



# AUTOROUTE A719

## SECTION GANNAT - VICHY

BILAN LOTI  
Volet Socio-économie  
Rapport

PUBLIC





# Autoroute A719 Gannat - Vichy

## Bilan LOTI

### Volet Socio-économie

### Rapport

Maître d'ouvrage	Assistant au maître d'ouvrage	Bureau spécialisé Socio-économie / Transport
 <p>INFRASTRUCTURE ET CONCESSIONS Direction des opérations 22 D avenue Lionel-Terray 69330 JONAGE</p>	 <p>2 rue des Bergers 75015 PARIS</p>	 <p>Immeuble Le Corner 97-101 boulevard Vivier-Merle CS 53324 69239 LYON cedex 03</p>



## **SOMMAIRE**

<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
1.1. Le cadre réglementaire du bilan LOTI	1
1.2. Présentation de l'autoroute A719 Gannat - Vichy	1
1.3. Les objectifs de l'aménagement	4
<b>2. Méthodologie générale</b>	<b>5</b>
2.1. Thèmes traités	5
2.2. Méthodologie générale	5
2.3. Aire d'étude	5
2.4. Le réseau routier du périmètre d'étude	7
<b>3. Déplacements</b>	<b>8</b>
3.1. Les trafics routiers	8
3.2. Les temps de parcours	22
3.3. La sécurité routière	24
<b>4. Économie de l'opération</b>	<b>27</b>
4.1. Le coût de construction	27
4.2. Les coûts d'exploitation	27
4.3. Bilan pour la collectivité	28
4.4. Bilan pour le concessionnaire	31
<b>5. Degré d'atteinte des objectifs majeurs de l'aménagement</b>	<b>34</b>
5.1. Rappel des objectifs et des effets affichés dans le dossier de DUP	34
5.2. Méthodologie particulière	34
5.3. Effets constatés de l'autoroute A719 Gannat - Vichy	35
5.4. Conclusions sur l'atteinte des objectifs assignés à l'A719 Gannat - Vichy	48
<b>6. Annexes</b>	<b>49</b>
6.1. Annexe 1 : entretiens – Liste des personnes rencontrées	49
6.2. Annexe 2 : détail des courbes mensuelles de trafic	49
6.3. Annexe 3 : détail des courbes hebdomadaires de trafic	53
6.4. Annexe 4 : détail des profil horaires de trafic	55
6.5. Annexe 5 : détail des hypothèses retenues pour l'élaboration du bilan socioéconomique a posteriori	58



## **TABLE DES ILLUSTRATIONS**

Figure 1 : Principales dates du projet.....	1	Figure 44 : Accidentalité D2209 section Gannat/Bellerive-sur-Allier – période 1999-2003 (source : dossier de DUP).....	24
Figure 2 : Tarifs de péage TTC de l'autoroute A719 en 2021 (source « Tarifs de péage - Réseau APRR – Classes 1 à 5 – En vigueur au 1 <sup>er</sup> février 2021 », APRR).....	2	Figure 45 : Indicateurs de sécurité A719 - antenne de Gannat (source : APRR).....	24
Figure 3 : Plan de l'A719 Gannat – Vichy (tracé en rouge sur la carte, source : APRR).....	2	Figure 46 : Indicateurs de sécurité A719 – Gannat – Vichy (source : APRR).....	24
Figure 4 : A719 - section courante (photo setec).....	3	Figure 47 : Indicateurs de sécurité A719 Gannat-Vichy et réseau autoroutier concédé (sources : APRR et ASFA).....	24
Figure 5 : A719 - section courante (photo setec).....	3	Figure 48 : Statistiques de l'accidentalité sur la section de la D2209 doublée par l'A719 Gannat-Vichy (source : base annuelle des accidents corporels – BAAC).....	25
Figure 6 : A719 - barrière de péage pleine voie (BPV) de Vichy (photo A7 Conseil).....	3	Figure 49 - Cartographie des accidents corporels sur les axes non autoroutiers du secteur 2005 - 2019 (source ONISR).....	25
Figure 7 : A719 – giratoire avec D2209 et D906/contournement Sud-Ouest de Vichy (photo setec).....	3	Figure 50 : A719 Gannat-Vichy : travaux de construction (photo APRR).....	27
Figure 8 : D2209 – traversée de Cognat-Lyonne (photo setec).....	3	Figure 51 : A719 Gannat-Vichy : entretien de l'accotement, août 2021 (photo A7 Conseil).....	27
Figure 9 : Carte du périmètre d'étude.....	6	Figure 52 : Détail par acteur du bilan présenté dans le dossier de DUP (source : pièce F du dossier de DUP).....	28
Figure 10 : Carte du réseau routier autour de l'A719 (source : Géoportail).....	7	Figure 53 : Bilan a posteriori du prolongement (MES = mise en service).....	29
Figure 11 : Liste des données de trafic disponibles sur les sections autoroutières du périmètre d'étude * TMJA = trafic moyen journalier annuel (trafic cumulé du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre divisé par 365) PR = point de repère routier (repère kilométrique).....	8	Figure 54 : Bilan a posteriori des demi-diffuseurs (MES = mise en service).....	29
Figure 12 : Synoptique de l'A719 ; en rouge les sections intégrées à l'analyse du présent bilan.....	8	Figure 55 : Comparaison des bilans a priori et a posteriori.....	30
Figure 13: Réseau routier autour de l'A719 et localisation des compteurs permanents.....	9	Figure 56 : Comparaison des indicateurs des bilans a priori et a posteriori.....	30
Figure 14 : Trafic moyen journalier annuel en 2018 sur les différentes sections du périmètre d'étude (sources : APRR, comptages sur bretelles).....	10	Figure 57 : A719 Gannat-Vichy : recettes annuelles de péage nettes générées pour APRR (M€2000, hors TVA).....	32
Figure 15 : Trafics de l'A719 entre 2015 et 2019 (TMJA) (source APRR).....	10	Figure 58 : A719 Gannat-Vichy : excédent brute d'exploitation sur la durée de la concession d'APRR (M€2000, hors TVA).....	33
Figures 16 et 17 : Évolution du TMJA des VL aux différents points de comptage sur l'A719.....	11	Figure 59 : Évolution de la population du périmètre d'étude (base 100 en 2006).....	35
Figures 18 et 19 : Évolution du TMJA des PL aux différents points de comptage sur l'A719.....	11	Figure 60 : Répartition de la population en 2017 dans le périmètre d'étude.....	36
Figure 20 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (deux sens confondus).....	11	Figure 61 : Évolution annuelle de la population entre 2006 et 2015.....	37
Figure 21 : Courbes des trafics journaliers moyens mensuels à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus).....	12	Figure 62 : Évolution annuelle de la population entre 2015 et 2017.....	38
Figure 22 : Courbes des trafics journaliers moyens hebdomadaires à la barrière de péage de Gannat (deux sens confondus).....	12	Figure 63 : Structure de la population par âge en 2009, 2013 et 2017.....	39
Figure 23 : Courbes des trafics journaliers moyens hebdomadaires à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus).....	12	Figure 64 : Évolution de la population âgée entre 2013 et 2017.....	39
Figure 24 : Profil horaire du trafic total au niveau de la barrière de péage de Gannat, vers l'A71 (avant mise en service (MES) de la section Gannat-Vichy de l'A719 et, après sa MES, en 2016).....	13	Figure 65 : Répartition des emplois au lieu de travail en 2017 dans le périmètre d'étude.....	40
Figure 25 : Profil horaire du trafic VL au niveau de la barrière de péage de Gannat, vers Vichy (avant mise en service (MES) de la section Gannat-Vichy de l'A719 et après MES en 2016).....	14	Figure 66 : Nature des emplois dans le périmètre d'étude en 2017.....	40
Figure 26 : A719 : distribution horaire des trafics de véhicules légers, en semaine (lundi à jeudi) en 2016.....	14	Figure 67 : Vichy – Source des Célestins (photo A7 Conseil).....	41
Figure 27: Évolution du TMJA de l'A719 par section (trafic tous véhicules, source : APRR).....	16	Figure 68 : Évolution des emplois au lieu de travail (base 100 en 2006).....	41
Figure 28: Positionnement des repères kilométriques sur l'A719.....	16	Figure 69 : Gannat – Zone d'activités des Prés Liats près du diffuseur n°13 de l'A719 (photo A7 Conseil).....	41
Figure 29 : Réseau routier autour de l'A719.....	17	Figure 70 : Gannat – Zone d'activités des Clos Durs près du diffuseur n°14 de l'A719 (photo A7 Conseil).....	42
Figure 30 : Trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur le réseau routier départemental du périmètre d'étude, en véhicules par jour, deux sens confondus (source : conseil départemental de l'Allier).....	17	Figure 71 : Évolution des emplois au lieu de travail entre 2015 et 2017.....	42
Figure 31 : Volumes de report de trafic vers l'A719 (véhicules par jour en 2016, deux sens confondus).....	18	Figure 72 : Trafic domicile-travail attiré / émis par commune en 2017.....	43
Figure 32 : Report d'itinéraires liés au prolongement de l'A719 : en rouge les augmentations de trafic, en vert les diminutions.....	18	Figure 73 : Flux domicile-travail dans le périmètre d'étude en 2017.....	44
Figure 33 : Hypothèses de croissance des trafics (linéaire, base 2002).....	19	Figure 74 : Évolution de la structure des déplacements domicile-travail dans le périmètre d'étude entre 2012 et 2017.....	45
Figure 34 : Hypothèses des tarifs de péages (source : Dossier de DUP, pièce F).....	19	Figure 75 : Destinations des déplacements domicile-travail au départ du périmètre d'étude en 2012 et 2017.....	46
Figure 35 : Cartes des trafics en situations de référence et de projet à l'horizon 2012 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy).....	20	Figure 76 : Origine des déplacements domicile-travail se rendant dans le périmètre d'étude.....	47
Figure 36 : Cartes des trafics en situations de référence et de projet à l'horizon 2020 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy).....	20	Figure 77 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers l'A71), VL et PL confondus.....	49
Figure 37 : Impacts prévisionnels du projet A719 Gannat-Vichy sur les trafics, à l'horizon 2012 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy).....	20	Figure 78 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers Vichy).....	49
Figure 38 : Impacts prévisionnels du projet A719 Gannat-Vichy sur les trafics, à l'horizon 2020 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy).....	20	Figure 79 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Gannat – Vichy.....	50
Figure 39 : Tarifs de péage 2015 et 2020 à la barrière de péage de Vichy (€courants, source : APRR).....	21	Figure 80 : Synoptique de l'A719 ; en rouge les sections intégrées à l'analyse du présent bilan (rappel).....	50
Figure 40 : Comparaison des tarifs pratiqués et prévus dans le dossier de DUP à la barrière de péage de Vichy.....	21	Figure 81 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Vichy – Gannat.....	50
Figure 41 : Comparaison entre prévisions du dossier de DUP et observations concernant l'effet de l'A719 Gannat-Vichy sur les trafics journaliers des autres axes routiers.....	21	Figure 82 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Gannat – Vichy.....	51
Figure 42 : Gains de temps de parcours VL liés au prolongement de l'A719 et au complément des diffuseurs n°13 et n°14 (en minutes).....	23	Figure 83 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Vichy – Gannat.....	51
Figure 43 : Gains de temps observés a posteriori, cumulés sur une année.....	23	Figure 84 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Gannat – Vichy.....	52
		Figure 85 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Vichy – Gannat.....	52
		Figure 86 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus).....	52
		Figure 87 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers l'A71), VL et PL confondus.....	53
		Figure 88 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers Vichy).....	53
		Figure 89 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Gannat - Vichy.....	53
		Figure 90 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Vichy – Gannat.....	53

Figure 91 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Gannat - Vichy.....	54
Figure 92 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Vichy – Gannat.....	54
Figure 93 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Gannat - Vichy.....	54
Figure 94 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Vichy – Gannat.....	54
Figure 95 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus).....	55
Figure 96 : Trafic horaire VL 2016 JOB au PR13,45.....	55
Figure 97 : Trafic VL 2016 par jour de semaine au PR13,45.....	55
Figure 98 : Trafic horaire VL 2016 JOB au PR8,2 .....	56

Figure 99 : Trafic VL 2016 par jour de semaine au PR8,2 .....	56
Figure 100 : Trafic horaire VL au PR4,4 .....	56
Figure 101 : Trafic VL par jour de semaine au PR4,4 sens Gannat -> Vichy .....	56
Figure 102 : Trafic VL par jour de semaine au PR4,4 sens Vichy -> Gannat .....	57
Figure 101 : Trafic horaire VL au PR2,0 .....	57
Figure 104 : Trafic VL par jour de semaine au PR2,0 sens Gannat -> Vichy .....	57
Figure 105 : Trafic VL par jour de semaine au PR2,0 sens Vichy -> Gannat .....	58

# 1. Introduction

## Remerciements

APRR et SETEC remercient l'ensemble des acteurs du territoire qu'ils ont sollicités, pour leur accueil et leur contribution à l'élaboration du présent bilan.

### 1.1. Le cadre réglementaire du bilan LOTI

Reprenant les prescriptions de la loi n°82-1153 d'orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et plus précisément son article 14, ainsi que son décret d'application de juillet 1984, le Code des Transports (articles L1511-1, 2, 4 et 6) prévoit que :

- « Les grands projets d'infrastructures (...) sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport. »
- Les évaluations des grands projets d'infrastructures (...) sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés (...). Le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet (...). »
- Lorsque les opérations (...) sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public.

La circulaire du 15 décembre 1992 sur les grands projets d'infrastructures, dite circulaire « Bianco », a élargi la pratique du bilan au domaine de l'environnement.

L'autoroute concédée A719 Gannat – Vichy, grande infrastructure de transport, a donc fait l'objet d'une évaluation préalable au sens de la LOTI. Le dossier correspondant faisait partie intégrante du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (ci-après « dossier de DUP »).

Cinq ans après la mise en service, la société concessionnaire produit maintenant le bilan LOTI de l'autoroute A719 Gannat-Vichy.

Le présent rapport constitue ce bilan, établi sous la maîtrise d'ouvrage d'APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône). Il aborde l'ensemble des thèmes fixés par le concédant et présente les principaux effets de la mise en service de l'autoroute dans les domaines économiques et sociaux correspondants.

Son objectif est d'estimer *a posteriori* les effets de l'opération, qualitativement et si possible quantitativement, puis de les rapprocher avec les prévisions qui avaient été formulées dans le dossier de DUP. Le bilan vise enfin à expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus.

Le bilan environnemental de l'autoroute A719 Gannat-Vichy fait l'objet d'un rapport séparé.

### 1.2. Présentation de l'autoroute A719 Gannat - Vichy

L'autoroute A719 Gannat – Vichy est une liaison autoroutière à 2x2 voies en tracé neuf, ouverte en 2015, qui vient prolonger l'antenne de Gannat (A719) qui avait été mise en service en 1997. Ce nouveau tracé de 13,7 km traverse les communes de Montaignet-sur-l'Andelot, Cognat-Lyonne, Espinasse-Vozelle, Saint-Pont et Vendat et relie le contournement de Gannat (au niveau du diffuseur n°15 de Gannat-Est) à la D2209 à Espinasse-Vozelle, à l'ouest de Vichy.

L'ensemble du tracé ouvert en 2015, de même que la section antérieure de l'A719, sont concédées à APRR. Il ne comporte pas de diffuseur intermédiaire en dehors du diffuseur n°15 qui limite la section nouvelle à l'ouest.

Le projet de raccordement de l'agglomération vichyssoise à l'A71 est porté dès le début des années 2000 par le conseil régional d'Auvergne. Ce projet s'inscrit dans une opération plus large d'amélioration de la desserte routière de Vichy, qui comprend également :

- Le contournement Sud-Ouest de Vichy (D906, 19 km), qui relie Espinasse-Vozelle (extrémité de l'A719) à Saint-Yorre, qui a été mis en service en février 2016 ;
- Le contournement Nord-Ouest de Vichy (12 km), qui doit relier Espinasse-Vozelle (A719) à Saint-Rémy-en-Rollat ; sa réalisation reste envisagée, à un horizon qui reste à déterminer ;
- Le projet de barreau de liaison Nord (entre Saint-Rémy-en-Rollat et Billy), qui a été abandonné.

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

<b>5 novembre 2004</b>	Concession à APRR du prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy
<b>Janvier-Février 2010</b>	Enquête publique préalable à la DUP
<b>16 août 2011</b>	Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
<b>Septembre 2012</b>	Acquisitions foncières et début des travaux préparatoires
<b>Avril 2013</b>	Début des travaux principaux
<b>18 décembre 2013</b>	Mise en service du complément du demi-diffuseur n°14
<b>28 novembre 2014</b>	Mise en service du complément du demi-diffuseur n°13
<b>12 janvier 2015</b>	Mise en service du prolongement de l'A719

Figure 1 : Principales dates du projet

Outre le prolongement de l'A719, l'opération concédée comprend également le complément de deux demi-diffuseurs de l'A719, initialement uniquement orientés vers l'ouest : le diffuseur n°13 de Gannat-Ouest / Ébreuil (D998) et le diffuseur n°14 de Gannat-Nord (D2009). Ces compléments permettent désormais de contourner Gannat par l'A719. Le dossier de DUP précise que ces compléments de diffuseurs font partie du programme de l'opération au même titre que les deux contournements de Vichy.

Cependant, ces deux compléments de diffuseurs ne faisaient pas partie de l'opération qui était soumise à enquête publique en vue de la DUP. Ils ne relèvent donc pas du champ couvert par le présent bilan LOTI. Toutefois, leurs effets sur le trafic routier sont difficilement dissociables de l'impact du prolongement de l'A719 du fait de la quasi-concomitance des mises en service. Ces deux diffuseurs seront donc intégrés dans l'analyse trafic et dans l'analyse socio-économique, en essayant dans la mesure du possible d'isoler leurs effets.

Il est à noter qu'une interdiction de circulation des poids lourds a été mise en place sur la D2209 dans la traversée de Cognat-Lyonne à la suite de l'ouverture de la section Gannat-Vichy de l'A719. A Gannat, une zone 30 a été instaurée sur la place du Champ de Foire à proximité de l'intersection entre les D998 et D2009.





Figure 4 : A719 - section courante (photo setec)



Figure 5 : A719 - section courante (photo setec)



Figure 6 : A719 - barrière de péage pleine voie (BPV) de Vichy (photo A7 Conseil)



Figure 7 : A719 – giratoire avec D2209 et D906/contournement Sud-Ouest de Vichy (photo setec)



Figure 8 : D2209 – traversée de Cognat-Lyonne (photo setec)

### 1.3. Les objectifs de l'aménagement

Le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) détaille les objectifs du prolongement de l'A719.

Ainsi, la pièce C (Notice) du dossier liste les objectifs suivants :

- Favoriser l'accès de Vichy au réseau structurant national : Paris via l'A71, le sud-ouest via l'A89, l'ouest via la RCEA et le sud via l'A75 ;
- Rapprocher Vichy de Clermont-Ferrand, afin de favoriser l'émergence d'un projet métropolitain (projet du SRADT, Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) centré sur Clermont-Ferrand, et de donner accès à son bassin d'activité ; cela permettrait également d'élargir des aires de chalandises et d'accroître les marchés accessibles par les entreprises et le commerce de l'agglomération de Vichy ;
- Redonner à la D2209 une vocation locale (desserte locale, agricole...) et ainsi réduire les nuisances pour les bourgs traversés par cette route ;
- Améliorer la sécurité des usagers à destination ou en provenance de Vichy en mettant en place une liaison routière plus sûre et plus fiable avec Gannat.

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

- Les liaisons avec le réseau routier structurant étaient peu nombreuses et avec un faible niveau de service, engendrant un déficit d'attractivité pour l'agglomération vichyssoise ;
- Des conflits d'usage sur la D2209 entre Gannat et Vichy entre le trafic de transit et le trafic local, en particulier agricole, entraînaient à la fois des nuisances sonores et une forte variabilité des temps de parcours.

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

- Renforcement de Vichy dans la région Auvergne : l'A719 contribuerait à renforcer la place de l'agglomération dans la région, notamment dans l'aire d'influence de Clermont-Ferrand, permettrait de renforcer les échanges avec la capitale régionale et favoriserait l'émergence d'un projet métropolitain.
- Une attractivité économique et touristique renforcée : l'A719 rapprocherait les bassins d'emplois de Vichy et de Clermont-Ferrand, contribuant ainsi au développement économique. L'agglomération de Vichy pourrait voir également son attractivité touristique et commerciale se renforcer.
- Une amélioration de la qualité de vie des riverains de la D2209 : allègement du trafic de la route départementale, nuisances sonores réduites ; qualité de l'air et environnement des riverains, notamment à Cognat-Lyonne, sensiblement améliorés ; aménagement urbain de la traversée du bourg rendue possible.

## 2. Méthodologie générale

### 2.1. Thèmes traités

Le présent dossier de bilan est organisé en trois parties thématiques :

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

### 2.2. Méthodologie générale

Les analyses des effets de l'autoroute l'A719 Gannat-Vichy ont reposé sur un dispositif méthodologique qui a compris notamment :

- Des entretiens menés en face-à-face ou par téléconférence avec des acteurs institutionnels locaux et avec des entreprises desservies par la nouvelle autoroute ;
- La collecte et l'exploitation de données statistiques antérieures et postérieures à la mise en service de l'A719 Gannat-Vichy, de préférence sous forme de séries chronologiques ;
- L'exploitation de comptages spécifiques réalisés en 2021 par APRR sur les bretelles des diffuseurs n°14 et n°15
- L'élaboration d'un modèle de trafic pour déterminer les intrants du calcul de rentabilité socioéconomique a posteriori (notamment les gains de temps des différents usagers).

La situation de référence correspond à la situation dans laquelle l'A719 Gannat-Vichy n'est pas mise en service. Pour déterminer le trafic en situation de référence sur le reste du réseau, les hypothèses suivantes ont été utilisées :

- L'évolution du trafic sur le réseau interurbain du département de l'Allier étant très faible voire nulle depuis plusieurs années (voir ci-après les données détaillées au paragraphe 3.1.3), on a supposé une croissance nulle des trafics qui continuent d'emprunter le réseau routier départemental.
- Pour le trafic de moyenne et de longue distance empruntant l'A71, un calcul d'élasticité est effectué pour identifier la relation entre l'évolution de ce trafic en lien avec l'A71 et l'évolution de l'intensité kilométrique des trafics du réseau APRR.

Dans la situation de référence, le contournement Sud-Ouest de Vichy est mis en service en 2016 (indépendamment de l'A719 Gannat-Vichy). Le contournement Nord-Ouest de Vichy quant à lui n'est pas compris dans cette situation de référence, en raison d'une part des incertitudes liées à l'horizon de réalisation de ce projet et d'autre part de la difficulté de caractériser une situation de référence intégrant ce contournement Nord-Ouest sans qu'A719 Gannat-Vichy soit en service (on notera qu'une telle situation n'avait pas été étudiée dans le dossier de DUP).

### 2.3. Aire d'étude

L'analyse s'est focalisée sur le bassin de vie des agglomérations de Gannat et de Vichy qui concentrent l'essentiel des effets de la nouvelle infrastructure (le secteur de Varennes-sur-Allier a été considéré dans le dossier de DUP car il est concerné par le Contournement Nord-Ouest de Vichy). Ce territoire est situé dans le département de l'Allier, à cheval sur les intercommunalités suivantes :

- Communauté d'agglomération Vichy Communauté ;
- Communauté de communes Saint-Pourçain Sioule Limagne ;
- Communauté de communes Entr'Allier Besbre et Loire.

Ces intercommunalités se caractérisent par un territoire très étendu ; aucune d'entre elles n'est incluse entièrement dans le périmètre d'étude.

Le périmètre d'étude retenu pour le dossier de DUP est présenté en vert sur la carte ci-après. Dans le présent dossier, il a été choisi d'étendre ce périmètre aux communes suivantes, situées en orange sur la carte :

- Plusieurs communes entourant Gannat de manière à inclure en totalité l'ancienne communauté de communes du Bassin de Gannat ; certaines de ces communes sont directement concernées par les compléments des diffuseurs n°13 et n°14 ;
- La commune d'Ébreuil, directement concernée par le complément du diffuseur n°13.

Pour les besoins de l'analyse, des secteurs d'agrégation ont été définis et sont présentés sur la carte ci-dessous :

- Le secteur de Gannat est constitué des communes de l'ancienne communauté de communes du Bassin de Gannat (fusionnée en 2017 dans la communauté de communes Saint-Pourçain Sioule Limagne) ;
- Le secteur de Vichy est constitué des communes de l'ancienne communauté d'agglomération de Vichy Val d'Allier (fusionnée en 2017 dans la communauté d'agglomération Vichy Communauté).





### 3. Déplacements

#### 3.1. Les trafics routiers

##### 3.1.1. Méthodologie des analyses de trafics

###### DONNÉES SOURCE

Les données historiques de trafic ont été collectées auprès des gestionnaires d'infrastructures suivants :

- APRR pour les autoroutes concédées :
  - trafic horaire ;
  - trafic mensuel ;
  - trafic annuel (TMJA) ;
- Le conseil départemental de l'Allier pour les routes départementales :
  - Trafic annuel (TMJA) ;
  - Trafic horaire sur certaines sections de routes.

