruire en lieu et place, mais d'optimiser l'existant, pour des coûts acceptables.

Au regard des aménagements pérennes qui vont être réalisés, les avantages du projet sont bien supérieurs aux effets défavorables du projet.

Au regard de ces objectifs utiles à un large panel d'utilisateurs et d'acteurs, le projet revêt un caractère d'utilité publique.