Les données autoroutières couvrent l'ensemble des sections de l'A719 et des sections de l'A71 encadrant la bifurcation entre l'A71 et l'A719. Elles proviennent de boucles de comptage permanentes ou de passages aux péages. Le tableau ci-dessous synthétise les données collectées auprès d'APRR pour les besoins du présent bilan :

		Trafic horaire	Trafic mensuel	TMJA*
<b>A71</b>		2012, 2016	2015-2018	2004-2014
<b>A719</b>	PR2	2009-2019		
	PR4,4	2014-2019	2015-2018	
	PR8,2	2015-2019	2015-2018	
	PR13,45	2015-2019	2015-2018	
<b>Gare de péage de Gannat</b>		2009-2019		2004-2014
<b>Gare de péage de Vichy</b>		2015-2019		

Figure 11 : Liste des données de trafic disponibles sur les sections autoroutières du périmètre d'étude  
 \* TMJA = trafic moyen journalier annuel (trafic cumulé du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre divisé par 365)  
 PR = point de repère routier (repère kilométrique)

Les analyses des trafics s'appuient sur l'exploitation de séries chronologiques de trafics sur la période 2004-2019. Les données de 2020 sont fortement affectées par la crise sanitaire de la Covid-19 : elles ne sont pas retenues pour mener l'analyse.

En avril 2021, APRR a fait réaliser des comptages complémentaires sur les bretelles des diffuseurs n°14 et n°15.

Les trafics sur les bretelles du diffuseur n°13 peuvent être déduits simplement des comptages en section courante, car l'une des stations de comptage (PR 2) est implantée entre les deux bretelles du diffuseur (voir carte ci-après).

Le synoptique ci-dessous rappelle les positions des différentes stations de comptages. La localisation des postes de comptage est représentée par des pastilles bleues. Celle des barrières de péage en pleine voie (BPV) est repérée par des traits épais verticaux.

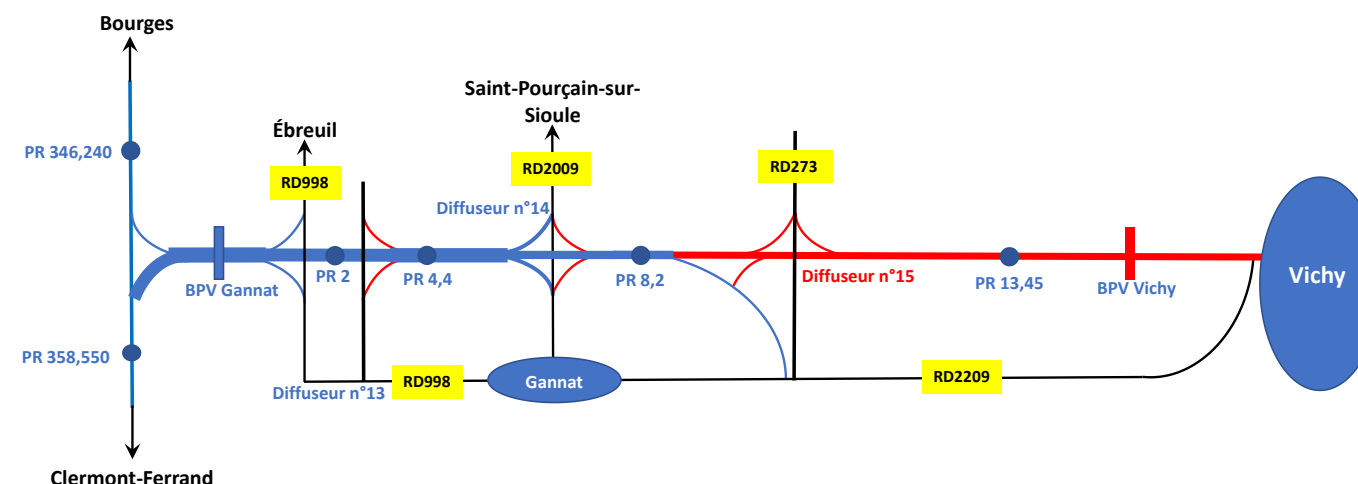


Figure 12 : Synoptique de l'A719 ; en rouge les sections intégrées à l'analyse du présent bilan

###### DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES

###### a) Le champ des données sur le réseau autoroutier avant mise en service

En l'absence de stations de comptages ad hoc, les données suivantes ne sont pas disponibles :

- Les comptages au niveau du PR 8,2 avant 2015 ;
- Les comptages au niveau du PR 4,4 avant 2014 ;
- Les comptages sur les bretelles préexistantes du diffuseur n°14 avant 2015 ;
- Les comptages sur les bretelles des diffuseurs n°14 et n°15 après 2015.

Cela limite les analyses des évolutions du trafic avant et après la mise en service de l'A719 entre Gannat et Vichy.

On observe une forte hausse de trafic entre 2018 et 2019 sur la section Gannat – Vichy qui semble *a priori* en lien avec les nouvelles bretelles des diffuseurs n°14 et n°15 (+10% sur les sections à l'Est du diffuseur 14 contre +4% à la gare de Gannat) mais il est difficile de le confirmer précisément sans données historiques sur ces bretelles.

###### b) Les données de trafic sur le réseau départemental

Des données de trafic sur les routes départementales de l'Allier ont été recueillies pour les années 2007, 2013, 2016, 2018 et 2019. Le conseil départemental de l'Allier a fourni par ailleurs un fichier SIG contenant les informations sur les TMJA. Pour les sections de route équipées d'un compteur automatique permanent, ce fichier recense les TMJA précis relevés chaque année sur la période 2007 à 2019 ; pour les sections routières qui font l'objet de comptages « tournants » sur une durée de quatre semaines tous les deux ans, l'estimation de trafic contenue dans le fichier est moins précise.

La carte ci-dessous illustre les principaux axes du réseau routier départemental autour de l'A719, ainsi que la localisation des compteurs permanents :

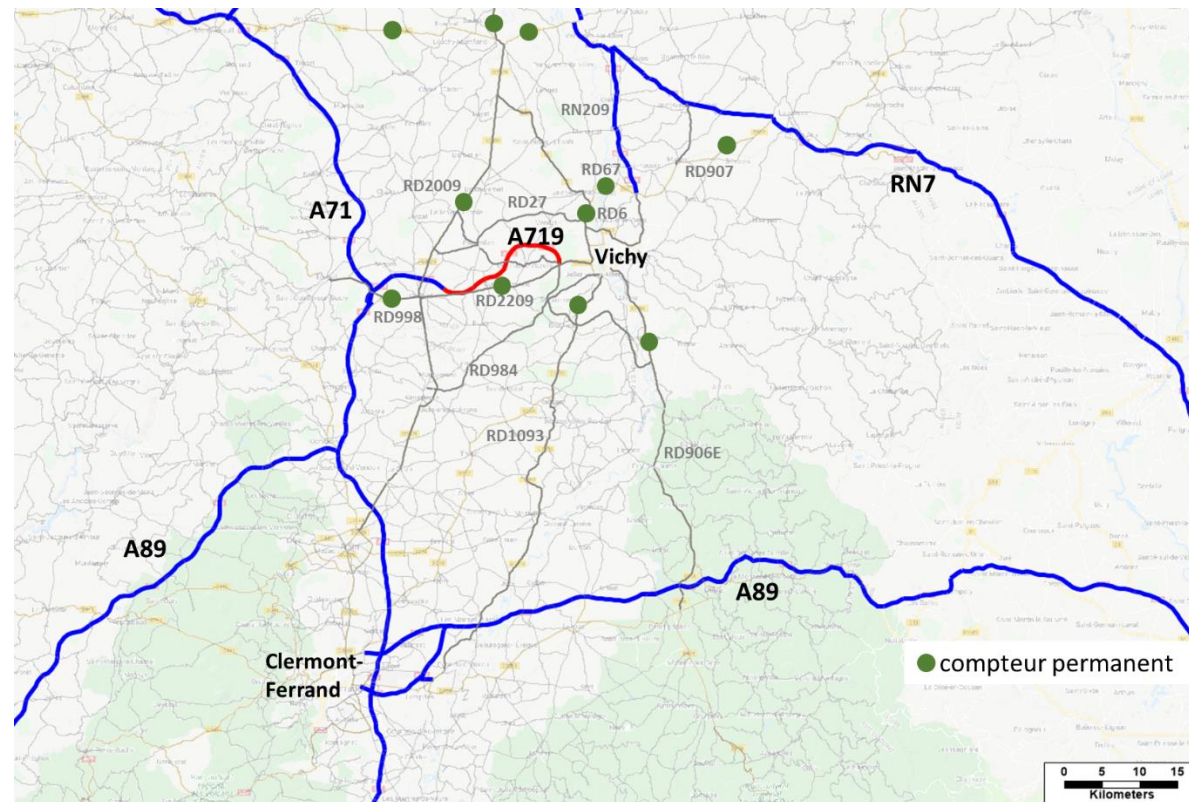


Figure 13: Réseau routier autour de l'A719 et localisation des compteurs permanents

Les reports de trafic des autres itinéraires sont indiqués pour l'année 2016 ; en effet, les fortes évolutions des trafics de l'autoroute identifiées entre 2017 et 2019 (voir ci-après section 3.1.2) rendent peu fiable le calcul du volume de trafic reporté. Les courbes d'évolution du trafic indiquent d'ailleurs que la montée en charge du prolongement de l'A719 est terminée dès 2016.

c) Les effets du CSOV

Le contournement Sud-Ouest de Vichy (CSOV) a été mis en service début 2016, soit à peine un an après le prolongement de l'A719 dont il constitue le prolongement direct. Ce projet ne fait pas partie de l'opération concédée faisant l'objet du présent bilan LOTI : il est donc nécessaire d'en isoler les effets sur le trafic.

**MÉTHODOLOGIE PARTICULIÈRE**

a) Traitement et analyse des comptages sur bretelles

Les données de comptages sur les bretelles des diffuseurs n°14 et n°15, mesurées en avril 2021 en période de confinement, ont été traitées de manière à retrouver un trafic hors crise sanitaire ; l'année retenue est 2018, en raison d'une part de la forte hausse de trafic observée en 2019 sur l'A719 et d'autre part de la crise sanitaire qui a commencé en 2020.

Les données des comptages sur bretelles ont d'abord été mises en cohérence avec les données de comptage en section courante sur la même semaine d'avril 2021.

Les trafics ont ensuite été redressés de manière à obtenir des données 2018 (hors crise sanitaire). Pour ce faire, un coefficient de passage 2021 → 2018 a été calculé sur la base des données de comptages en section courante de l'A719 aux mêmes périodes des années 2018 et 2021.

b) Calcul des reports de trafic

On cherche à estimer l'origine des trafics qui empruntent l'A719 Gannat – Vichy : l'objectif est de déterminer les axes routiers depuis lesquels des automobilistes se sont reportés vers la nouvelle section autoroutière. L'estimation de ces reports de trafic est basée sur deux analyses :

- La variation du trafic sur le réseau routier départemental avant et après la mise en service du prolongement de l'A719 ;
- L'analyse des comptages sur bretelles qui permet de donner des indications sur les itinéraires empruntés par le trafic reporté.

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

#### LES TRAFICS DE L'A719 DEPUIS SA MISE EN SERVICE

##### a) Les trafics en section courantes

Les trafics moyens journaliers annuels 2018 sur les sections courantes de l'A719 et de l'A71 sont représentés sur le schéma ci-dessous, ainsi que les trafics sur les bretelles des diffuseurs de l'A719.

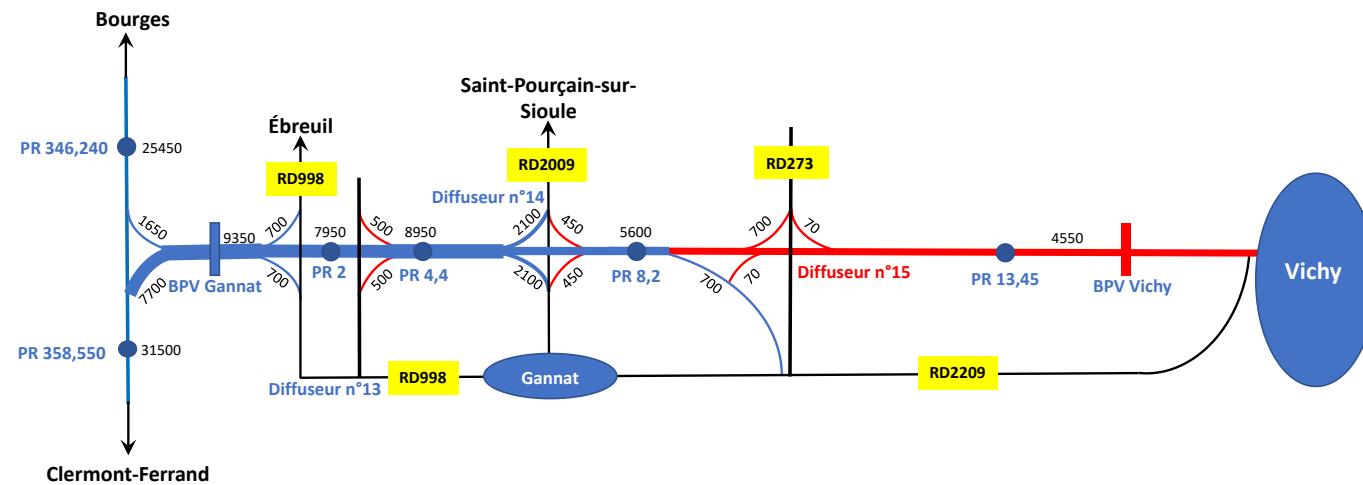


Figure 14 : Trafic moyen journalier annuel en 2018 sur les différentes sections du périmètre d'étude (sources : APRR, comptages sur bretelles)

Ces niveaux de trafics peuvent être rapprochés du trafic moyen observé sur l'ensemble réseau autoroutier concédé à APRR, qui s'élevait à 27 600 véhicules par jour en 2018 (TMJA).

Il est à noter que la part du trafic rejoignant l'A71 vers le sud et Clermont-Ferrand est plus importante que le trafic dirigé vers l'A71 Nord ; la demande au départ de Gannat et Vichy est en effet fortement orientée en direction de Clermont-Ferrand pour les déplacements pendulaires et occasionnels.

Sur la section Gannat - Vichy, la proportion de poids lourds (PL) est de 16% en 2019. Sur la section préexistante au droit de Gannat, cette proportion est un peu plus élevée (17% à 18%), similaire à celle que l'on observe en moyenne sur l'ensemble du réseau concédé à APRR (18% en 2018 et en 2019).

##### b) L'évolution des trafics

Le tableau ci-dessous indique les trafics relevés de 2015 à 2019 à hauteur des différents points de repères routiers de l'autoroute (PR, qui ont remplacé les PK) ; ces trafics sont exprimés en TMJA TV (c'est-à-dire « trafic moyen journalier annuel, tous véhicules confondus »). Ce tableau mentionne également la proportion des poids lourds (PL) dans ce trafic tous véhicules.

PR de l'A719	TMJA 2015 TV (% PL)	TMJA 2016 TV (% PL)	TMJA 2017 TV (% PL)	TMJA 2018 TV (% PL)	TMJA 2019 TV (% PL)
Gare de Gannat	9 500 (17%)	9 600 (17%)	9 400 (18%)	9 350 (18%)	9 750 (17%)
PR 2,0	8 150 (18%)	8 200 (18%)	8 000 (19%)	7 950 (19%)	8 150 (18%)
PR 4,4	8 800 (17%)	9 100 (16%)	8 900 (17%)	8 950 (17%)	9 150 (16%)
PR 8,2	4 900 (13%)	5 350 (13%)	5 450 (14%)	5 600 (14%)	6 150 (15%)
PR 13,45	4 200 (13%)	4 450 (13%)	4 450 (15%)	4 550 (16%)	5 000 (16%)

Figure 15 : Trafics de l'A719 entre 2015 et 2019 (TMJA) (source APRR)

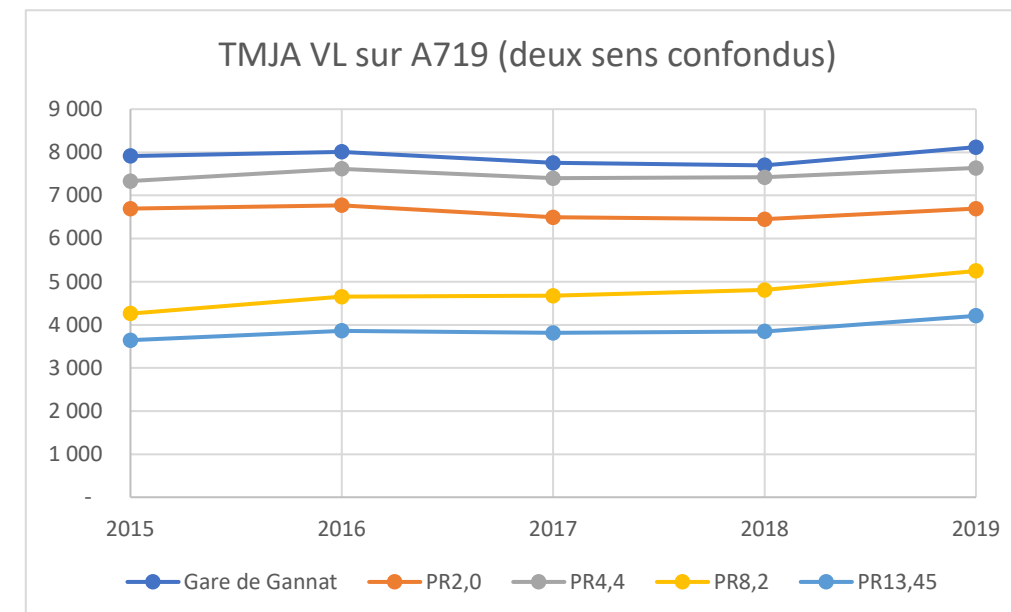
Entre 2015 et 2018, le niveau de trafic est stable à la gare de péage de Gannat et aux PR 2,2 et PR 4,4 (variations annuelles moyennes entre 2016 et 2019 inférieures à 0,5%). Au PR 8,2 et sur la section nouvelle Gannat - Vichy, une hausse importante est constatée en 2016 (+9% et +6% respectivement) ; puis le trafic se stabilise lui aussi, avec toutefois une dynamique un peu plus soutenue au PR 8,2.

Entre 2018 et 2019, le trafic repart à la hausse, avec +4% au niveau de la gare de péage de Gannat. Cette hausse est plus élevée aux PR 8,2 et 13,45, dont le trafic augmente de 10%.

La proportion de poids lourds (PL) est élevée et relativement stable sur toutes les sections de l'A719 : sur les sections situées entre le péage de Gannat et le PR 4,4, elle oscille entre 16 et 18% voire 19%. Le PR 8,2 et la section nouvelle avaient une proportion de PL légèrement plus faible en 2015-2016 (13%) ; cette proportion remonte depuis 2017 cependant, pour atteindre 15-16% en 2019.

#### Trafic de véhicules légers (VL)

Sur la section Gannat-Vichy, les trafics VL augmentent en 2016 (ce qui est lié à la montée en charge de l'autoroute), puis se stabilisent entre 2016 et 2018, et augmentent de nouveau en 2019. Sur la partie préexistante de l'A719 les trafics sont globalement stables entre 2015 et 2019, comme illustre le graphique ci-dessous.

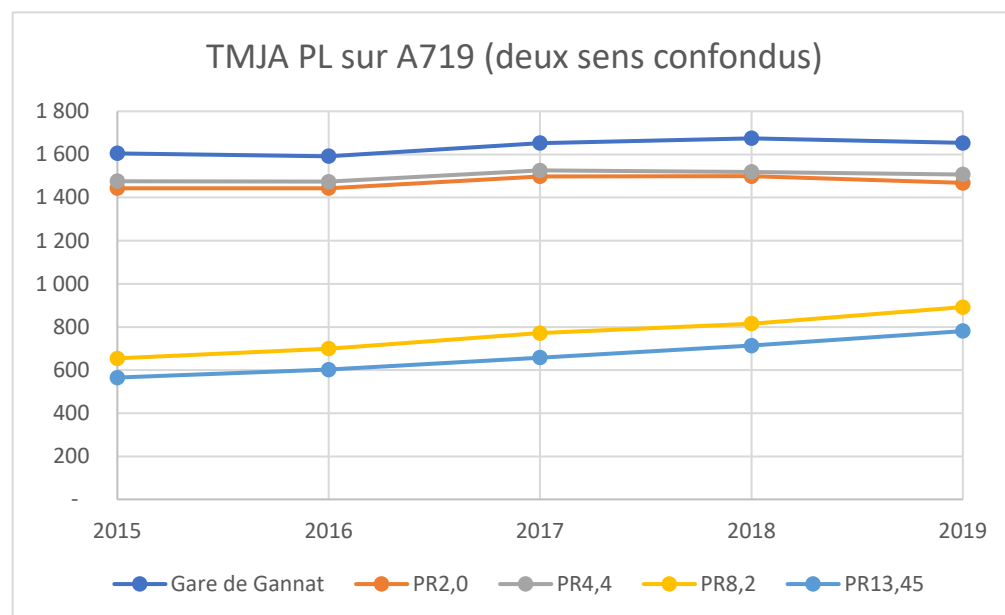


	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Gare de Gannat	1,2%	-3,2%	-0,7%	5,4%
PR2,0	1,2%	-4,1%	-0,7%	3,8%
PR4,4	3,9%	-2,9%	0,3%	2,9%
PR8,2	9,1%	0,5%	2,8%	9,2%
PR13,45	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%

Figures 16 et 17 : Évolution du TMJA des VL aux différents points de comptage sur l'A719

### Trafic de poids lourds (PL)

Sur la section Gannat-Vichy, les trafics de PL augmentent de manière stable depuis 2015 (environ + 50 PL par an). Sur la partie préexistante de l'A719, les trafics sont globalement stables entre 2015 et 2019 avec une hausse d'environ 50 PL entre 2016 et 2017, comme l'illustre le graphique ci-dessous.



	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Gare de Gannat	-0,8%	3,8%	1,3%	-1,3%
PR2,0	0,0%	3,8%	0,1%	-2,1%
PR4,4	-0,1%	3,5%	-0,5%	-0,7%
PR8,2	7,0%	10,3%	5,6%	9,4%
PR13,45	6,5%	9,3%	8,4%	9,5%

Figures 18 et 19 : Évolution du TMJA des PL aux différents points de comptage sur l'A719

### SAISONNALITÉ SUR L'ANNÉE DES TRAFICS DE L'A719

L'analyse de la distribution mensuelle des trafics journaliers moyens après la mise en service a été menée pour l'année 2016, pour laquelle les données sont les plus complètes. Ci-dessous, les courbes des trafics journaliers moyens pour chaque mois de l'année montrent que :

- Les profils de trafic sur le contournement de Gannat sont semblables avant et après la mise en service de la section Gannat – Vichy de l'A719 avec une distribution similaire à celle observée en moyenne sur le réseau APRR ;
- Le niveau de trafic VL est plus élevé en été, avec un pic en juillet / août ;
- Le niveau de trafic PL est plus stable sur l'année, avec un pic en juin et un creux en août.

Les graphiques ci-dessous représentent les trafics VL (en haut) et PL (en bas) mensuels par sens pour les deux barrières de péage pleine voie de Gannat et Vichy (NB : le détail par classe de véhicules n'est pas disponible pour la barrière de Gannat). Les données détaillées pour les sections intermédiaires sont disponibles à l'annexe 2.

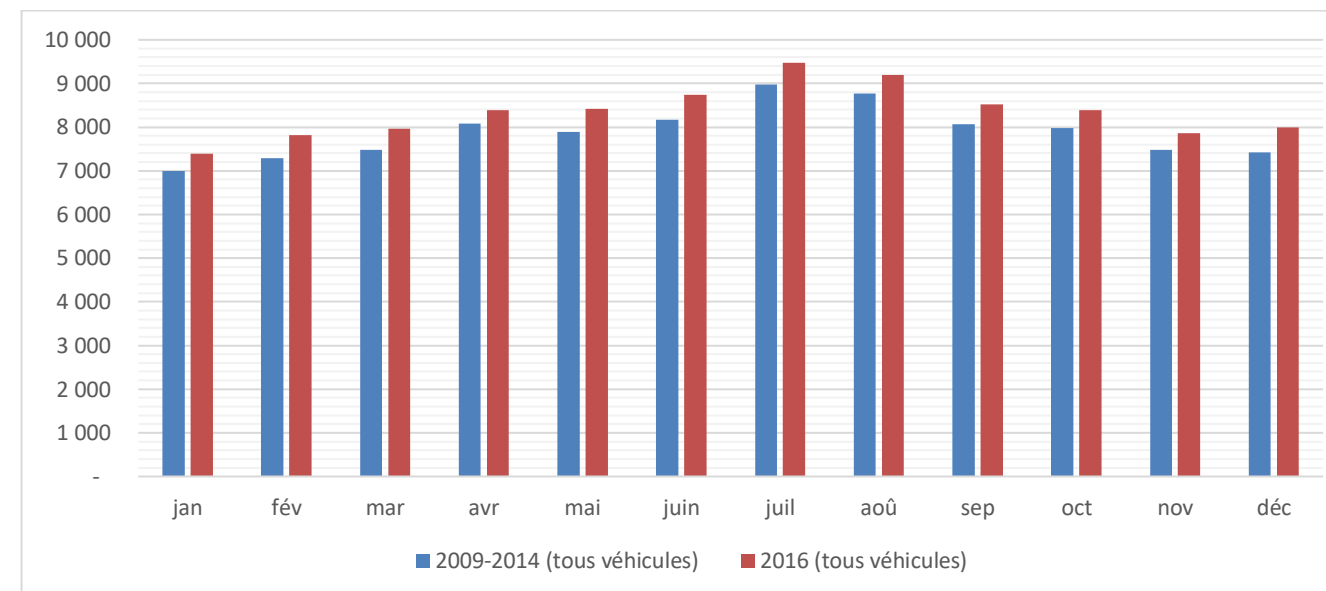


Figure 20 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (deux sens confondus)

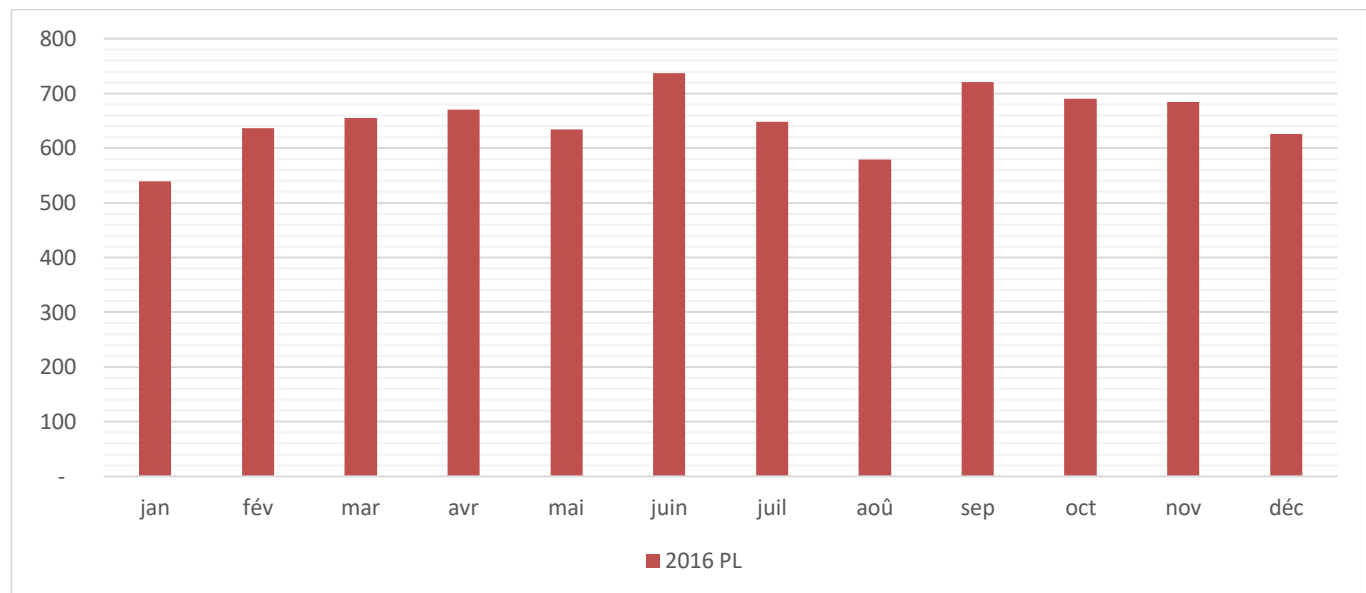
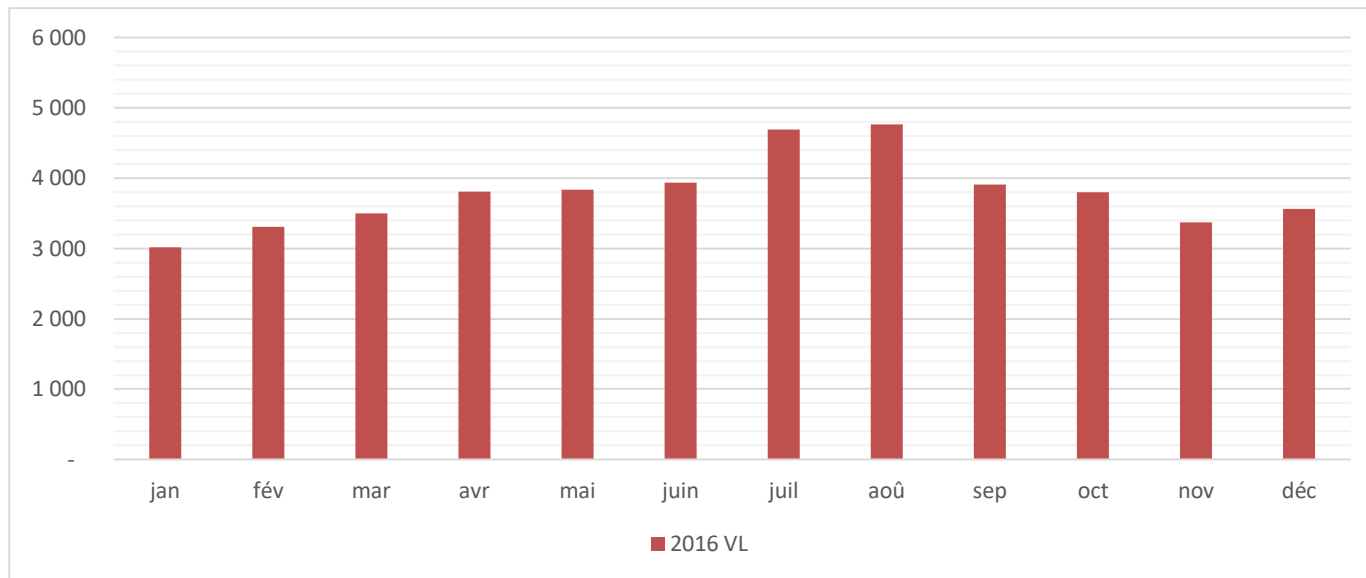


Figure 21 : Courbes des trafics journaliers moyens mensuels à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus)

**DISTRIBUTION SUR LA SEMAINE DES TRAFICS DE L'A719**

L'analyse de la distribution sur la semaine des trafics journaliers moyens après la mise en service a été menée pour l'année 2016, pour laquelle les données sont les plus complètes. Ci-dessous, les courbes de la distribution des trafics sur la semaine pour l'A719 montrent que :

- Les profils hebdomadaires sur le contournement de Gannat sont semblables avant et après la mise en service du prolongement de l'A719 Gannat - Vichy ;
- Le niveau de trafic VL le week-end est comparable au niveau de trafic VL du lundi au jeudi ;
- Le niveau de trafic VL est beaucoup plus fort le vendredi ;
- Le niveau de trafic poids lourds est très faible le week-end, en particulier le dimanche du fait de l'interdiction de circulation des PL.

Les graphiques ci-dessous représentent les trafics journaliers VL (en haut) et PL (en bas) sur la semaine, par sens, pour les deux barrières de péage pleine voie de Gannat et de Vichy (NB : le détail par classe de véhicules n'est pas disponible pour la barrière de Gannat). Les données détaillées pour les sections intermédiaires sont disponibles en annexe 3 au présent document.

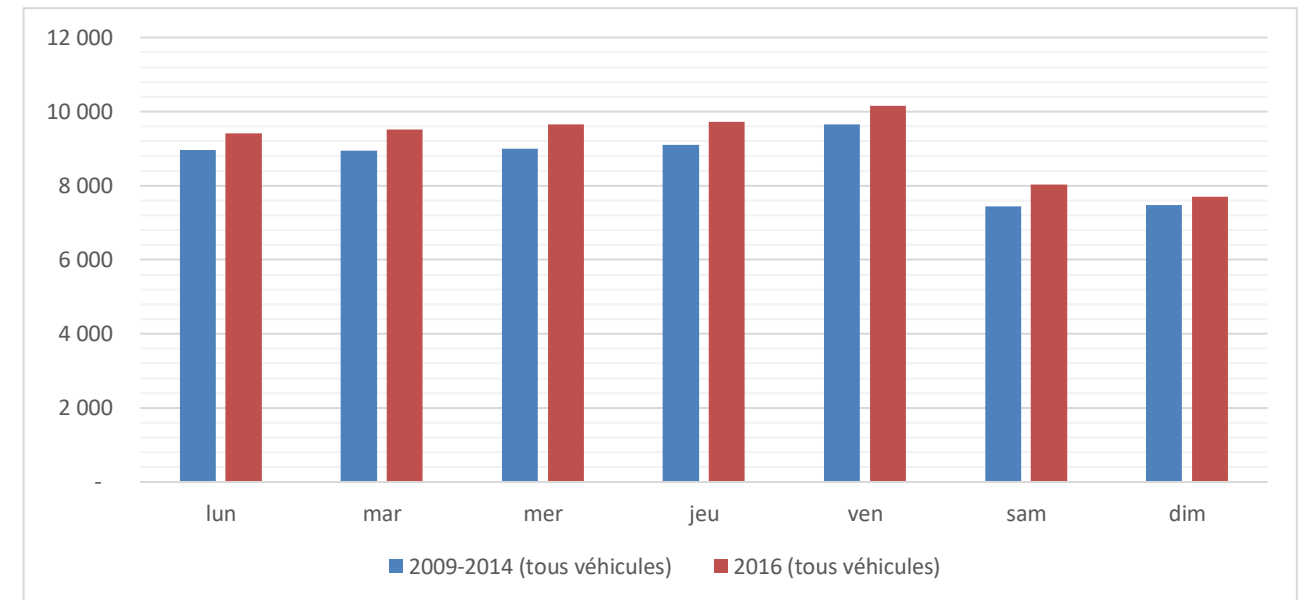


Figure 22 : Courbes des trafics journaliers moyens hebdomadaires à la barrière de péage de Gannat (deux sens confondus)

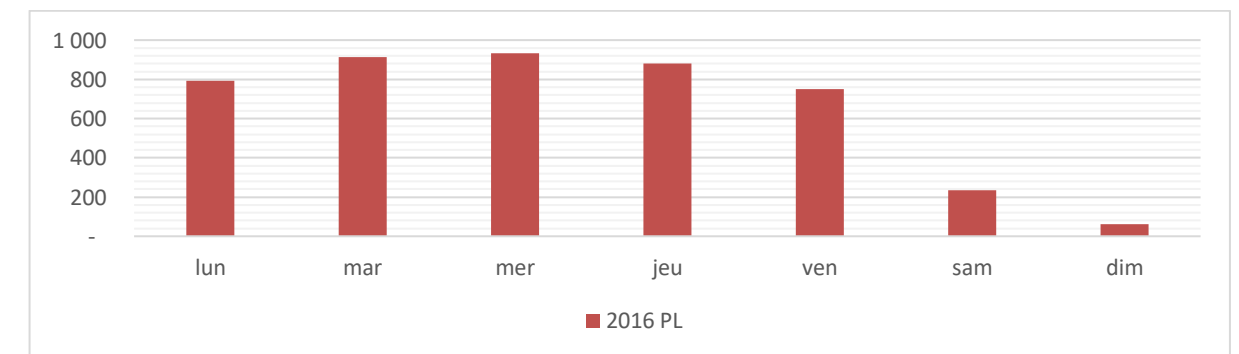
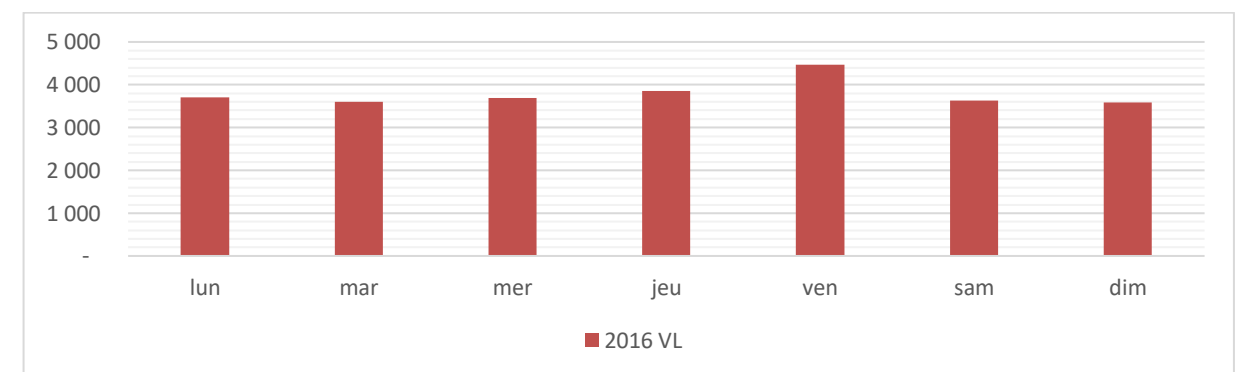


Figure 23 : Courbes des trafics journaliers moyens hebdomadaires à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus)

### DISTRIBUTION SUR LA JOURNÉE DES TRAFICS JOURNALIERS DE L'A719

Comme le montrent les figures de la page suivante, pour le contournement de Gannat la distribution sur la journée du trafic horaire n'est globalement pas modifiée par la mise en service du prolongement de l'A719 Gannat – Vichy. Les principales observations sont les suivantes :

- La pointe du matin se situe autour de 8h et la pointe du soir autour de 17h pour un jour ouvré de base (le mardi hors vacances scolaires) : pour ce jour-type de semaine, le trafic horaire de pointe varie de 150 véhicules/sens à 300 véhicules/sens selon la section considérée. Ce trafic horaire de pointe est plus faible sur les nouvelles sections de l'A719, et peut atteindre à 370 véhicules/sens au PR4,4 dans le sens Vichy → Gannat ;
- Pour un sens donné de circulation et en moyenne sur l'année, les profils du trafic horaire des VL sont très similaires du lundi au jeudi (les profils du lundi au jeudi seront donc agrégés dans les graphiques suivants) ;
- La pointe du soir est plus marquée le vendredi que les autres jours de semaine, quel que soit le sens ;
- Une pointe du soir est marquée le dimanche dans le sens Vichy → Gannat (peut-être liée au retour vers Clermont-Ferrand des excursionnistes) ;
- Le trafic de la journée du samedi ne fait pas ressortir de pointe horaire marquée ;
- Le week-end, les profils du trafic des VL sont différents de ceux en semaine avec notamment la pointe du matin plus tardive ;
- Le trafic est faible avant 6h et après 20h ;
- Le trafic des PL est moins fluctuant que le trafic des VL : il est relativement uniforme sur la période 7h-18h et similaire du lundi au vendredi.

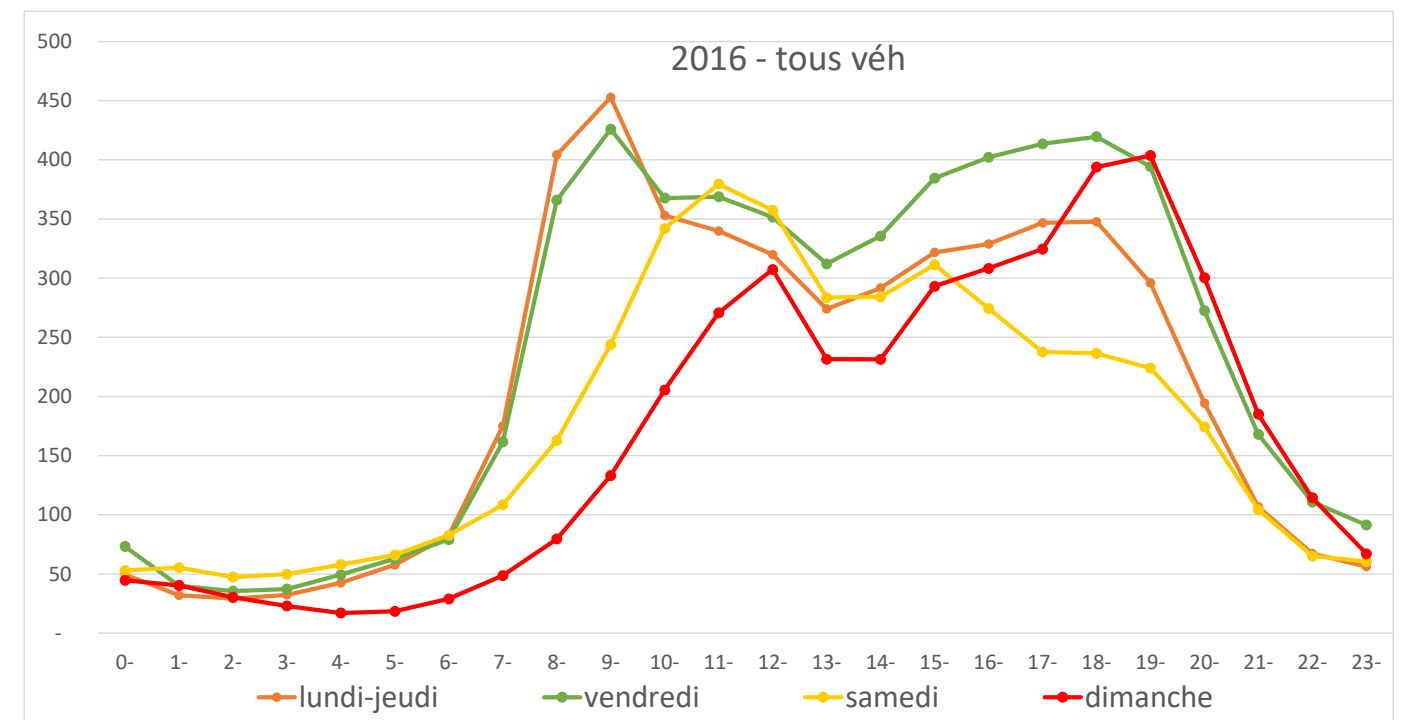
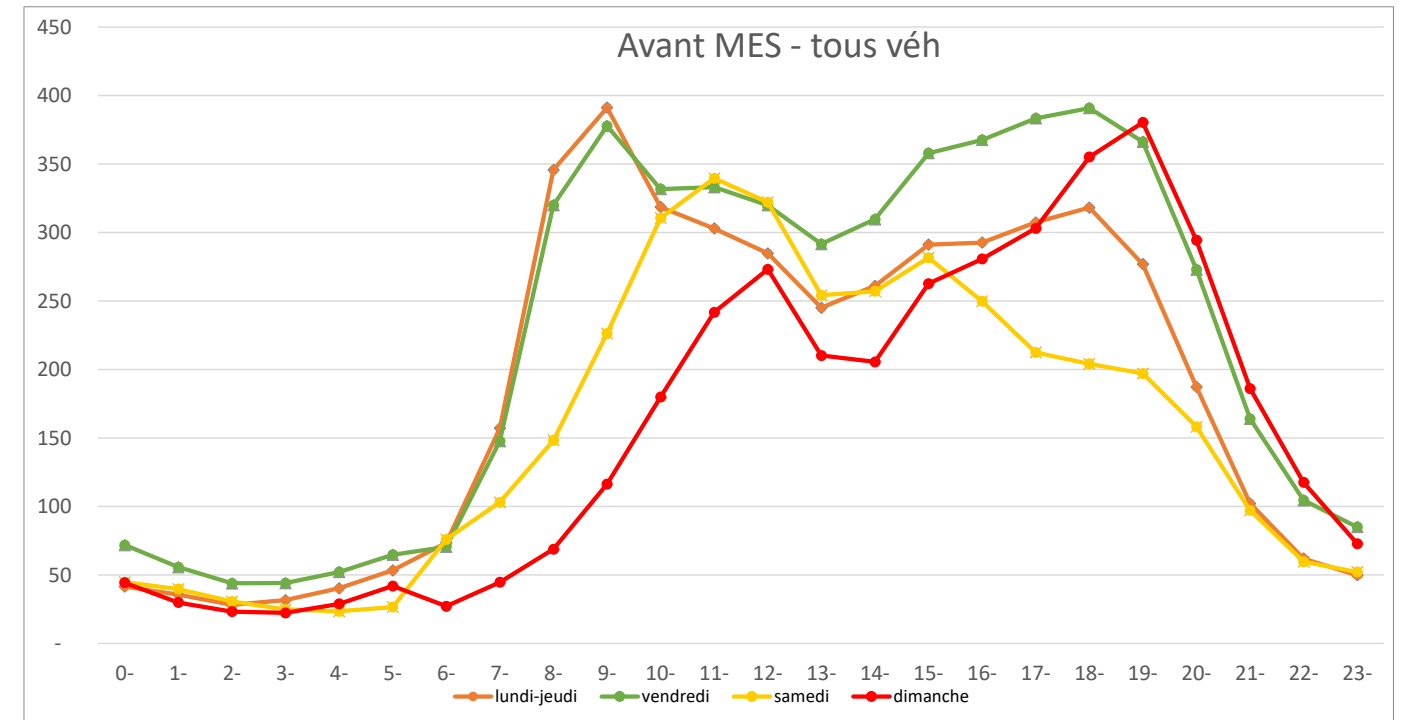


Figure 24 : Profil horaire du trafic total au niveau de la barrière de péage de Gannat, vers l'A71 (avant mise en service (MES) de la section Gannat-Vichy de l'A719 et, après sa MES, en 2016)

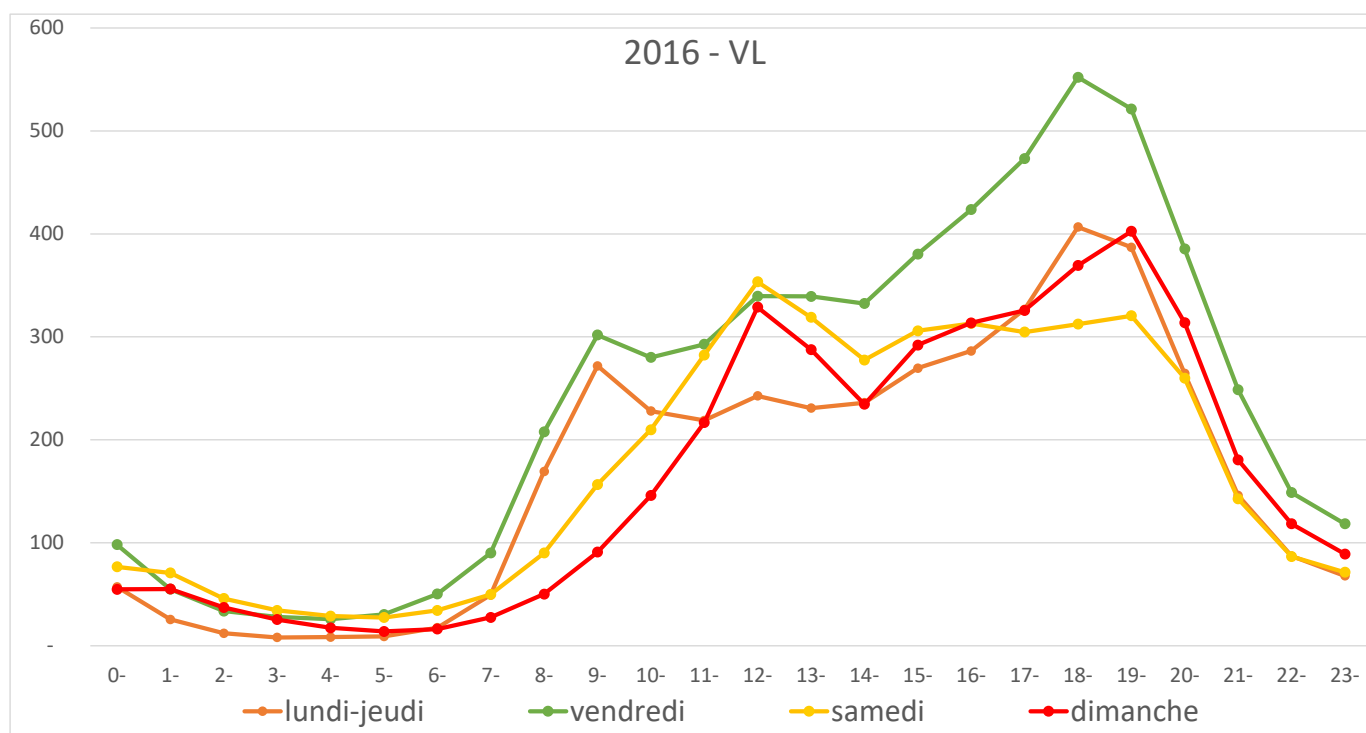
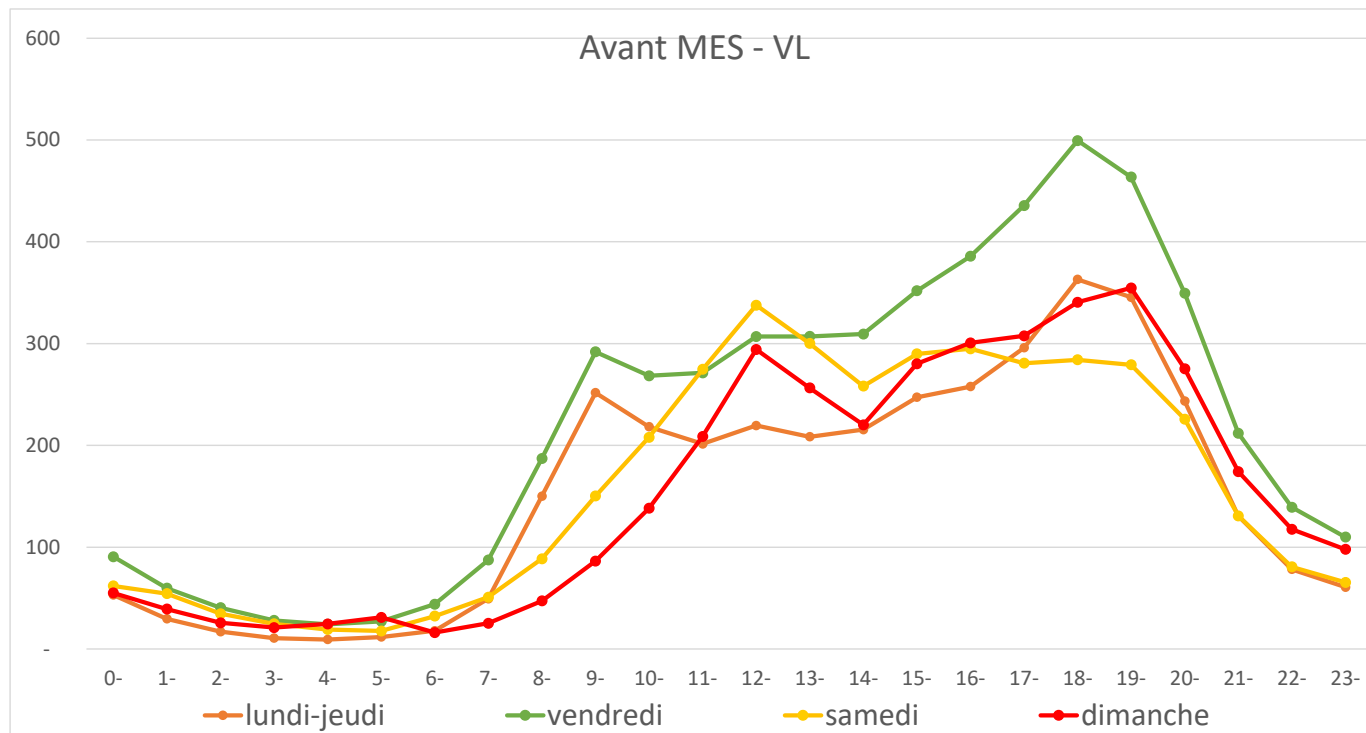


Figure 25 : Profil horaire du trafic VL au niveau de la barrière de péage de Gannat, vers Vichy (avant mise en service (MES) de la section Gannat-Vichy de l'A719 et après MES en 2016)

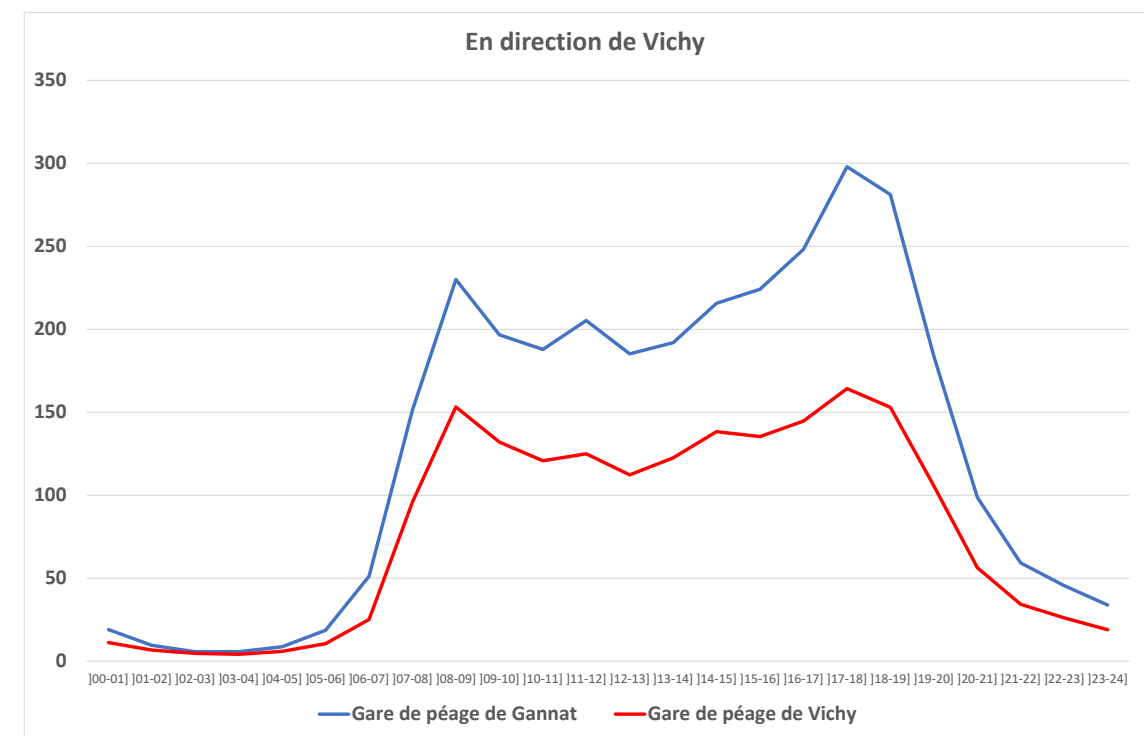
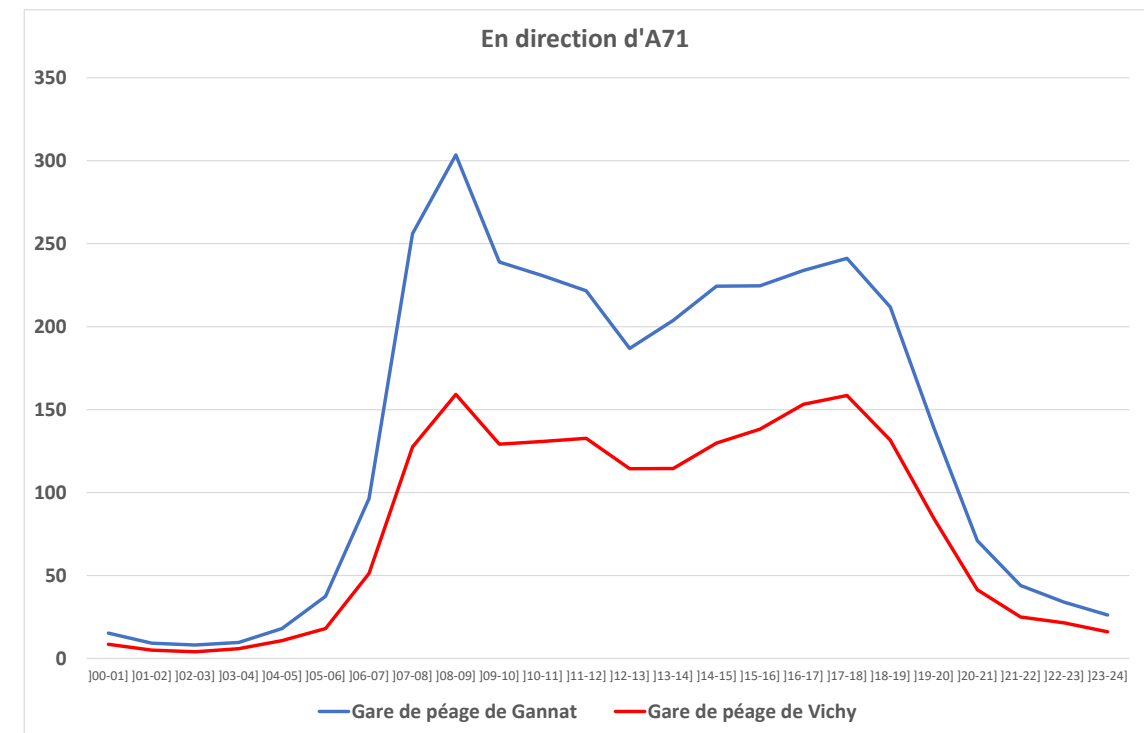


Figure 26 : A719 : distribution horaire des trafics de véhicules légers, en semaine (lundi à jeudi) en 2016

Sur le contournement de Gannat, l'analyse des courbes horaires du lundi au jeudi montre un flux majoritairement orienté vers l'A71 le matin et vers Vichy le soir : il s'agit probablement d'un flux pendulaire depuis Gannat et ses environs vers l'agglomération de Clermont-Ferrand. Comme indiqué ci-après, sur la section Gannat-Vichy, les pointes sont moins marquées et plus symétriques dans les deux sens ; il apparaît ainsi que les flux pendulaires à destination de l'agglomération vichyssoise et ceux en provenance de l'agglomération vichyssoise (vers Gannat et Clermont-Ferrand) sont à peu près équilibrés.

Les courbes indiquent également un flux important vers Vichy le vendredi soir et le samedi matin, et un flux de retour le dimanche soir. Il peut s'agir de retours d'étudiants et de travailleurs qui sont absents la semaine, mais également de déplacements pour motifs loisirs ou achats. En effet, les entretiens effectués localement montrent que l'ouverture des commerces le dimanche dans le centre-ville de Vichy attire des clients empruntant l'A719.

Le détail des trafics pour chaque section intermédiaire de l'A719 est disponible en annexe 4 au présent rapport.

### 3.1.3. Impact du prolongement de l'A719 sur les trafics du réseau routier et autoroutier

#### LES AUTRES SECTIONS DE L'A719

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur l'ensemble des sections de l'A719 (depuis 2004 quand les données sont disponibles).

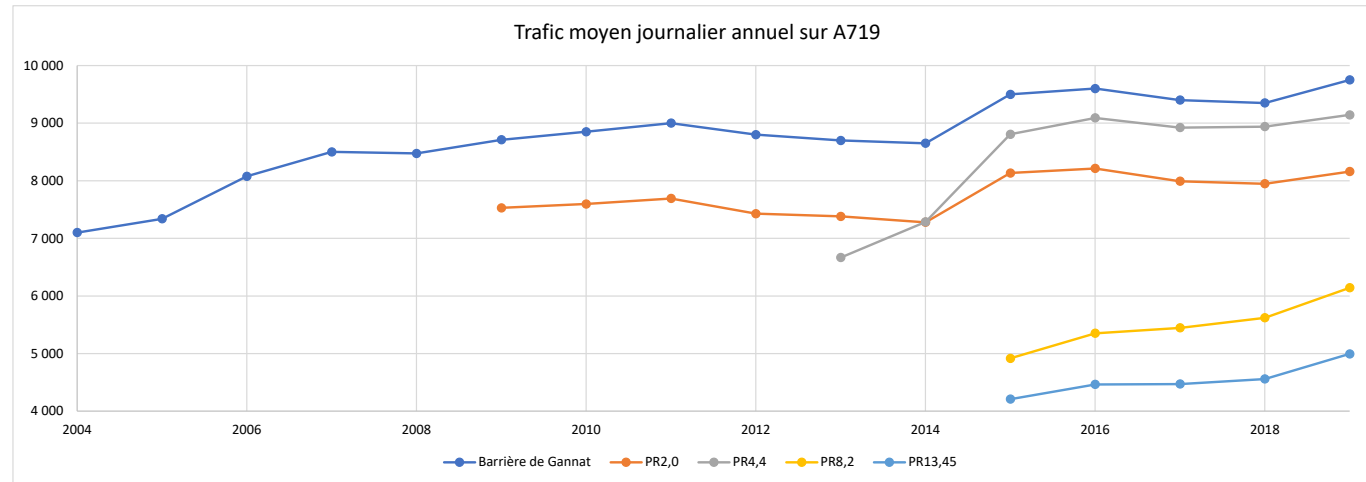


Figure 27: Évolution du TMJA de l'A719 par section (trafic tous véhicules, source : APRR)

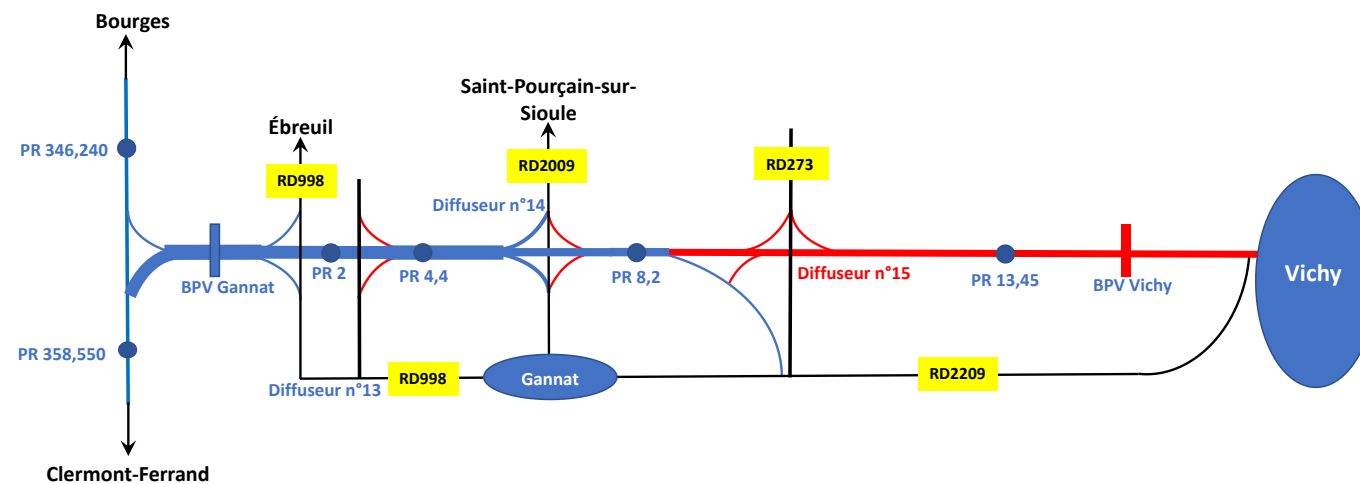


Figure 28: Positionnement des repères kilométriques sur l'A719

Sur les sections préexistantes de l'A719 (« antenne de Gannat »), la croissance de trafic était soutenue avant la crise économique de 2008/2009. Une hausse importante de la fréquentation avait été constatée en 2006 : elle était probablement liée à la mise en service de plusieurs sections de l'autoroute A89 en janvier 2006, notamment la section entre Saint-Julien Sancy (diffuseur n°25) et Combronde (échangeur entre les autoroutes A89 et A71).

Entre 2008 et 2014, le niveau de trafic était relativement stable à la gare de Gannat et au PR 2. On n'observe pas de baisse du trafic tous véhicules en 2008/2009 en lien avec la crise économique, simplement un arrêt de la forte croissance précédente.

Une hausse de trafic est constatée en 2015 sur toutes les sections de l'antenne de Gannat, avec la mise en service du prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy. Cette hausse est particulièrement importante au niveau du PR 4,4 (+21% entre 2014 et 2015) mais elle est également significative au niveau de la gare de Gannat et du PR 2 (+10% et +12% respectivement). L'écart de croissance des trafics entre ces différentes sections est lié à la création des deux bretelles complémentaires au diffuseur n°13, orientées vers Vichy et connectées à l'autoroute à l'est du PR 2.

Entre 2016 et 2018, le niveau de trafic est de nouveau stable à la gare de péage de Gannat et aux PR 2,2 et 4,4 (variations annuelles moyennes entre 2016 et 2019 inférieures à +0,5%). Au PR 8,2 et sur la section nouvelle, une hausse importante est encore constatée en 2016 (+9% et +6% respectivement), puis le trafic se stabilise lui aussi, avec toutefois une dynamique un peu plus soutenue au PR 8,2.

Entre 2018 et 2019, le trafic repart à la hausse, avec +4% au niveau de la gare de péage de Gannat. Cette hausse est plus élevée aux PR 8,2 et 13,45, dont le trafic augmente de 10%.

La proportion de poids lourds (PL) est élevée et relativement stable sur toutes les sections de l'A719 : sur les sections situées entre le péage de Gannat et le PR 4,4, elle oscille entre 16 et 18 voire 19%. Le PR 8,2 et la section nouvelle présentaient une proportion de PL plus faible en 2015-2016 (13%) mais qui, depuis 2017, remonte pour atteindre 15-16% en 2019.

Sur l'antenne de Gannat, la hausse de trafic en lien avec le prolongement Gannat – Vichy est de l'ordre de +10% (+950 véhicules/jour). On observe également une hausse sensible (+7 à +8%) sur les deux sections avoisinantes (nord et sud) de l'A71. Dans le détail, les évolutions du trafic entre 2014 et 2016 sont les suivantes :

- Hausse de trafic de 7% à 8% aux PR 346,24 et PR 358,55 de l'A71 : +1 590 véhicules par jour au PR 346,24, et +2 360 véhicules par jour au PR 358,55 ;
- Hausse de trafic de 13% au PR 2,0 de l'A719 : +940 véhicules par jour ;
- Hausse de trafic de 25% au PR 4,4, partiellement due au complément du diffuseur n°13 : +1 810 véhicules par jour ;
- Une stabilité du trafic sur les bretelles préexistantes du diffuseur n°13 (+1%) : +10 véhicules par jour ;
- Hausse de trafic de 11% à la gare de péage de Gannat et au niveau de l'échangeur entre les autoroutes A719 et A71 : +950 véhicules par jour dont :
  - +100 véhicules par jour vers l'A71 Nord (+7%), mais qui s'inscrit dans une tendance d'augmentation plus générale du trafic sur ce mouvement, sans rupture à la mise en service du prolongement de l'A719 ; on peut donc raisonnablement considérer que cet effet est indépendant de la mise en service de l'A719 ;
  - +860 véhicules par jour vers l'A71 Sud (+11%), liée aux reports venant de Clermont-Ferrand (voir partie suivante) ;
  - Une augmentation relative plus importante pour les poids lourds (+11%) que pour les véhicules légers (+8%).

## LE RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

La carte ci-dessous illustre les principaux axes du réseau routier départemental autour de l'A719. Elle figure également l'emplacement des compteurs automatiques permanents de véhicules installés sur ces routes.

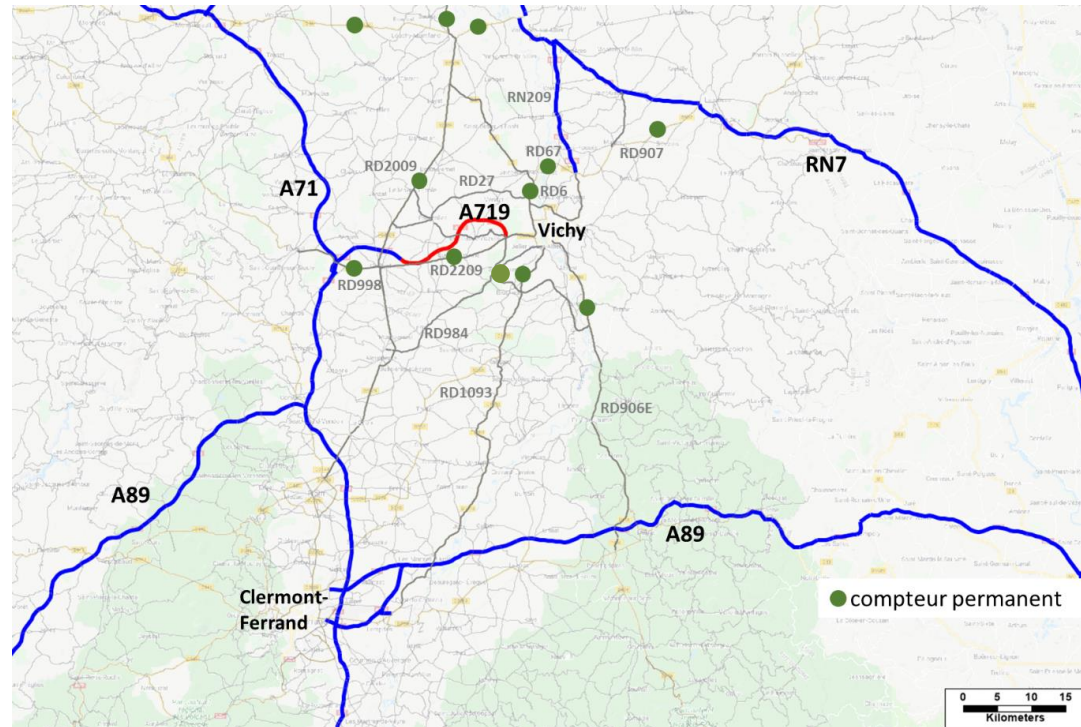


Figure 29 : Réseau routier autour de l'A719

Les compteurs permanents situés à proximité de l'A719 sont localisés sur les sections routières suivantes :

- D2209 dans la traversée de Cognat-Lyonne ;
- D998 à l'ouest de Gannat ;
- D1093 entre Brugheas (CSOV) et Bellerive-sur-Allier ;
- D906 (CSOV) au sud du giratoire avec la D2209, à partir de 2016 (ouverture de la section) ;
- D906E au sud de Saint-Yorre ;
- D2009 dans la traversée du Mayet-d'École (boucle de comptage mise en place en 2012) ;
- D6 entre Charmeil et Saint-Rémy-en-Rollat ;
- D67 entre Saint-Rémy-en-Rollat et Saint-Germain-des-Fossés.

Par ailleurs, des compteurs automatiques non permanents sont positionnés de manière périodique sur d'autres sections du réseau routier départemental. On dispose ainsi de données de comptages relevées certaines années (tous véhicules (VL et PL) confondus), entre autres sur les sections suivantes :

- D2209 au niveau de Gannat (comptages effectués en 2008, 2012 et 2017) ;
- D2209 entre Vichy et l'A719 (2016) ;
- D984 à l'extérieur du CSOV (2016) ;
- D984 à l'intérieur du CSOV (2012 et 2016) ;
- D1093 à l'extérieur du CSOV (2008, 2012 et 2017).

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des TMJA sur les sections du réseau routier départemental équipées de compteurs permanents dans le périmètre d'étude

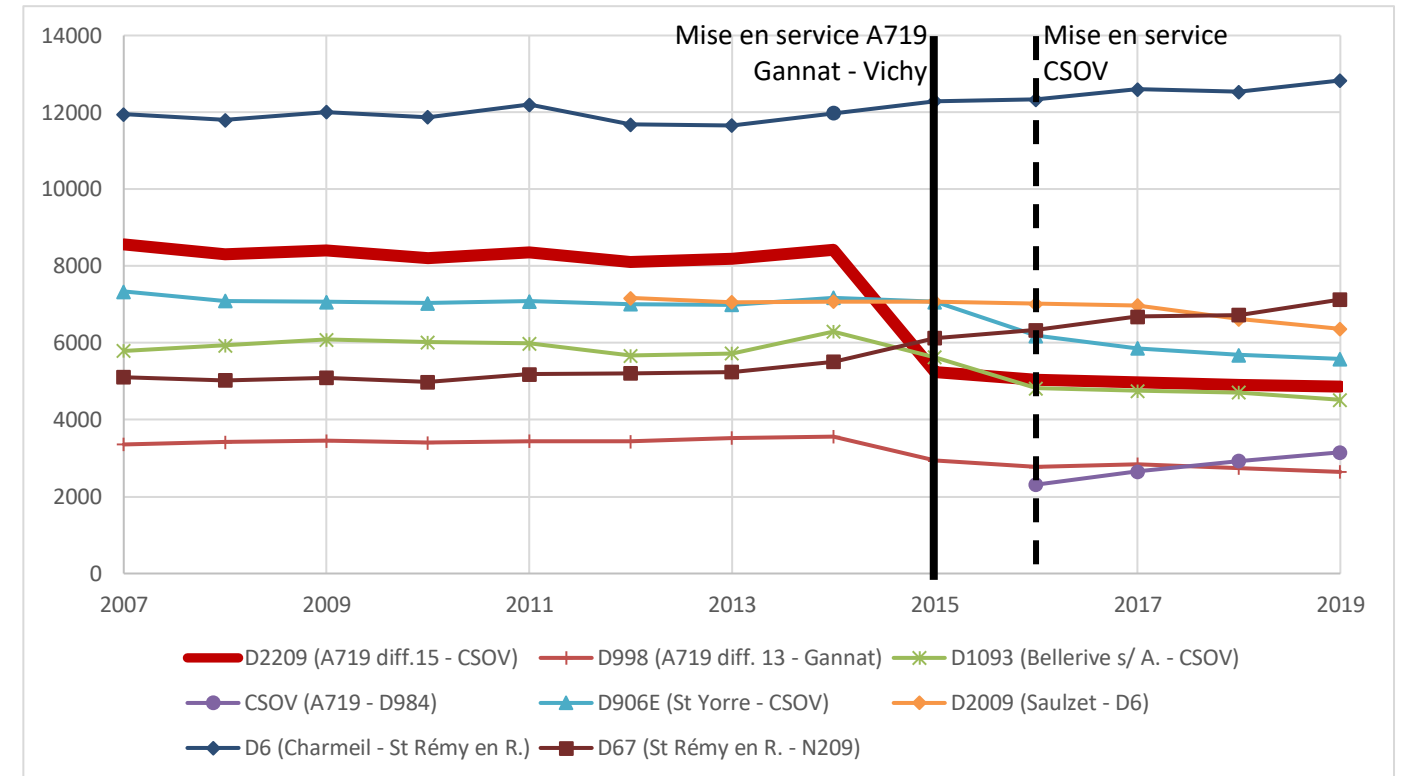


Figure 30 : Trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur le réseau routier départemental du périmètre d'étude, en véhicules par jour, deux sens confondus (source : conseil départemental de l'Allier)

En premier lieu, on observe que le trafic est relativement stable sur une longue période sur la quasi-totalité des axes du réseau, et que cette tendance se poursuit après 2015 pour les sections qui ne sont pas affectées par le prolongement de l'A719 (D2009 entre Saulzet et Saint-Pourçain-sur-Sioule notamment). Pour la détermination des reports de trafic, en l'absence de données détaillées sur les axes sur lesquels les comptages ne sont pas réguliers, on a considéré que le trafic était stable en situation de référence. Sur la section de la D2209 entre Gannat et le diffuseur n°15 (sur laquelle seuls des comptages ponctuels sont disponibles), le trafic est aussi relativement stable.

Le principal axe affecté par le projet est la D2209, qui perd plus de 30% de son trafic total (et la moitié de son trafic de PL, dont la proportion passe 11% à 6%) à la mise en service du prolongement de l'A719 en 2015 ; cela fait suite à une légère augmentation du trafic en 2014 qui peut être liée à la circulation de véhicules lourds liés aux travaux.

La D1093 perd aussi une partie de son trafic après 2015 du fait du report d'une partie des déplacements entre Clermont-Ferrand et Vichy vers la nouvelle section de l'A719. La baisse progressive entre 2014 et 2016 permet d'associer une partie de la baisse observée à la mise en service du CSOV, mais la hausse de fréquentation observée sur l'A719 au niveau de la barrière de péage de Gannat (+860 véhicules/jour vers l'A71 Sud, voir ci-dessus) confirme un report de trafic sur les trajets entre Clermont-Ferrand et Vichy. Les comptages ponctuels disponibles entre Brugheas et Randan sur cet axe (et donc *a priori* peu affectés par la mise en service du CSOV) montrent également une baisse du trafic d'environ 650 véhicules par jour.

Une baisse de trafic de 20% est observée sur la D998 à l'ouest de Gannat ; la proportion de PL y a baissé d'un point. Cette baisse est liée à la mise en service du complément du diffuseur n°13 en 2015 : en effet, celui-ci permet désormais d'effectuer le trajet d'Ébreuil vers Saint-Pourçain-sur-Sioule ou Vichy sans traverser le centre-ville de Gannat.

La baisse de trafic observée sur la D906E à Saint-Yorre est directement liée à l'ouverture du CSOV.

Enfin, on observe une croissance soutenue du trafic sur les D6 et D67 permettant de contourner Vichy par le nord (respectivement +5,5% et +21% entre 2012 et 2016). Il est difficile d'imputer cette croissance aux mises en service du CSOV ou du prolongement de l'A719, d'autant plus que cette tendance s'était amorcée avant la mise en service de ces infrastructures.

Seules des campagnes de comptages ponctuels sont organisés sur la D984 entre Effiat et Serbannes (CSOV) ; aucune tendance claire ne se dégage des comptages disponibles sur cette section.



### 3.1.4. Comparaison des prévisions et des trafics constatés

#### LES PRÉVISIONS DE TRAFIC DU DOSSIER DE DUP

##### a) Données d'entrée

Les études de trafic qui ont alimenté le dossier de DUP ont été réalisées avant juin 2009 ; la mise en service du projet de l'A719 Gannat-Vichy était alors prévue pour 2012. On notera que, lors de l'élaboration du dossier de DUP, la dernière année connue en matière de données de trafic était 2007, soit juste avant la crise de 2008-2009 : cela a affecté les prévisions d'évolution du trafic élaborées alors.

##### b) Hypothèses d'évolution du réseau routier

Le scénario de référence retenu dans le dossier de DUP est construit en trois phases ; les évolutions du réseau routier retenu sont les suivantes :

- À l'horizon 2012 :
  - contournement Sud-Ouest de Vichy (CSOV) à 2 voies ;
  - barreau A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny, à péage et à 2x2 voies ;
  - aménagement de déviations de la N7 entre Nevers et la N82 à 2x2 voies ;
  - N82 à 2x2 voies entre la N7 et l'A89 ;
  - aménagements à 2x2 voies de quelques sections de la Route Centre-Europe Atlantique dite RCEA (N70, N79) entre l'A71 et l'A6;
  - aménagement ponctuel de la D907 (créneau de dépassement) ;
- À l'horizon 2015 :
  - contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) à 2 voies ;
  - poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la N7 ;
  - poursuite de l'aménagement à 2x2 voies de la RCEA ;
- À l'horizon 2020 :
  - déviation de Billy (D2209) ;
  - contournement Ouest de Lyon à péage et à 2x2 voies ;
  - achèvement de l'aménagement de la N7 à 2x2 voies ;
  - achèvement de l'aménagement de la RCEA à 2x2 voies.

##### c) Hypothèses d'évolution du réseau ferroviaire

Les améliorations envisagées sur le réseau ferroviaire de l'ex-région Auvergne concernent notamment la modernisation de la ligne Paris - Clermont-Ferrand (renforcement de la voie et de la signalisation, suppression de passages à niveaux permettant de porter la vitesse de circulation maximale à 200 km/h). Des aménagements ponctuels sur la ligne Lyon - Clermont-Ferrand y sont également intégrés.

D'autres objectifs principaux du volet « transports » du Contrat de Plan État-Région 2007-2013 concernent :

- L'amélioration des liaisons entre les pôles régionaux secondaires et Clermont-Ferrand ;
- Le renforcement du réseau de transports urbains de l'agglomération clermontoise (extension du tramway, aménagement des pôles d'échanges).

##### d) Hypothèses de croissance des trafics

Les hypothèses relatives à la croissance de trafic routier interurbain retenues dans le dossier de DUP sont exposées dans le tableau ci-dessous. Il s'agit des hypothèses moyennes du scénario central (PIB à +1,9%) préconisé par l'instruction ministérielle de mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains. La mise en place d'une taxe poids lourds au niveau national n'a pas été prise en compte.

Taux de croissance linéaires	Taux de croissance annuelle	Evolution 2000-2020
VL < 20km	1,25 %/ an	+26%
VL > 20 km	2,1 %/ an	+44%
PL	1,5 %/ an	+31%

Figure 33 : Hypothèses de croissance des trafics (linéaire, base 2002)

VL = véhicules légers, PL = poids-lourds  
(source : Dossier de DUP, pièce F)

Le trafic ayant des origines-destinations uniquement internes à l'agglomération de Vichy est considéré stable dans le temps. Cependant les trafics d'échange avec l'extérieur de l'agglomération sont supposés croître au même rythme que les trafics interurbains.

##### e) Hypothèses des tarifs de péage sur le prolongement de l'A719 (barrière de Vichy)

Les hypothèses des tarifs de péage de la section autoroutière Gannat-Vichy sont les suivantes :

Type de véhicule	Tarif kilométrique 2000
Véhicule léger	0,068 € <sub>2000</sub> TTC
Poids lourd (moyenne)	0,147 € <sub>2000</sub> HT

Figure 34 : Hypothèses des tarifs de péages  
(source : Dossier de DUP, pièce F)

##### f) Trafics prévisionnels de l'A719 et impacts sur les trafics des autres axes routiers

Les trafics prévisionnels de base attendus aux horizons 2012 et 2020 sur l'autoroute A719 Gannat-Vichy étaient les suivants :

- 5 500 véhicules/jour dont 15% de PL à l'horizon 2012 (sous l'hypothèse que le contournement Sud-Ouest de Vichy est en service) ;
- 8 100 véhicules/jour dont 16% de PL à l'horizon 2020 (sous l'hypothèse que les contournements Sud-Ouest et Nord-Ouest de Vichy sont tous deux en service).

Le dossier comportait quatre cartes figurant les trafics sur les axes routiers de l'aire d'influence directe de l'A719, aux horizons 2012 et 2020 : deux cartes représentaient la situation dite « de référence » (sans A719 Gannat-Vichy) en 2012 et en 2020 ; deux cartes représentaient la situation dite « de projet » avec mise en service de l'A719 Gannat-Vichy aux horizons 2012 et 2020.

Il est à noter que les volumes de trafic à l'horizon 2020 en situation de référence sont donnés sans que le contournement Nord-Ouest de Vichy (CNOV) soit réalisé, alors que celui-ci apparaît bien dans la liste des projets achevés à l'horizon 2020 dans cette situation de référence. Le CNOV n'est présenté que dans la situation de projet avec prolongement de l'A719 (carte en bas à droite ci-après).

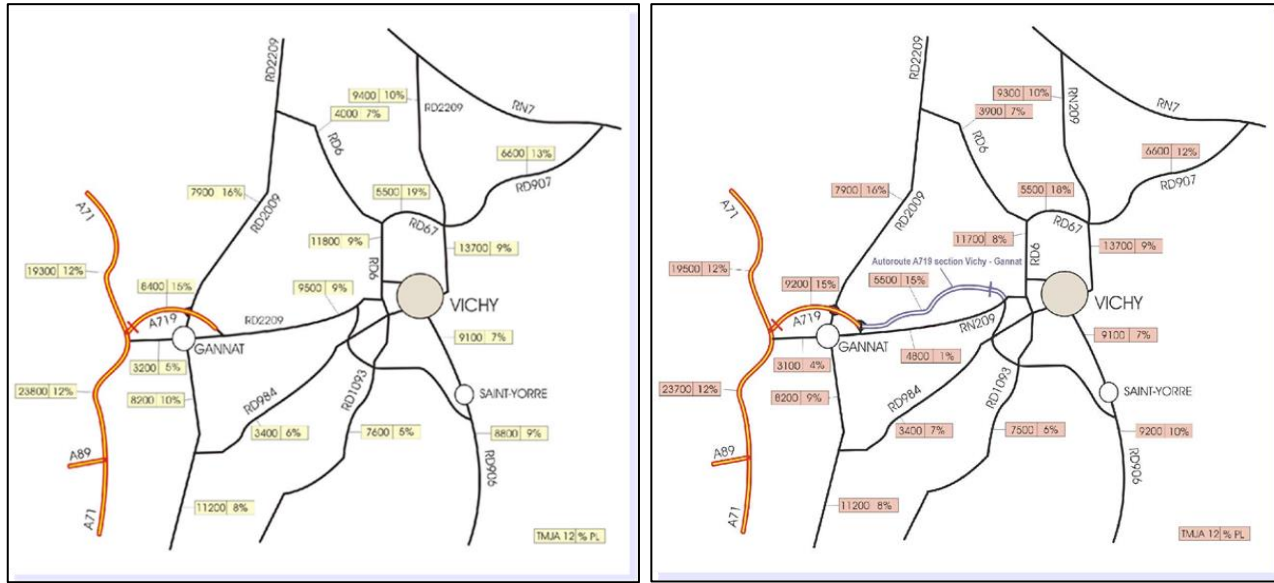


Figure 35 : Cartes des trafics en situations de référence et de projet à l'horizon 2012 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy)

	2012					
	Sans A719 Gannat-Vichy (1)		Avec A719 Gannat-Vichy (2)		Différence (2)-(1)	
	TV	%PL	TV	%PL	TV	PL
<b>A719 Gannat-Vichy</b>			5 500	15%	5 500	800
<b>A719 contournement Gannat</b>	8 400	15%	9 200	15%	+800	+100
<b>A71 (Gannat - Combronde)</b>	23 800	12%	23 700	12%	-100	+0
<b>A71 (Gannat - Montmarault)</b>	19 300	12%	19 500	12%	+200	+0
<b>D2209 (Gannat - Vichy)</b>	9 500	9%	4 800	1%	-4 700	-800
<b>D984 (Aigueperse - Vichy)</b>	3 400	6%	3 400	7%	+0	+0
<b>D1093 (Randan - Vichy)</b>	7 600	5%	7 500	6%	-100	+100
<b>D998 (A71 - Gannat)</b>	3 200	5%	3 100	4%	-100	+0
<b>D2009 (Gannat - St Pourçain s/ S.)</b>	7 900	16%	7 900	16%	+0	+0
<b>D2009 (Gannat - Aigueperse)</b>	8 200	10%	8 200	9%	+0	-100

Figure 37 : Impacts prévisionnels du projet A719 Gannat-Vichy sur les trafics, à l'horizon 2012 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy)

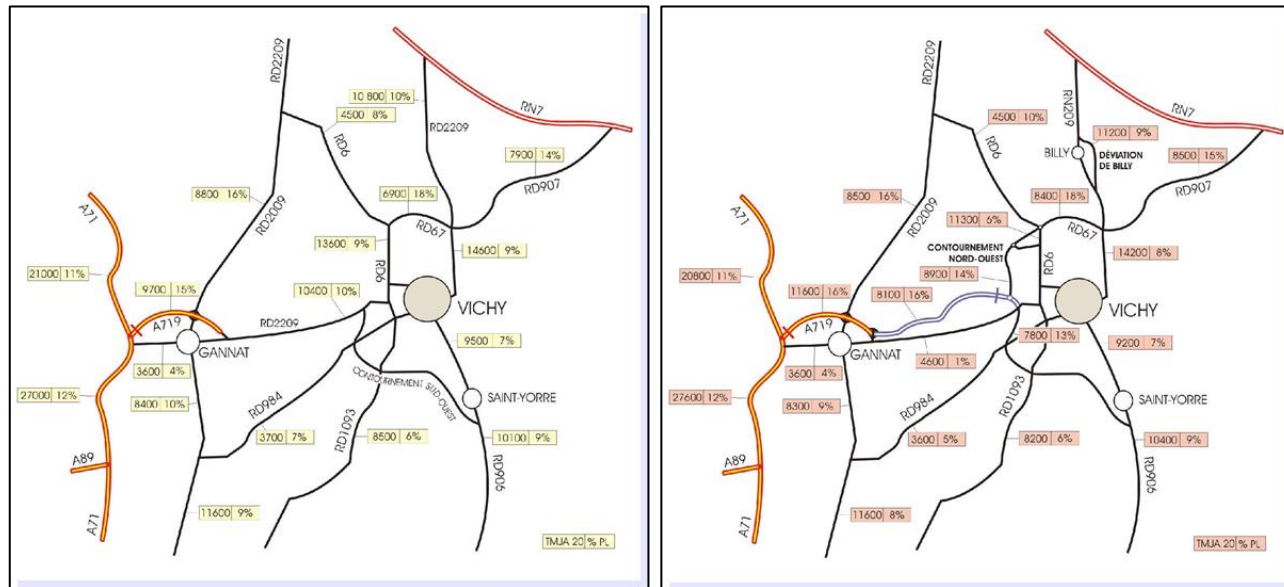


Figure 36 : Cartes des trafics en situations de référence et de projet à l'horizon 2020 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy)

	2020					
	Sans A719 Gannat-Vichy (1)		Avec A719 Gannat-Vichy (2)		Différence (2)-(1)	
	TV	%PL	TV	%PL	TV	PL
<b>A719 Gannat-Vichy</b>			8 100	16%		
<b>A719 contournement Gannat</b>	9 700	15%	11 600	6%	+1 900	-800
<b>A71 (Gannat - Combronde)</b>	27 000	12%	27 600	12%	+600	+100
<b>A71 (Gannat - Montmarault)</b>	21 000	12%	20 800	11%	-200	-200
<b>D2209 (Gannat - Vichy)</b>	10 400	10%	4 600	1%	-5 800	-1 000
<b>D984 (Aigueperse - Vichy)</b>	3 700	7%	3 600	5%	-100	-100
<b>D1093 (Randan - Vichy)</b>	8 500	6%	8 200	6%	-300	+0
<b>D998 (A71 - Gannat)</b>	3 600	4%	3 600	4%	+0	+0
<b>D2009 (Gannat - St Pourçain s/ S.)</b>	8 800	16%	8 500	16%	-300	+0
<b>D2009 (Gannat - Aigueperse)</b>	8 400	10%	8 300	9%	-100	-100
<b>Contournement Nord-Ouest Vichy</b>			11 300	6%		

Figure 38 : Impacts prévisionnels du projet A719 Gannat-Vichy sur les trafics, à l'horizon 2020 (source : pièce F du dossier de DUP de l'A719 Gannat-Vichy)

Ces cartes peuvent être résumées par les tableaux ci-dessous, exprimés en trafics moyens journaliers annuels (TMJA) pour l'ensemble des véhicules (TV = tous véhicules), assortis de la proportion de PL (poids lourds) dans l'ensemble du trafic. Les valeurs grisées correspondent à des variations faibles en valeur absolue entre la situation de référence et la situation de projet (moins de 100 véhicules par jour) et donc peu significatives ; les valeurs vertes correspondent à des augmentations de trafic et les cases rouges à des diminutions.

À l'horizon 2012 (sans contournement Nord-Ouest de Vichy), le seul report envisagé vers l'A719 provient de la D2209 dans la traversée de Cognat-Lyonne. Les trafics sur la D984, la D1093 et l'A71 varient peu par rapport à la situation de référence sans le prolongement de l'A719 Gannat-Vichy.

C'est à l'horizon 2020, avec la mise en service du CNOV dans le prolongement de l'A719, que les reports s'accroissent sur différents axes routiers, notamment l'A71 Sud et la D1093 ; en effet, les gains de temps liés au contournement Nord-Ouest de Vichy permettent d'augmenter l'attractivité de l'itinéraire autoroutier, dans le cadre de l'itinéraire reliant Clermont-Ferrand à la N7 par la N209 au nord de Vichy.

g) Impact prévisible du projet sur les transports collectifs

Le dossier de DUP estimait que :

- le trafic ferroviaire longue distance (Paris – Vichy par exemple) n'était pas impacté par le projet ;
- l'effet du projet sur le trafic ferroviaire régional (Clermont-Ferrand – Vichy par exemple) était très faible.

**RAPPROCHEMENT ENTRE LES TRAFICS OBSERVÉS ET PRÉVUS SUR L'A719**

a) Des trafics prévus et observés difficilement comparables directement

La difficulté de comparaison porte sur plusieurs facteurs :

- La prise en compte du CNOV dans les prévisions de trafic à l'horizon 2020 (alors que cette infrastructure est aujourd'hui prévue pour 2025) affecte profondément les reports attendus vers l'A719. Afin de permettre une comparaison à réseau équivalent, les trafics de l'horizon 2012 du dossier de DUP seront analysés en priorité et comparés aux reports observés.
- Du fait du décalage à 2015 de la mise en service du prolongement de l'A719 (prévu dans le dossier de DUP en 2012), l'évolution du trafic et les volumes de trafic reportés ne sont pas directement comparables entre ces deux années. Cet effet est cependant limité par la très faible croissance observée sur le réseau routier du secteur entre 2012 et 2015.

La comparaison entre les trafics observés sur l'A719 Gannat-Vichy et les trafics prévus par le dossier de DUP sont les suivants (le détail des trafics est donné ci-après) :

- 5 500 véhicules par jour prévus à l'ouverture sur l'A719 Gannat-Vichy dans le dossier de DUP ;
- 4 200 véhicules par jour observés à l'ouverture sur l'A719 Gannat-Vichy.

b) Les péages pratiqués

Les tarifs de péage pratiqués à la barrière de péage de Vichy sur le prolongement de l'A719 sont indiqués dans le tableau suivant :

Type de véhicule	Tarif 2015 (€ courants)	Tarif 2020 (€ courants)
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 (€ courants, source : APRR)

Le tableau ci-dessous compare les tarifs de péage par kilomètre prévus pour la section Gannat-Vichy dans le dossier de DUP et ceux effectivement pratiqués. Le calcul dépend fortement de l'année considérée du fait l'arrondi aux dix centimes des tarifs de péage et des faibles tarifs pratiqués.

Type de véhicule	Tarif kilométrique Pratiqué en 2015	Tarif kilométrique Pratiqué 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

Par rapport aux tarifs prévus au dossier de DUP, les tarifs pratiqués à l'ouverture de l'A719 Gannat-Vichy sont voisins pour les VL et sensiblement inférieurs pour les PL. L'arrondi fait que les tarifs pratiqués ont diminué entre 2015 et 2020 (en euros constants<sup>1</sup>).

<sup>1</sup> Le passage aux euros2000 se fait ici en tenant compte de l'inflation (indice des prix à la consommation, IPC, de l'INSEE). Ainsi, la conversion en €2000 du niveau de péage pratiqué en 2015 se fait en divisant sa valeur par environ 1,24 (car, entre 2000 et 2015, les prix à la consommation ont augmenté de 24% en France).

c) Effet observé sur les transports collectifs

L'offre ferroviaire a peu évolué depuis la mise en service du prolongement de l'A719. Cette offre ferroviaire est attractive grâce à la desserte rapide (environ 30 minutes) et fréquente qu'elle offre entre les cœurs de ville de Vichy, Riom et Clermont-Ferrand. Aucun report modal vers la route ne semble avoir eu lieu avec le prolongement de l'A719, l'accès routier au centre des zones urbaines restant relativement peu pratique.

d) Résultats de la comparaison et commentaires

Le tableau ci-dessous compare les reports journaliers attendus dans le dossier de DUP et ceux observés à l'ouverture (ne sont pas inclus les effets sur la D998 liés au complément du demi-diffuseur n°13, car ceux-ci n'étaient pas évoqués dans le dossier de DUP) :

	Différence Référence - Projet 2012 (dossier de DUP)		Observé à l'ouverture (2015)		Observé en 2018	
	TV	PL	TV	PL	TV	PL
<b>A719 Gannat-Vichy</b>	5 500	800	4 200	600	4 600	700
<b>A719 contournement Gannat</b>	+800	+100	+800	+100	+800	+100
<b>A71 (Gannat - Combronde)</b>	-100	+0	+800	+100	+800	+100
<b>A71 (Gannat - Montmarault)</b>	+200	+0	+0	+0	+0	+0
<b>D2209 (Gannat - Vichy)</b>	-4 700	-800	-3 000	-500	-3 400	-600
<b>D984 (Aigueperse - Vichy)</b>	+0	+0	+0	+0	+0	+0
<b>D1093 (Randan - Vichy)</b>	-100	+100	-700	-50	-700	-50
<b>D998 (A71 - Gannat)</b>	-100	+0	+0	+0	+0	+0
<b>D2009 (Gannat - St Pourçain s/ S.)</b>	+0	+0	+0	+0	+0	+0
<b>D2009 (Gannat - Aigueperse)</b>	+0	-100	+0	+0	+0	+0

Figure 41 : Comparaison entre prévisions du dossier de DUP et observations concernant l'effet de l'A719 Gannat-Vichy sur les trafics journaliers des autres axes routiers

Le trafic sur le prolongement de l'A719 est plus faible que le trafic escompté dans le dossier de DUP.

Les écarts entre les prévisions et le constaté résultent d'une combinaison de plusieurs facteurs qui ne jouent pas dans le même sens :

- Un report de trafic est observé dès 2015 depuis la D1093 vers l'axe A71-A719 pour les trajets entre Clermont-Ferrand et Vichy. Ce report n'était pas envisagé avant l'ouverture du CNOV dans le dossier de DUP ; le dossier de DUP ne prévoyait ainsi pas de variation de trafic importante sur l'A71 au sud de Gannat.
- La hausse du trafic sur le contournement de Gannat est proche des prévisions du dossier de DUP, mais son origine est différente de ce qui était attendu : dans le dossier de DUP, il s'agit d'un trafic induit et d'un report partiel du trafic de transit entre l'A71 Nord et Thiers de l'axe A71-A89 vers l'axe A719-D906.
- Le report de la D2209 vers l'A719 est bien plus faible qu'initialement prévu. La faiblesse de ce report peut avoir deux origines :
  - L'absence d'aménagement spécifique dans la traversée de Cognat-Lyonne (à l'exception de la mise en place d'une interdiction de transit pour les poids lourds), qui implique que l'itinéraire par la D2209 constitue encore aujourd'hui une alternative relativement pratique à l'A719 entre Gannat et Vichy (temps de parcours voisin de l'autoroute en période creuse) et hors péage ;
  - La faiblesse de la croissance dans le temps du trafic routier dans l'ensemble du périmètre en comparaison des croissances envisagées dans le dossier de DUP (qui avait été produit avant la crise financière de 2008). En effet, le trafic observé en 2012 sur la D2209

est inférieur de 15% aux prévisions de la DUP en situation de référence (8 100 véh/jour observés contre 9 500 véh/jour prévus). Le dossier de DUP intégrait le contournement Sud-Ouest de Vichy dans la situation de référence dès 2012, ce qui peut expliquer en partie cet écart ; mais c'est la croissance générale observée du trafic, qui est notablement plus faible que les prévisions élaborées avant la crise de 2008<sup>2</sup>, qui joue un rôle majeur.

La faiblesse du trafic de l'A719 et des reports observés par rapport au dossier de DUP peut ainsi s'expliquer par quatre facteurs principaux :

- Une croissance de la demande de déplacements automobile plus faible que les prévisions qui prévalaient au moment de l'élaboration du dossier de DUP (qui reposaient sur un cadrage national fixé par le ministère chargé des transports avant la crise financière de 2008) ;
- L'absence d'aménagement spécifique sur la D2209 qui encouragerait le report de véhicules vers l'autoroute ;
- Des gains de temps effectivement apportés par l'autoroute bien inférieurs à ceux qui avaient été anticipés dans le dossier de DUP (voir le chapitre suivant du présent rapport) ;
- Le report dans le temps de la mise en service du CNOV qui devrait accentuer le report vers l'A719 Gannat-Vichy de véhicules empruntant des itinéraires de transit de longue distance.

Il est à noter que le niveau de péage, plus faible que celui prévu initialement dans le dossier de DUP, aurait pu favoriser le report vers la nouvelle autoroute Gannat-Vichy ; cet effet ne vient toutefois pas compenser les facteurs listés ci-dessus.

## 3.2. Les temps de parcours

### 3.2.1. Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier de DUP ne détaille pas la méthode de calcul des gains de temps apportés par l'A719 Gannat-Vichy. Les volumes gains de temps attendus à l'année de mise en service sont toutefois précisés (pièce F, p. F49) :

- 90 000 heures pour les VL, soit un gain de temps moyen d'environ 5 min 40 sec par usager ;
- 10 000 heures pour les PL, soit un gain de temps moyen d'environ 4 min 10 sec par usager.

Si le dossier de DUP ne précise pas la méthode de calcul, le dossier d'avant-projet sommaire (APS) de l'opération précise que le modèle ARIANE 05 a été utilisé pour calculer la répartition du trafic entre les itinéraires et pour estimer les gains des usagers (ARIANE est l'outil développé par le ministère chargé des transports et recommandé par lui). Il est précisé que le gain de temps de parcours entre Gannat et Vichy apporté par le prolongement de l'A719 s'élève à 5 minutes (source : pièce L du dossier APS, p.95).

### 3.2.2. Méthodologie

Les gains de temps apportés aux usagers par la nouvelle infrastructure sont de deux natures :

- Les gains de temps procurés aux automobilistes qui se reportent depuis leur ancien itinéraire vers un itinéraire plus rapide qui emprunte l'A719 Gannat-Vichy ;
- Les gains de temps procurés aux usagers qui continuent de circuler sur les sections de routes depuis lesquelles certains automobilistes se sont reportés vers l'A719 Gannat-Vichy : ces sections de route sont alors moins circulées qu'auparavant et la vitesse de circulation y est désormais un peu plus élevée qu'avant.

Pour évaluer quantitativement ces deux effets, deux approches ont été combinées :

- Un recueil de temps de parcours sur des relations représentatives à l'aide de sites internet indiquant la situation du trafic et les temps de parcours en temps réel ;
- L'application de courbes débit-vitesse<sup>3</sup> pour déterminer un temps de parcours en situation chargée. Pour une section de route et une année données, on applique la même courbe dans deux situations (sans A719 Gannat-Vichy et avec A719 Gannat-Vichy) : dans la deuxième situation, la diminution du trafic sur la section de route, résultant du report vers l'A719 d'un certain nombre de véhicules, se traduit par une augmentation de vitesse et donc une diminution du temps de parcours sur la section routière considérée ; un gain de temps par rapport à la situation sans A719 peut être calculé pour chaque véhicule qui continue de circuler sur cette section de route une fois que le prolongement de l'A719 est en service.


Sur chaque itinéraire, un temps de parcours est estimé sans l'A719 Gannat-Vichy et avec l'A719 Gannat-Vichy en service, ce qui permet de déduire le gain de temps de parcours apporté par la nouvelle infrastructure.

<sup>2</sup> La diminution observée du trafic à la suite de la crise financière de 2008-2009 (selon l'ASFA, à réseau stable, on a observé une baisse du trafic véhicules légers de 3% sur les autoroutes françaises entre 2008 et 2009 et une baisse du trafic poids lourds de 14% entre 2007 et 2009) a engendré un retard notable par rapport aux projections établies avant la crise.

Ainsi, à l'horizon 2012, le trafic de poids lourds (en baisse de 13% par rapport à 2007) contraste avec les projections d'avant-crise qui supposaient une croissance annuelle moyenne de 1,50%.

De même, le trafic de véhicules légers, supérieur en 2012 de 2% par rapport au trafic 2007 (source ASFA, sur réseau autoroutier stable, soit une croissance annuelle moyenne de 0,3% par an, diffère des estimations précédentes qui prévoyaient une croissance de plus de 2% par an pour le trafic de moyenne et longue distance (à plus de 20 kilomètres).

<sup>3</sup> Les courbes débit-vitesse permettent d'établir une relation entre le volume de trafic sur une section de route donnée et la vitesse pratiquée sur cette section. La courbe et les coefficients utilisés pour les présents calculs correspondent aux courbes de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, institut placé sous la double tutelle du ministère chargé des transports et du ministère chargé de la recherche), les plus couramment utilisées en France.

	Autoroute A719 – Section Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI	Page 22 sur 59

### 3.2.3. Les effets constatés de l'A719 Gannat – Vichy sur les temps de parcours

Le tableau ci-dessous précise les gains sur les temps en dehors des heures de pointe (« à vide ») liés au prolongement de l'A719. À droite du tableau figurent les axes pour lesquels les gains de temps de parcours ont été calculés, pour chaque OD.

	Temps à vide (min)			
	Référence	Projet	Gain de temps	
Gannat - Vichy	17	16	1	Report de la D2209
A71 - Vichy	18	16	2	Report de la D2209
Saulzet - Vichy	21	19	2	Report de la D27
Clermont-Ferrand - Vichy	49	46	3	Report de la D1093, temps mesuré au départ de l'échangeur de Clermont-Ferrand Est
Ébreuil - Vichy	24	21	3	Effet A719 + diffuseur n°13
Ébreuil - Cognat-Lyonne	17	14	3	Effet diffuseur n°13
Ébreuil - Saulzet	15	11	4	Effet diffuseur n°13
Saulzet - Cognat-Lyonne	13	10	3	Effet diffuseur n°14

Figure 42 : Gains de temps de parcours VL liés au prolongement de l'A719 et au complément des diffuseurs n°13 et n°14 (en minutes)

On constate que le gain de temps de parcours entre Gannat et Vichy en période creuse (temps à vide) est relativement modeste : cela s'explique par un linéaire plus important de l'autoroute par rapport à la D2209 (environ trois kilomètres de plus) qui n'est que partiellement compensé par la vitesse de circulation plus élevée sur l'autoroute.

Les gains de temps de parcours unitaires des poids lourds (PL) sont calculés sur la base de vitesses moyennes en milieu urbain, interurbain et autoroutier ; ils sont plus importants que les gains de temps unitaires des véhicules légers (VL).

En heure de pointe, le gain de temps unitaire des usagers reportés vers l'A719 est plus élevé : en effet, sur le réseau routier local, compte tenu d'une intensité du trafic plus importante, les vitesses des véhicules diminuent, alors que sur l'autoroute la vitesse est à peu près identique quelle que soit l'heure de la journée.

La congestion étant actuellement faible dans le périmètre d'étude (à l'exception de l'agglomération vichyssoise), les variations de temps sensibles liées à la congestion sont limitées à quelques sections de la D2209 (les chiffres ci-après sont indiqués pour l'année 2018) :

- Dans la traversée de Cognat-Lyonne, le fort report de trafic vers l'A719 permet au trafic local de mieux circuler en période de pointe et de gagner environ 1 min 30 sec sur l'ensemble de la section entre Gannat et le giratoire du CSOV.
- Dans la traversée de Bellerive-sur-Allier, en revanche, le trafic supplémentaire reporté vers l'A719 depuis la D1093 et la D27 vient charger un axe déjà contraint et engendre une perte de l'ordre de 2 minutes entre le giratoire du CSOV et le pont de Bellerive.

Les gains de temps cumulés sur une année sont précisés dans le tableau suivant :

Gains de temps total (heures x véhicules)	2015 (année de mise en service)	2018
Véhicules légers	61 000 h	64 000 h
Poids lourds	13 000 h	13 000 h

Figure 43 : Gains de temps observés a posteriori, cumulés sur une année

Sur ce total, les gains de temps liés au complément des diffuseurs n°13 et n°14 représentent environ 9 300 heures pour les VL et 1 900 heures pour les PL, sur l'année 2015.

### 3.2.4. Rapprochement des gains prévisionnels et des gains observés

Pour les véhicules légers, le gain de temps total effectivement observé est fortement inférieur au gain de temps prévu (52 000 heures observées en 2015 pour le seul prolongement de l'A719 contre 90 000 heures prévues en 2012 dans le dossier de DUP), pour deux raisons principales :

- Un trafic reporté vers l'autoroute inférieur aux prévisions du dossier de DUP (voir partie précédente) ;
- Un gain de temps moyen observé de 2 min 45 sec largement inférieur à celui qui avait été envisagé. En particulier, les gains de temps de parcours entre Gannat et Vichy sont beaucoup plus faibles qu'annoncé.

Pour les poids lourds, les gains de temps sont plutôt conformes aux estimations du dossier de DUP, le gain de temps moyen par usager étant relativement proche de l'estimation *a posteriori* (environ 3 min 50 sec).

### 3.3. La sécurité routière

#### 3.3.1. Les prévisions du dossier de DUP

L'analyse de la sécurité routière dans le cadre du dossier de DUP prévoit que le report de trafic depuis les routes départementales vers l'autoroute « qui est le type de voie le moins accidentogène » évitera en moyenne deux à trois accidents par an et permettra « d'éviter en moyenne un tué par an et entre 3 et 5 blessés par an » (pièce F, p. F50).

Le diagnostic de la situation préalable dans le cadre du dossier de DUP a été réalisé uniquement sur la D2209 entre Gannat et Bellerive-sur-Allier entre 1999 et 2003. Le dossier note ainsi une densité d'accidents de 0,19 accident en moyenne par an et par kilomètre (contre 0,36 en moyenne en France sur ce type de route, sur la même période) et dresse le bilan suivant :

Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes
11	0	0	9	9	18

Figure 44 : Accidentalité D2209 section Gannat/Bellerive-sur-Allier – période 1999-2003 (source : dossier de DUP)

#### 3.3.2. Sources de données

Les données historiques d'accidentologie ont été collectées auprès des institutions suivantes :

- APRR pour l'A719 ; les données ont été communiquées comme suit, année par année :
  - Pour l'antenne de Gannat (entre l'A71 et le diffuseur n°15), de 2009 à 2019 ;
  - Pour la section Gannat-Vichy (entre le diffuseur n°15 et le giratoire avec la D906), de 2015 à 2019.
- L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), sur le site internet <http://data.gouv.fr>, pour les autres routes, prioritairement pour la D2209 qui est le principal axe affecté par le report de véhicules vers l'A719 ; ont été extraites les bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière de 2005 à 2019.

Les données portant généralement sur des périmètres relativement restreints, elles ont ici été agrégées sur trois périodes de cinq (5) ans : 2005-2009 et 2010-2014 (périodes antérieures à la mise en service d'A719 Gannat-Vichy) et 2015-2019 (période postérieure à la mise en service).

Pour les axes routiers départementaux, on ne connaît pas le périmètre effectif du recensement ni les trafics associés ; il n'est donc pas possible d'estimer les ratios classiques exprimés en nombre d'évènements par milliard de kilomètres parcourus pour les comparer aux données nationales. L'analyse a donc été menée sur les seuls nombres d'évènements.

#### 3.3.3. L'autoroute A719 Gannat - Vichy et la sécurité routière

##### LA SÉCURITÉ SUR L'A719

Les tableaux ci-dessous présentent les indicateurs d'accidentalité sur l'autoroute A719 pour les cinq années ayant précédé la mise en service de la section Gannat -Vichy et pour les cinq années l'ayant suivi.

Sur l'antenne de Gannat (A71 – diffuseur n°15) l'occurrence des accidents corporels est en baisse entre les périodes précédant et suivant la mise en service de la section Gannat-Vichy : 7 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus sur la période 2010-2014 contre 56 pour la période 2015-2019. Néanmoins un accident mortel est recensé sur la période 2015-2019 pour aucun accident mortel sur la période 2010-2014.

Sur la section nouvelle seuls deux accidents corporels ont été recensés sur la période étudiée : ils ont occasionné 3 blessés, soit un ratio de 19 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus, et aucun tué.

Indicateur	2010-2014		2015-2019	
	Nombre	Nombre / milliard de km parcourus	Nombre	Nombre / milliard de km parcourus
Accidents corporels	8	55,8	1	7,0
Tués	0	0	1	7,0
Blessés	8	55,8	0	0

Figure 45 : Indicateurs de sécurité A719 - antenne de Gannat (source : APRR)

Indicateur	2015-2019	
	Nombre	Nombre / milliard de km parcourus
Accidents corporels	2	17,9
Tués	0	0
Blessés	3	26,8

Figure 46 : Indicateurs de sécurité A719 – Gannat – Vichy (source : APRR)

Pour la période 2015-2019, le tableau ci-dessous rapproche les indicateurs d'accidentalité sur la section Gannat-Vichy aux valeurs moyenne enregistrées sur l'ensemble du réseau autoroutier concédé (source : ASFA, *Bilans accidents mortels et corporels sur autoroutes concédées*) :

Nombre / milliard de km parcourus	A719 Gannat-Vichy	Ensemble des autoroutes concédées (France)
Accidents corporels	17,9	19,0
Tués	0	1,6
Blessés	26,8	48,6

Figure 47 : Indicateurs de sécurité A719 Gannat-Vichy et réseau autoroutier concédé (sources : APRR et ASFA)

On constate que la nouvelle section de l'A719 est plus sûre que la moyenne des autoroutes concédées françaises.

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

Par ailleurs, sur l'antenne de Gannat (section de l'A719 comprise entre l'A71 et le diffuseur n°15), le rapprochement des indicateurs d'accidentalité avant et après 2015 ne permet pas de dégager de tendance particulière. On notera que, pour les mêmes raisons que pour la section Gannat-Vichy, la significativité statistique des indicateurs n'est pas assurée.

#### L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ SUR LES AUTRES AXES ROUTIERS DU SECTEUR

Le tableau ci-dessous rapproche les statistiques de l'accidentalité sur la section de la D2209 doublée par le prolongement de l'A719 (communes de Monteignet-sur-l'Andelot, Cognat-Lyonne et Espinasse-Vozelle), avant et après la mise en service de celui-ci.

Axe	2005	2010	2015	Évolution	
	-	-	-	2005-2009	2010-2014
	2009	2014	2019	2010-2014	2015-2019
<b>Blessés</b>	6	2	7	-66%	+250%
<b>Tués</b>	0	1	0		-100%
<b>Accidents corporels</b>	5	3	6	-40%	+100%

Figure 48 : Statistiques de l'accidentalité sur la section de la D2209 doublée par l'A719 Gannat-Vichy (source : base annuelle des accidents corporels – BAAC)

Aucune tendance globale ne se détache véritablement. On note néanmoins une baisse des accidents corporels et du nombre de blessés entre les périodes 2005/2009 et 2010/2014 puis une reprise entre les périodes 2010/2014 et 2015/2019. Inversement, sur la période 2015/2019 on n'enregistre aucun tué, contrairement à la période précédente. La diminution du trafic sur la D2209 ne semble donc pas avoir entraîné une diminution du nombre d'accidents : c'est plutôt la tendance inverse qui est observée ; une augmentation de la vitesse pratiquée liée à la diminution du trafic pourrait expliquer cette tendance.

En se focalisant sur les véhicules qui se sont reportés depuis la D2209 (soit environ 75% des véhicules circulant sur l'A719 Gannat-Vichy), on peut évaluer que ces reports vers une autoroute plus sûre se sont traduits par l'évitement d'environ un accident corporel par an et d'un tué tous les quatre ans.

Sur les autres axes, il ne semble pas que les reports de trafics observés aient eu un impact notable sur l'accidentalité.

La base de données ONISR ayant servi à l'analyse ne permet pas une géolocalisation précise de tous les accidents ; le détail de localisation par commune a donc été utilisé pour obtenir des ratios par milliard de kilomètres parcourus sur la section de la D2209 doublée par la nouvelle section Gannat – Vichy de l'A719.

Compte tenu des linéaires courts et du nombre réduit d'accidents recensés sur certains axes, les évolutions ne sont pas statistiquement représentatives et sont à relativiser.

#### CONCLUSION SUR L'EFFET DE L'A719 GANNAT - VICHY SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les données disponibles et exploitées ne permettent pas d'évaluer l'impact quantitatif de la mise en service de la section Gannat-Vichy de l'A719 sur la sécurité routière avec une représentativité statistique suffisante.

Néanmoins :

- En cinq années d'exploitation on recense 3 blessés et aucun tué dans des accidents sur la section mise en service, aussi, et même si cela n'est pas statistiquement représentatif, la section présente des indicateurs d'accidentalité plus faibles que la moyenne du réseau autoroutier concédé national ;
- En rapportant les valeurs à l'intensité du trafic, la nouvelle infrastructure est aussi plus sûre que les routes départementales ou nationales depuis lesquelles les automobilistes se sont reportés.

Ainsi, au global, la mise en service de la section n'a pu qu'avoir un effet favorable sur la sécurité routière dans le secteur sans qu'il soit possible de le chiffrer. Compte tenu des niveaux de trafics en jeu, cet impact reste néanmoins modeste.

La cartographie ci-après présente les accidents géoréférencés sur les principaux axes du périmètre d'étude.

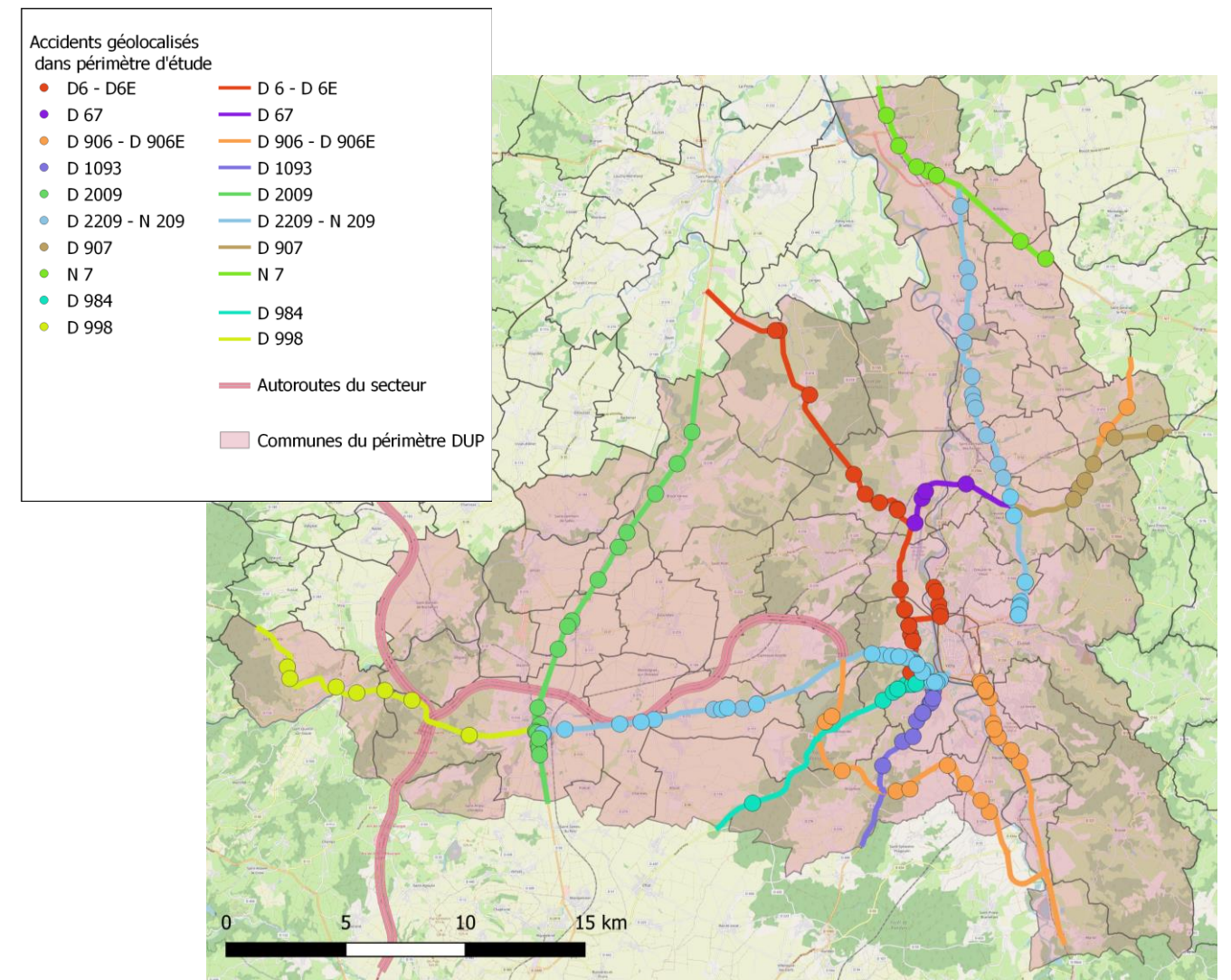


Figure 49 - Cartographie des accidents corporels sur les axes non autoroutiers du secteur 2005 - 2019 (source ONISR)

#### 3.3.4. Rapprochement des prévisions et des effets observés

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

L'absence de données d'accidentalité complètes à l'échelle du réseau routier concerné interdit de conduire un calcul a posteriori exactement comparable. Néanmoins, on peut évaluer que les seuls reports depuis la D2209 vers une autoroute plus sûre se sont traduits par l'évitement d'environ un accident corporel par an et d'un tué tous les quatre ans. Les observations réalisées tendent ainsi à montrer un impact de cette mise en service plus modeste que prévu, mais qui reste favorable, au regard de la sécurité routière.

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



## 4. Économie de l'opération

### 4.1. Le coût de construction

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

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

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

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

Cette économie résulte notamment de la stratégie, développée par la société concessionnaire depuis plusieurs années, d'optimisation des travaux et de maîtrise des coûts.



Figure 50 : A719 Gannat-Vichy : travaux de construction (photo APRR)

En outre, les estimations prévisionnelles établies pour les dossiers d'enquête publique reposent pour partie sur l'application de coûts moyens. Or, ces coûts sont établis par retour d'expérience sur des linéaires importants de projets autoroutiers. Ainsi, pour un chantier de faible longueur comme l'A719 Gannat – Vichy (une dizaine de kilomètres), les coûts réels peuvent s'écarter des valeurs moyennes

#### Hors taxes :

Dans l'ensemble du présent document « HT » signifie « hors TVA ».

#### Notion de conditions économiques :

Les coûts exprimés aux conditions économiques de janvier 2020 (ou « CE 01/2020 ») sont les coûts du projet s'il était réalisé dans les conditions qui prévalaient au mois de janvier 2020 en termes de niveaux de salaires, de prix d'acquisition des matériaux (bitume, ciment, aciers...), de coût de leur transport, de coût de fonctionnement des engins de chantier, etc.

### 4.2. Les coûts d'exploitation

Le dossier d'enquête préalable à la DUP indique (page F50) que, la première année d'exploitation de la nouvelle infrastructure, ses coûts d'entretien et d'exploitation s'élèveront à 1,2 million d'euros<sub>2000</sub>. Soit un coût kilométrique de 88 000 euros HT aux conditions de 2000 (compte tenu du linéaire de 13,7 kilomètres). Ce montant kilométrique est proche de la valeur hors taxes de 90 000 euros<sub>2000</sub> qui était prescrite, pour une autoroute (conçue) de plaine, dans le document de référence du ministère chargé des transports, daté de mai 2007 et intitulé « Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains ». Ce montant n'intègre pas le coût d'entretien périodique (renouvellement de la chaussée etc.).

Les charges annuelles récurrentes de la société concessionnaire (entretien courant et entretien périodique, exploitation et gestion) ont été déterminées comme des moyennes, en rapportant les dépenses au linéaire total du réseau concédé à la société APRR. Établies sur les données comptables 2002, 2003 et 2004, elles ont été ramenées à l'année 2005 :

▪ Charges de personnel :	70 000 euros/km par an
▪ Charges d'exploitation :	60 000 euros/km par an
▪ Charges d'entretien courant :	20 000 euros/km par an
▪ Impôts et taxes <sup>4</sup> :	70 000 euros/km par an
▪ Charges d'entretien périodique (renouvellements) :	30 000 euros/km par an

Hors charges d'entretien périodique et hors impôts et taxes, ces coûts s'élèvent donc à 150 000 euros HT par kilomètre aux conditions de 2005. On "ramène" ces coûts aux conditions de 2000, au moyen de l'indice de prix du PIB<sup>5</sup> (source : comptes nationaux de l'INSEE, site [www.insee.fr](http://www.insee.fr)), qui a augmenté de 17,2% entre 2000 et 2005 : les coûts constatés ressortent ainsi à l'équivalent de 136 000 euros<sub>2000</sub> hors TVA, par kilomètre, pour une année.

Les coûts constatés d'exploitation, d'entretien courant et de gestion, hors impôts et taxes, sont donc supérieurs de moitié environ aux coûts d'entretien courant et d'exploitation prévisionnels du dossier DUP (88 000 euros<sub>2000</sub> HT).



Figure 51 : A719 Gannat-Vichy : entretien de l'accotement, août 2021 (photo A7 Conseil)

<sup>4</sup> Ce poste comprend la taxe d'aménagement du territoire, la taxe professionnelle, la redevance domaniale... mais pas la TVA.

<sup>5</sup> PIB : produit intérieur brut.

### 4.3. Bilan pour la collectivité

#### 4.3.1. Les prévisions du dossier de DUP

Le bilan socioéconomique du dossier de DUP a été établi conformément à 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 (ci-après « 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 routiers interurbains de mai 2007 mentionnée plus haut :

- La durée de l'évaluation, de 50 ans après la mise en service (sans valeur résiduelle) ;
- Les années charnières pour la valeur du 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 (VL) par classe de distance tenant compte de taux d'occupation moyens des véhicules et celle des poids lourds (PL) ;
- 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).

La croissance du PIB est estimée à 1,9% par an dans le dossier de DUP (ce qui correspond à l'hypothèse moyenne présentée dans les instructions ministérielles) et la croissance de la Consommation Finale des Ménages (CFM) par tête est estimée à 1,6% par an.

Les indicateurs suivants sont présentés dans le dossier de DUP :

- L'avantage net annuel sur l'année de mise en service (2012) : 6 M€<sub>2000</sub>
- L'avantage net global actualisé : 257 M€<sub>2000</sub>
- Le bénéfice actualisé à l'année 2004 : 189 M€<sub>2000</sub>
- Le bénéfice actualisé par euro investi : 2,8 €<sub>2000</sub>
- Le taux de rentabilité interne (TRI) : 12%
- Le taux de rentabilité immédiate : 6%

La date optimale de mise en service est estimée à 2015.

Le tableau suivant détaille le bilan (coûts et avantages) pour chaque catégorie d'acteurs.

en M€ <sub>2000</sub> sauf indication contraire	Dossier DUP	
	Année MES (2012)	Somme actualisée en 2004
<b>TOTAL USAGERS</b>	<b>0,52</b>	<b>96</b>
Temps	1,92	112
Confort VL	1,46	72
Frais de fonctionnement VL TTC	-0,93	-25
Frais de fonctionnement PL HT	0,04	
Péage VL TTC	-1,59	-63
Péage PL HT	-0,38	
<b>TOTAL CONCESSIONNAIRE</b>	<b>0,4</b>	<b>-38</b>
Coût d'investissement HT		-67
Coût d'entretien et d'exploitation HT	-1,2	-22
Variation des recettes de péage HT	1,6	51
Taxes		non indiqué
<b>TOTAL PUISSANCE PUBLIQUE</b>	<b>1,8</b>	<b>66</b>
Sécurité routière	0,7	30
Taxes	1,1	36
<b>TOTAL ENVIRONNEMENT</b>	<b>2,91</b>	<b>-3,7</b>
Effet de serre	-0,05	-2,2
Pollution locale	-0,05	-1,5
Nuisances sonores	3,01	non indiqué
<b>TOTAL BÉNÉFICE ACTUALISÉ</b>	<b>5,6</b>	<b>189</b>

Figure 52 : Détail par acteur du bilan présenté dans le dossier de DUP (source : pièce F du dossier de DUP)

#### 4.3.2. Méthodologie

##### PRINCIPES GÉNÉRAUX ET DÉFINITIONS

Selon les textes réglementaires en vigueur, le bilan socio-économique constitue la base de l'évaluation d'un grand projet de transport, même si elle n'est pas exclusive. L'instruction-cadre de Robien indique ainsi que « le bilan socioéconomique d'un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet. Il convient, pour le déterminer, d'analyser les impacts du projet sur les différentes catégories de bénéficiaires, puis d'en agréger les résultats pour déterminer un certain nombre d'indicateurs normalisés. »

L'instruction ministérielle de 2007 fixe la liste des indicateurs normalisés à déterminer lors de l'établissement du bilan socio-économique de l'autoroute A719 Gannat-Vichy.

Chaque année d'exploitation, les coûts ou avantages annuels associés à l'opération sont la somme des coûts ou avantages de chacun des acteurs concernés. Ils se calculent essentiellement à partir des paramètres suivants :

- pour les usagers automobiles : la variation des temps de parcours, du confort de conduite pour les véhicules légers (VL), des coûts de fonctionnement du véhicule, du montant des péages acquittés ;
- pour le concessionnaire : la variation des recettes de péages, des coûts d'entretien et d'exploitation ;
- pour l'État : la variation des taxes perçues et les variations des coûts ;
- pour la collectivité dans son ensemble : la variation de l'insécurité routière, la valorisation des effets environnementaux (pollution atmosphérique, nuisances sonores, effet de serre) quand elle est possible.

### MÉTHODE APPLIQUÉE POUR LE PRÉSENT BILAN

Le bilan socio-économique *a posteriori* du projet est établi en appliquant le plus fidèlement possible la méthode employée pour l'élaboration du dossier de DUP. L'objectif est de pouvoir comparer les bilans *a priori* et *a posteriori* et d'identifier les facteurs explicatifs des éventuels écarts.

Cependant, certaines hypothèses spécifiques ont dû être prises en l'absence d'indications dans le dossier de DUP ou lorsqu'il n'était pas possible d'appliquer la même méthode. Dans certains cas, les prescriptions contenues dans le référentiel méthodologique actuellement en vigueur ont été retenues. Ces hypothèses sont listées en annexe au présent rapport (en l'absence d'indication, la méthode employée est similaire à celle employée pour l'élaboration du dossier de DUP).

Les hypothèses de croissance des trafics dans le futur correspondent à celles du Scénario AMS (avec mesures supplémentaires) de la Stratégie Nationale Bas-Carbone actuellement prescrites par les services de l'État.

### 4.3.3. Bilan socioéconomique *a posteriori* de l'A719 Gannat – Vichy

Le bilan *a posteriori* est présenté ci-dessous (prolongement de l'A719 et demi-diffuseurs confondus) :

en M€ <sub>2000</sub> actualisés en 2004	Bilan LOTI	
	Année MES (2015)	Somme actualisée en 2004
<b>TOTAL USAGERS</b>	<b>-1,21</b>	<b>-11</b>
Temps	1,83	38
Confort VL	0,94	19
Frais de fonctionnement VL TTC	-1,36	
Frais de fonctionnement PL HT	-0,13	-25
Péage VL TTC	-1,91	
Péage PL HT	-0,58	-43
<b>TOTAL CONCESSIONNAIRE</b>	<b>-0,6</b>	<b>-53</b>
Coût d'investissement HT		-52
Coût d'entretien et d'exploitation HT	-1,9	-28
Variation des recettes de péage HT	2,2	40
Taxes	-0,9	-13
<b>TOTAL PUISSANCE PUBLIQUE</b>	<b>2,3</b>	<b>38</b>
Sécurité routière	0,5	11
Taxes	1,8	28
<b>TOTAL ENVIRONNEMENT</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>
Effet de serre	-0,06	-1,7
Pollution locale	0,11	2,5
Nuisances sonores	0,00	-0,1
<b>TOTAL</b>	<b>0,5</b>	<b>-25</b>

Figure 53 : Bilan *a posteriori* du prolongement (MES = mise en service)

Avec une valeur de -25 millions d'euros, le bénéfice actualisé est négatif : cela signifie que les avantages apportés par le projet (gains de temps, amélioration de la sécurité routière...) ne compensent pas les coûts de l'investissement initial puis des dépenses récurrentes d'entretien et d'exploitation de la nouvelle infrastructure.

Les autres indicateurs du bilan socio-économique *a posteriori* sont les suivants :

- Le taux de rentabilité interne (TRI) : 0,9%
- L'avantage net annuel à la mise en service (2015) : 0,55 M€<sub>2000</sub>
- L'avantage net global actualisé : 27 M€<sub>2000</sub>
- Le bénéfice actualisé par euro investi : -0,49 €<sub>2000</sub>
- Le taux de rentabilité immédiate : 0,7%

L'opération sur les diffuseurs n°13 et n°14, considérée séparément, est toutefois plus favorable. Elle dégage un bilan positif, assorti d'un taux de rentabilité interne supérieur à 17% et d'un bénéfice actualisé par euro investi de 3 €<sub>2000</sub>.

en M€ <sub>2000</sub> actualisés en 2004	Bilan LOTI diffuseurs	
	Année MES (2015)	Somme actualisée en 2004
<b>TOTAL USAGERS</b>	<b>0,23</b>	<b>4</b>
Temps	0,25	4
Confort VL	0,05	1
Frais de fonctionnement VL TTC	0,01	
Frais de fonctionnement PL HT	0,00	0
Péage VL TTC	0,00	
Péage PL HT	-0,07	-1
<b>TOTAL CONCESSIONNAIRE</b>	<b>0,0</b>	<b>-1</b>
Coût d'investissement HT	0,0	-1
Coût d'entretien et d'exploitation HT	0,0	0
Variation des recettes de péage HT	0,0	0
Taxes	0,0	0
<b>TOTAL PUISSANCE PUBLIQUE</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>
Sécurité routière	0,0	0
Taxes	0,0	0
<b>TOTAL ENVIRONNEMENT</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>
Effet de serre	0,00	0,0
Pollution locale	0,02	0,4
Nuisances sonores	0,00	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>0,3</b>	<b>4</b>

Figure 54 : Bilan *a posteriori* des demi-diffuseurs (MES = mise en service)

### 4.3.4. Rapprochement avec les prévisions du dossier de DUP

Le tableau suivant permet d'établir une comparaison entre les bilans *a priori* (qui figure dans le dossier de DUP) et *a posteriori* (dans ce dernier, seuls les coûts et avantages du prolongement de l'A719 ont été pris en compte, de manière à établir une comparaison à périmètre constant).

en M€ <sub>2000</sub> actualisés en 2004	Dossier DUP		Bilan LOTI prolongement	
	Année MES (2012)	Somme actualisée en 2004	Année MES (2015)	Somme actualisée en 2004
<b>TOTAL USAGERS</b>	<b>0,52</b>	<b>96</b>	<b>-1,44</b>	<b>-15</b>
Temps	1,92	112	1,58	34
Confort VL	1,46	72	0,89	18
Frais de fonctionnement VL TTC	-0,93		-1,36	
Frais de fonctionnement PL HT	0,04	-25	-0,13	-25
Péage VL TTC	-1,59		-1,91	
Péage PL HT	-0,38	-63	-0,51	-42
<b>TOTAL CONCESSIONNAIRE</b>	<b>0,4</b>	<b>-38</b>	<b>-0,6</b>	<b>-52</b>
Coût d'investissement HT		-67		-51
Coût d'entretien et d'exploitation HT	-1,2	-22	-1,9	-28
Variation des recettes de péage HT	1,6	51	2,2	40
Taxes		non indiqué	-0,9	-13
<b>TOTAL PUISSANCE PUBLIQUE</b>	<b>1,8</b>	<b>66</b>	<b>2,2</b>	<b>38</b>
Sécurité routière	0,7	30	0,4	11
Taxes	1,1	36	1,8	28
<b>TOTAL ENVIRONNEMENT</b>	<b>2,91</b>	<b>-3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>
Effet de serre	-0,05	-2,2	-0,06	-1,8
Pollution locale	-0,05	-1,5	0,09	2,1
Nuisances sonores	3,01	non indiqué	0,00	-0,1
<b>TOTAL</b>	<b>5,6</b>	<b>189</b>	<b>0,3</b>	<b>-29</b>

Figure 55 : Comparaison des bilans *a priori* et *a posteriori*

Les indicateurs comparés des deux bilans figurent dans le tableau ci-dessous :

	Bilan prévisionnel (dossier de DUP)	Bilan <i>a posteriori</i> (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*

Les explications des écarts pour chaque poste sont détaillées ci-dessous.

De manière générale, on doit noter que le bilan prévisionnel du dossier de DUP prend en compte le contournement Nord-Ouest de Vichy en situation de projet uniquement (et pas en situation de référence) pour le calcul des reports de trafic. Ainsi, c'est l'effet combiné de ces deux infrastructures (CNOV et A719) qui est estimé dans le dossier de DUP et non l'effet du seul prolongement de l'A719.

L'importance du CNOV (mis en service en 2015 dans le dossier de DUP) dans les bénéfices attendus du projet est visible dans le rapport élevé entre le bénéfice actualisé (+189 millions d'euros) et les avantages de l'année de mise en service en 2012 (+5,6 millions d'euros).

Le CNOV n'est pas pris en compte en situation de projet dans le bilan *a posteriori*. Cette différence entre les deux bilans (prévisionnel et *a posteriori*) explique plusieurs écarts dans l'estimation des trafics reportés et dans celle des gains de temps.

#### GAINS DE TEMPS

Comme détaillé précédemment, le fort écart entre les gains de temps prévus et les gains de temps observés s'explique par :

- La faiblesse des trafics effectivement reportés vers l'A719 Gannat-Vichy, elle-même liée à une évolution observée du trafic général bien en-deçà des projections du dossier de DUP ;
- Le fait que les gains de temps liés au prolongement de l'A719 dans le dossier de DUP, en particulier pour les véhicules légers, sont beaucoup plus faibles que ceux prévus dans le dossier de DUP.

L'écart observé à la mise en service lié à l'évolution différente des trafics observés et des prévisions du dossier de DUP devrait se maintenir voire augmenter pour les trafics futurs. En effet, les hypothèses de croissance générale des trafics routiers retenues à l'heure actuelle par les services de l'État (scénario dit « AMS » de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)) diffèrent sensiblement des hypothèses retenues dans le dossier de DUP : ces hypothèses supposent notamment un recul du trafic routier de courte distance (à moins de 100 kilomètres, qui représente la majorité du trafic de l'A719), et une faible augmentation du trafic routier de marchandises (+0,4% par an en moyenne contre +1,5% par an prévus dans le dossier de DUP). Les écarts de trafics reportés entre le bilan *a priori* et le bilan *a posteriori* se creusent donc au fil des années.

#### CONFORT

L'écart sur ce poste est principalement lié à la différence d'estimation des trafics reportés. Comme indiqué précédemment, cette différence est liée aux prévisions d'évolution générale des trafics routiers mais aussi à la non-prise en compte dans le bilan *a posteriori* des reports liés au contournement Nord-Ouest de Vichy.

#### COÛTS DE FONCTIONNEMENT DES VÉHICULES

L'estimation de ce poste *a posteriori* est relativement proche de l'estimation prévisionnelle du dossier de DUP. En effet, deux effets jouent en sens contraire :

- Le trafic effectivement reporté de la D2209 vers l'A719 Gannat-Vichy est plus faible qu'attendu dans le dossier de DUP ;
- En revanche, on observe un report de véhicules depuis la D1093 vers l'axe A71-A719 qui n'avait pas (ou peu) été envisagé dans le dossier de DUP : or ce report engendre une augmentation de la distance parcourue par les véhicules se reportant (car l'itinéraire autoroutier est plus long en distance que celui de la D1093 qui s'apparente plus à la ligne droite entre Clermont-Ferrand et Vichy) en contrepartie d'un temps de parcours plus faible.

#### PÉAGES

Au global, l'écart sur ce poste est principalement lié à des trafics reportés et induits plus faibles que prévu.

L'écart à la mise en service est relativement réduit du fait de la prise en compte dans le bilan *a posteriori* des reports de la D1093 vers l'A71-A719 : ces reports, qui génèrent des recettes de péage sur la section Clermont-Ferrand – Gannat de l'A71, n'avaient pas (ou peu) été comptabilisés dans le bilan du dossier de DUP.

Aux horizons plus lointains, la différence des trafics reportés et donc des péages s'explique d'une part par les fortes prévisions de croissance du trafic retenues dans le dossier de DUP en comparaison des projections retenues actuellement, et d'autre part par la prise en compte dans le dossier de DUP des reports liés à la mise en service du contournement Nord-Ouest de Vichy, qui ne sont pas pris en compte dans le bilan *a posteriori*.

Il convient de noter que le dossier de DUP mentionne un report de l'itinéraire Clermont-Roanne via l'A719 et la N7 dont la mise à 2x2 voies est supposée achevée ; il n'est pas précisé si la perte de recette pour ASF sur l'A89 est comprise dans le calcul du bilan prévisionnel.

#### COÛTS D'INVESTISSEMENT

Le coût d'investissement prévisionnel et le coût effectif sont comparés plus haut dans le chapitre 4.1. La différence notable entre les valeurs de ce poste dans les deux bilans tient au décalage de la date de mise en service.

#### COÛTS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Comme indiqué plus haut également, les coûts d'entretien et d'exploitation observés sont plus élevés que ceux qui avaient été anticipés. Le dossier de DUP ne précise toutefois pas si les taxes versées à l'État sont comprises dans ce poste ou non.

#### TAXES

Le dossier de DUP mentionne les taxes versées à l'État par la société concessionnaire de l'autoroute (contribution économique territoriale, taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale) dans le bilan de la puissance publique ; mais il ne les évoque pas dans le bilan du concessionnaire. Ce déséquilibre peut influencer de manière notable l'équilibre global du bilan.

#### SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les effets du prolongement de l'A719 sur la sécurité routière sont plus modestes que prévu, comme cela est exposé plus haut dans le chapitre consacré à ce thème.

#### EFFET DE SERRE

L'ordre de grandeur de ce poste est similaire entre les deux bilans, pour la même raison que pour les frais de fonctionnement des véhicules (prise en compte dans le bilan a posteriori d'un report d'itinéraire très défavorable en matière de véhicules x kilomètres supplémentaires).

#### POLLUTION LOCALE

Dans le bilan a posteriori, la prise en compte du report de véhicules de la D1093 vers l'A71 et l'A719 entraîne une forte baisse du trafic en zones d'habitations en situation de projet. Dans le bilan prévisionnel du dossier de DUP, la forte induction de trafic et le report d'un itinéraire autoroutier (A89) vers un itinéraire routier plus proche des agglomérations (A719-CNOV-D907) est plus défavorable en matière de pollution locale.

#### NUISANCES SONORES

Le dossier de DUP ne détaille pas la méthode utilisée pour obtenir les chiffres présentés, mais il ne fait pas de doute que la méthode de calcul est différente entre le bilan du dossier DUP et le bilan a posteriori.

## 4.4. Bilan pour le concessionnaire

### 4.4.1. Les prévisions du dossier de DUP

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique indiquait : « La réalisation de l'autoroute A719 section Vichy - Gannat sera financée en partie par le péage perçu dans le cadre de sa mise en concession (...). » (Notice, p.C-22).

D'ailleurs, le bilan prévisionnel de la société concessionnaire, contenu dans l'Evaluation économique et sociale, faisait état d'un déficit : un tableau indiquait ainsi que la somme actualisée de la variation des recettes de péage perçues par le concessionnaire serait de 51 millions d'euros de 2000, contre un total des coûts de 89 millions d'euros de 2000 également en somme actualisée, dont 22 millions pour les coûts d'entretien et d'exploitation (voir l'extrait ci-dessous).

#### Extrait de l'Evaluation économique et sociale (chapitre 4.4.2 en page F50) :

##### Bilan du projet seul pour le concessionnaire

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des coûts et des recettes que le concessionnaire peut attendre du projet. La société concessionnaire est APRR.

		Valeur
Coût d'investissement (HT)	Somme actualisée	67 millions Euros <sub>2000</sub>
Coûts d'entretien et d'exploitation (HT)	Première année	1,2 million Euros <sub>2000</sub>
	Somme actualisée	22 millions Euros <sub>2000</sub>
Total des coûts (coût global)	Somme actualisée	89 millions Euros <sub>2000</sub>
Variation des recettes de péage (HT)	Première année	1,6 millions Euros <sub>2000</sub>
	Somme actualisée	51 millions Euros <sub>2000</sub>

Les recettes de péage devaient donc permettre de couvrir les coûts annuels cumulés d'entretien et d'exploitation. En revanche, ces recettes ne permettraient de couvrir qu'une fraction du coût d'investissement.

### 4.4.2. Le bilan a posteriori des coûts et des recettes du concessionnaire

#### MODALITÉS GÉNÉRALES DE CALCUL

Conformément à l'article 36 de la convention entre l'Etat et la société concessionnaire<sup>6</sup>, la concession attribuée à cette dernière prend fin le 30 novembre 2035. En conséquence, la présente analyse a été conduite jusqu'à l'année 2035 incluse.

Les calculs sont menés en euros constants. Par cohérence avec le bilan socio-économique, on retient des euros de l'année 2000. Les calculs sont établis hors TVA (HT), puisque depuis 2001 les sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises relèvent du régime commun en matière de TVA.

#### COÛTS OBSERVÉS

Pour l'investissement puis pour l'entretien et l'exploitation, les coûts réels observés ont été appliqués, tels qu'ils ont été mis en évidence précédemment dans le chapitre spécifique consacré à ce sujet.

<sup>6</sup> "Convention passée entre l'État et la société APRR pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes - Texte consolidé au 6 novembre 2018", page 66.

## RECETTES OBSERVÉES

En l'absence d'aires de services sur A719<sup>7</sup>, les recettes additionnelles générées par le nouvel aménagement pour le concessionnaire sont des recettes de péage. Les analyses de trafic conduites plus haut (voir le chapitre 3.1) ont montré que les usagers de l'A719 Gannat-Vichy étaient quasi-exclusivement de deux types :

- Soit des usagers qui ne franchissent que la barrière de péage pleine voie (BPV) de Vichy : ce sont par exemple des automobilistes se rendant de Gannat-centre à Vichy qui :
  - sans A719 Gannat-Vichy, circulaient sur la RD2009,
  - et, désormais, rentrent sur l'A719 soit au diffuseur 14, soit au diffuseur 15 et franchissent la BPV de Vichy ;
- Soit des usagers qui aujourd'hui franchissent à la fois la BPV de Gannat et la BPV de Vichy : ce sont par exemple des automobilistes se rendant de Clermont-Ferrand à Vichy qui :
  - sans A719 Gannat-Vichy circulaient sur la RD903 (en « ligne droite »),
  - et, désormais, empruntent l'A71 qu'ils quittent au niveau de Gannat pour emprunter l'A719 et s'arrêtent successivement à la BPV de Gannat et à celle de Vichy.

Pour la période 2015 – 2021, les recettes de péage à la BPV de Vichy sont connues. Il convient donc d'y ajouter les recettes de péage à la BPV de Gannat correspondant aux trajets de type « A71 + A719 antenne de Gannat » d'usagers reportés depuis la RD903 pour l'essentiel.

Par exemple, pour 2019, on évalue que la mise en service de la nouvelle section A719 Gannat-Vichy a généré globalement pour la société APRR un surplus net de recettes, hors TVA, de 2,7 millions d'euros sur l'année.

Pour les années postérieures à 2021 et jusqu'en 2035, on retient les évolutions suivantes, en conformité avec le cadrage fixé par le Ministère chargé des transports<sup>8</sup> :

- véhicules de transport de personnes (voitures, etc.) : croissance de la circulation de +1,1% par an pour les déplacements à longue distance (plus de 100 kilomètres) ;
- véhicules de transport de personnes (voitures, etc.) : diminution de la circulation de 0,7% par an pour les déplacements à courte distance (moins de 100 kilomètres) ;
- véhicules de transport de marchandises (camions, etc.) : croissance de la circulation de +0,4% par an ;
- péages autoroutiers : diminution tendancielle des tarifs exprimés en euros constants de 0,5% par an.

On en dérive ainsi la séquence des montants annuels de recettes nettes.

NB : On néglige ici, car il est marginal, l'impact de reports d'automobilistes de type Paris-Vichy depuis l'itinéraire A6+A77+RN7 vers l'itinéraire A10+A71+A719 (pour de tels reports d'itinéraires, APRR perdrait des recettes de péages entre les BPV de Fleury-en-Bière sur A6 et de Cosne-sur-Loire sur A77, tandis que Cofiroute verrait augmenter ses recettes entre Saint-Arnoult sur A10 et Bourges sur A71 et APRR entre Bourges sur A71 et la BPV de Vichy sur A719).

Au total, le profil des recettes nettes de péage (hors taxes récupérables) générées pour la société APRR par la mise en service d'A719 Gannat-Vichy est représenté sur le graphe ci-après.

Au total, le profil des recettes nettes de péage (hors taxes récupérables) générées pour la société APRR par la mise en service d'A719 Gannat-Vichy est représenté sur le graphe ci-après.

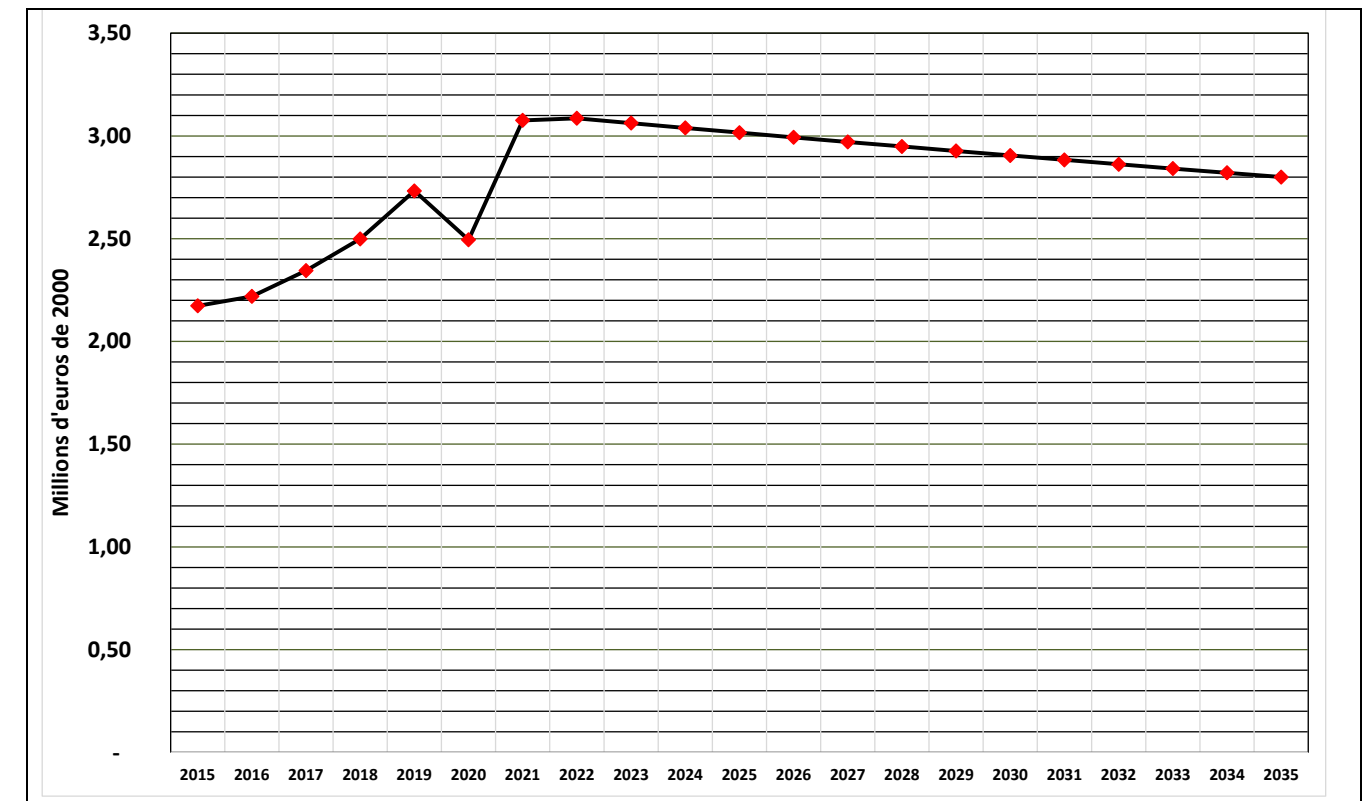


Figure 57 : A719 Gannat-Vichy : recettes annuelles de péage nettes générées pour APRR (M€2000, hors TVA)

## BILAN COÛTS / RECETTES A POSTERIORI

Le graphe ci-après montre que les premières années (jusqu'en 2020 incluse) les recettes annuelles d'exploitation ne couvrent pas les dépenses annuelles d'exploitation (barres rouges sur le graphique). Mais à partir de 2021, les recettes annuelles deviennent supérieures aux dépenses annuelles, se traduisant alors par un excédent brut d'exploitation (EBE) positif (barres vertes sur le graphique).

L'excédent brut d'exploitation cumulé jusqu'en 2035 (date de fin de concession d'APRR) ressort à environ 1,1 million d'euros de 2000.

En tenant compte d'un taux d'intérêt réel de 6%, la somme actualisée (à 2014, année précédant la mise en service) des EBE est très proche de zéro.

En conséquence, les recettes de péage cumulées équilibrent les dépenses cumulées d'exploitation.

Les recettes ne permettent donc pas de contribuer à la couverture des dépenses d'investissement.

<sup>7</sup> Les aires de services génèrent des recettes pour un concessionnaire autoroutier.

<sup>8</sup> « Référentiel d'évaluation des projets de transport, fiche-outil « Scénario de référence », version du 03 mai 2019, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), pages 4 et 6.

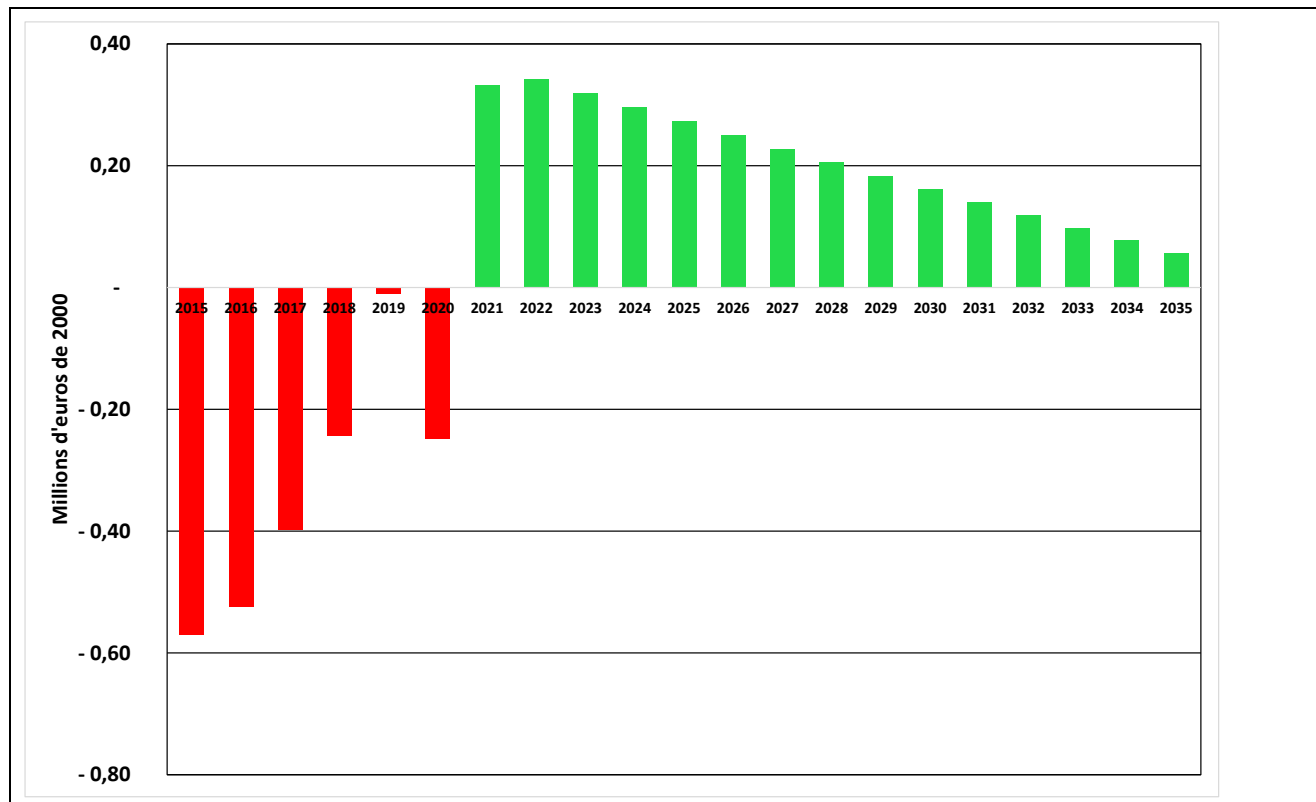


Figure 58 : A719 Gannat-Vichy : excédent brute d'exploitation sur la durée de la concession d'APRR (M€2000, hors TVA)

#### 4.4.3. Rapprochement entre les prévisions et les réalisations

Le constat sur le bilan financier de la société concessionnaire est partiellement conforme à la prévision du dossier DUP (voir plus haut, § 4.4.1). En effet, ce dernier envisageait que les recettes additionnelles couvriraient les dépenses d'exploitation et d'entretien de la nouvelle infrastructure, et qu'elles contribueraient également à couvrir une partie des coûts d'investissement.

Or, on a établi dans la section précédente que cette contribution, même partielle, n'était pas observée.

L'explication de cet écart est double :

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

## 5. Degré d'atteinte des objectifs majeurs de l'aménagement

### 5.1. Rappel des objectifs et des effets affichés dans le dossier de DUP

#### 5.1.1. Contexte du projet

Le périmètre d'étude est un territoire essentiellement rural et peu dense en dehors de l'important pôle urbain de Vichy et des petites villes de Gannat et Varennes-sur-Allier. La dynamique de population à l'échelle de l'aire d'étude s'inverse depuis quelques années, avec toutefois une forte disparité observée selon les communes : les communes périphériques voient leur population augmenter dans un contexte de périurbanisation, tandis que les pôles urbains ont plus de mal à enrayer leur déclin démographique.

Les emplois du périmètre d'étude (hors secteur agricole) sont plus tournés vers l'industrie que la moyenne nationale et moins vers les services. Cette dominante industrielle a engendré des difficultés sur le marché de l'emploi au début des années 2000, mais la dynamique a été améliorée par l'implantation ou le développement de plusieurs entreprises dans les secteurs de la beauté, de la santé et du biomédical notamment (ces secteurs s'inscrivent dans le projet d'agglomération de Vichy au même titre que la forme et les loisirs). De nombreux projets de zones d'activités ont été mis en œuvre ces dernières années afin de soutenir le développement économique de l'agglomération vichyssoise.

À Vichy, les actions sur le cœur de ville, le thermalisme, les équipements sportifs et l'offre hôtelière visent également à encourager le tourisme, pour lequel l'agglomération a un fort potentiel.

Les déplacements domicile-travail sont affectés par le phénomène de périurbanisation évoqué ci-dessus : ils s'organisent autour des pôles d'emplois de l'agglomération vichyssoise, Gannat, Varennes-sur-Allier mais aussi Saint-Pourçain-sur-Sioule, Lapalisse, Riom et Clermont-Ferrand. Le territoire est donc situé dans un « espace urbain » s'étendant au-delà de la zone d'étude, comprenant Clermont-Ferrand dont l'aire urbaine s'étend progressivement vers le nord (sud du département de l'Allier).

Le dossier de DUP a ainsi identifié quatre enjeux qui concernent le territoire vichyssois :

- La lisibilité de l'agglomération de Vichy notamment en matière de développement économique et touristique, souffrant de sa position excentrée par rapport aux axes de communication routiers nationaux ;
- L'intégration de l'agglomération au sein du réseau des villes bourbonnaises et auvergnates
- La redynamisation de l'économie locale, tant sur les activités de services que sur le tourisme
- L'amélioration de la qualité de vie par la diminution du trafic en traversée d'agglomération et la limitation de l'étalement urbain, renforçant l'attractivité résidentielle de l'agglomération.

#### 5.1.2. Effets attendus

Les objectifs du prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy et les effets attendus de l'aménagements sont précisés dans les pièces C et F du dossier de DUP :


- L'amélioration de la desserte de l'agglomération vichyssoise devrait permettre de renforcer les échanges avec les agglomérations de Riom et Clermont-Ferrand, et ainsi d'accentuer l'appartenance de Vichy au pôle métropolitain clermontois, renforçant le positionnement régional de Vichy. Les commerces et entreprises de l'agglomération de Vichy devraient aussi augmenter leur zone de chalandise.
- La mise en place d'une desserte routière efficace desservant les zones d'activités de l'ouest de l'agglomération permettrait d'accroître l'attractivité économique de l'agglomération en favorisant l'émergence de pôles technopolitains ; l'attractivité touristique de l'agglomération devrait également être renforcée.

- Le détournement du trafic vers la nouvelle autoroute devrait améliorer la qualité de vie dans les traversées d'agglomération (notamment Cognat-Lyonne sur la D2209) par la réduction des nuisances.

### 5.2. Méthodologie particulière

Plusieurs analyses spécifiques ont été développées pour tenter d'apprécier les effets du projet sur le territoire :

- L'analyse des données statistiques de l'INSEE relatives à la population et à l'emploi, entre 1999 et 2017 (données disponibles les plus récentes)
- L'analyse des déplacements domicile-travail issus du recensement de la population 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, entreprises. La liste des entretiens effectués est jointe en annexe au présent rapport.

	Autoroute A719 – Section Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI	Page 34 sur 59

### 5.3. Effets constatés de l'autoroute A719 Gannat - Vichy

#### 5.3.1. Evolution des dynamiques résidentielles

##### RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude compte environ 96 000<sup>9</sup> habitants en 2017, dont près de 76 000<sup>10</sup> dans le secteur de Vichy et environ 13 500<sup>11</sup> dans le secteur de Gannat. La carte de la page suivante présente la répartition de la population dans le périmètre d'étude.

La population du territoire se concentre essentiellement dans l'agglomération vichyssoise ; Vichy est la commune la plus peuplée du périmètre d'étude avec 24 166 habitants en 2017 : l'urbanisation s'étend sur les communes de la première couronne de Vichy (en particulier Cusset et Bellerive-sur-Allier) et même plus loin le long de la rivière Allier.

En dehors de l'agglomération de Vichy, les communes de Gannat (5 832 habitants en 2017) et de Varennes-sur-Allier (3 561 habitants en 2017) forment des pôles urbains locaux ; le reste du territoire reste essentiellement rural.

##### DYNAMIQUES D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Le graphique ci-après montre l'évolution de la population sur les différents secteurs du périmètre d'étude depuis 2006.

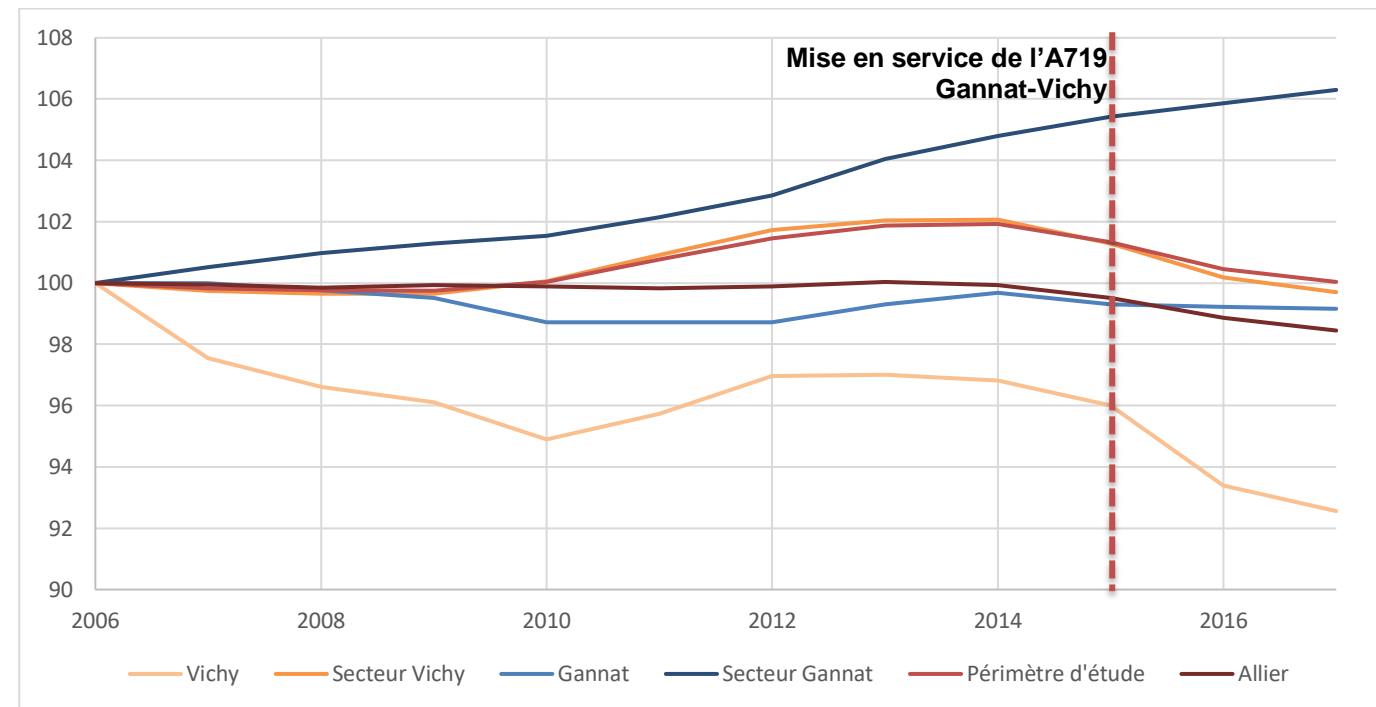


Figure 59 : Évolution de la population du périmètre d'étude (base 100 en 2006)

De manière générale, on peut observer une plus forte dynamique démographique dans les couronnes périurbaines que dans les villes-centres. Ce phénomène de périurbanisation existe aussi à plus grande échelle, avec une vague de migration progressive depuis l'agglomération de Clermont-Ferrand vers le sud de l'Allier. Cette tendance préexistait à la construction de l'A719 Gannat – Vichy ; d'après les acteurs locaux, cette tendance a encore été accélérée en 2020 avec « l'effet COVID » et la volonté des habitants des zones urbaines d'agrandir et de verdir leur espace de vie. L'arrivée des populations en provenance du Puy-de-Dôme, identifiée dans toutes les communes traversées par l'A719 à l'occasion des entretiens, semble profiter particulièrement au secteur de Gannat, plus facilement accessible depuis Clermont-Ferrand par l'autoroute A71.

<sup>9</sup> Précisément : 95 647.

<sup>10</sup> Précisément : 75 778.

Pour les communes du périmètre d'étude, les cartes des pages suivantes représentent l'évolution annuelle de la population avant (2006-2015) et après (2015-2017) la mise en service de l'A719 Gannat-Vichy. Dans la plupart des communes, la tendance baissière semble s'accroître après 2015 et peu de communes paraissent échapper à ce phénomène (on peut citer Ébreuil, au nord-ouest de Gannat, qui amorce une croissance de population entre 2015 et 2017 ou Charmeil, proche de Vichy, qui accélère sa croissance).

<sup>11</sup> Précisément : 13 634.

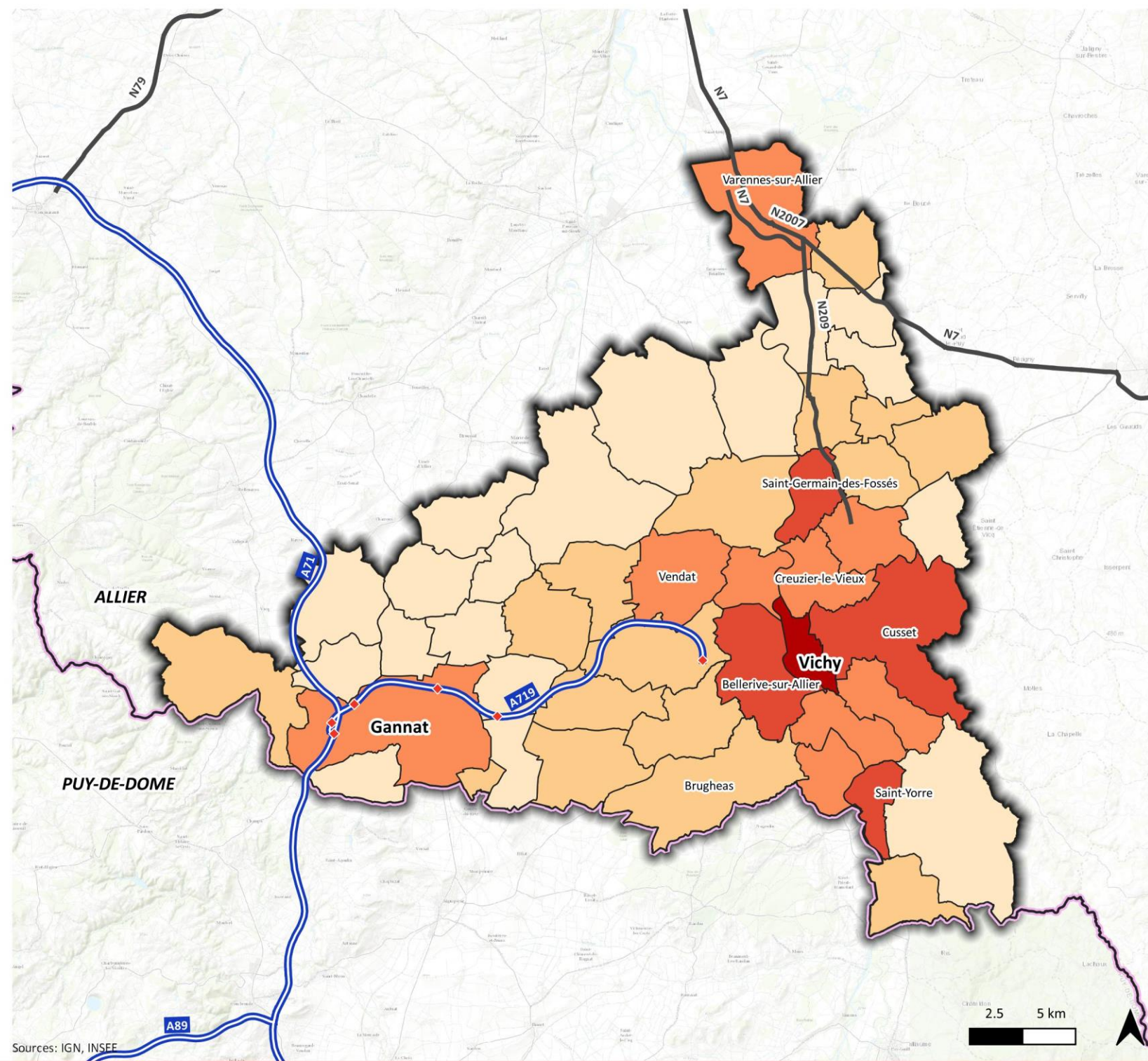
**DENSITÉ DE POPULATION  
EN 2017**



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

- Densité de population par km<sup>2</sup>
- moins de 50 habitants/km<sup>2</sup>
  - entre 50 et 100
  - entre 100 et 300
  - entre 300 et 4130
  - 4130 habitants/km<sup>2</sup>



Traitement : setec international

05/03/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

2.5 5 km

**Figure 60 : Répartition de la population en 2017 dans le périmètre d'étude**

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION 2006-2015



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

Population en 2015

- moins de 1000 habitants
- entre 1000 et 2000
- entre 2000 et 4000
- entre 4000 et 12000
- plus de 12000

Évolution annuelle de la population  
entre 2006 et 2015

- moins de -5%
- entre -5% et 0%
- entre 0% et 10%
- entre 10% et 20%
- plus de 20%

Traitement : setec international

21/01/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

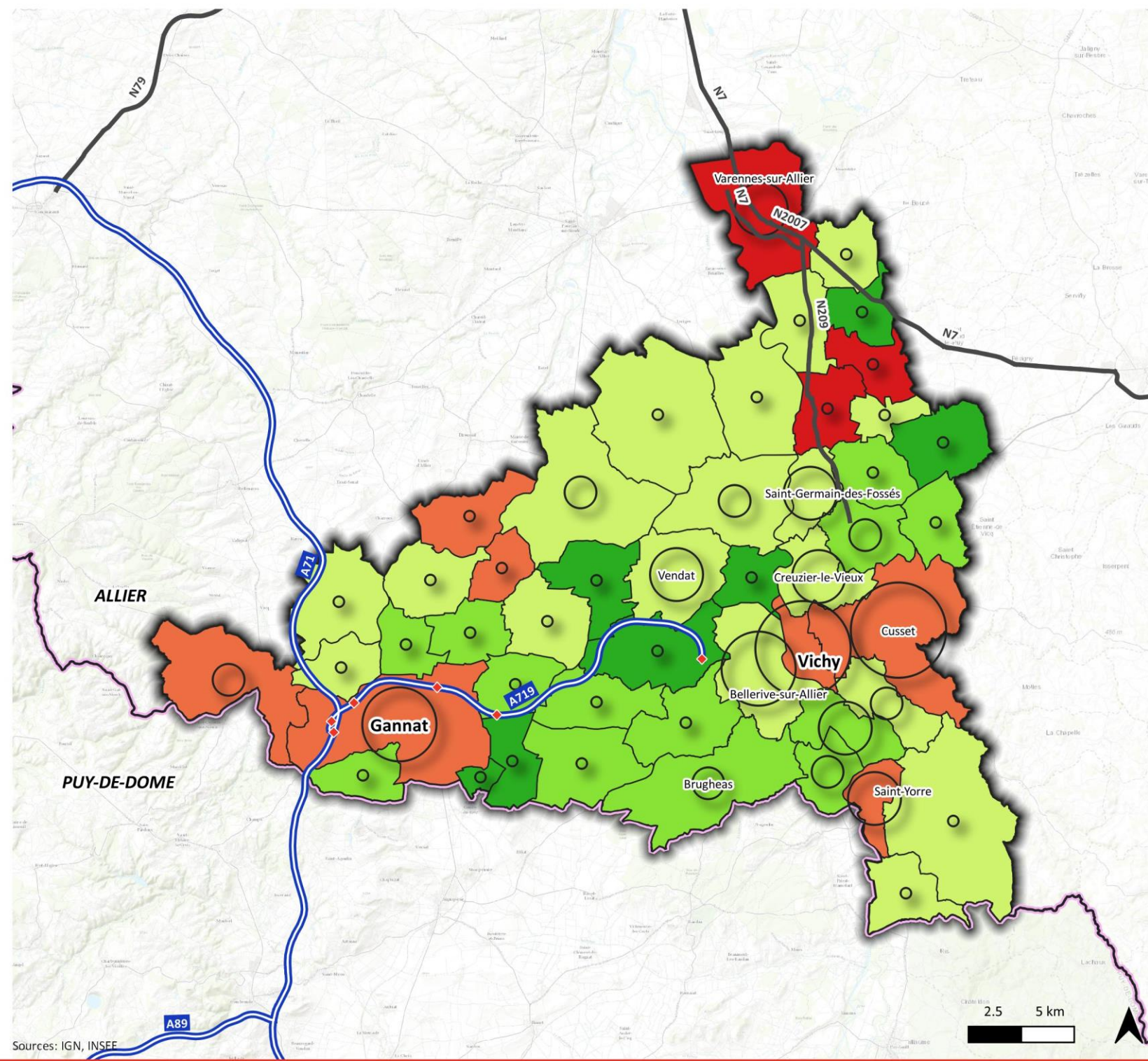


Figure 61 : Évolution annuelle de la population entre 2006 et 2015

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION 2015-2017



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

Population en 2017

- moins de 1000 habitants
- entre 1000 et 2000
- entre 2000 et 4000
- entre 4000 et 12000
- plus de 12000

Évolution annuelle de la population  
entre 2015 et 2017

- moins de -5%
- entre -5% et 0%
- entre 0% et 10%
- entre 10% et 20%
- plus de 20%

Traitement : setec international

21/01/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

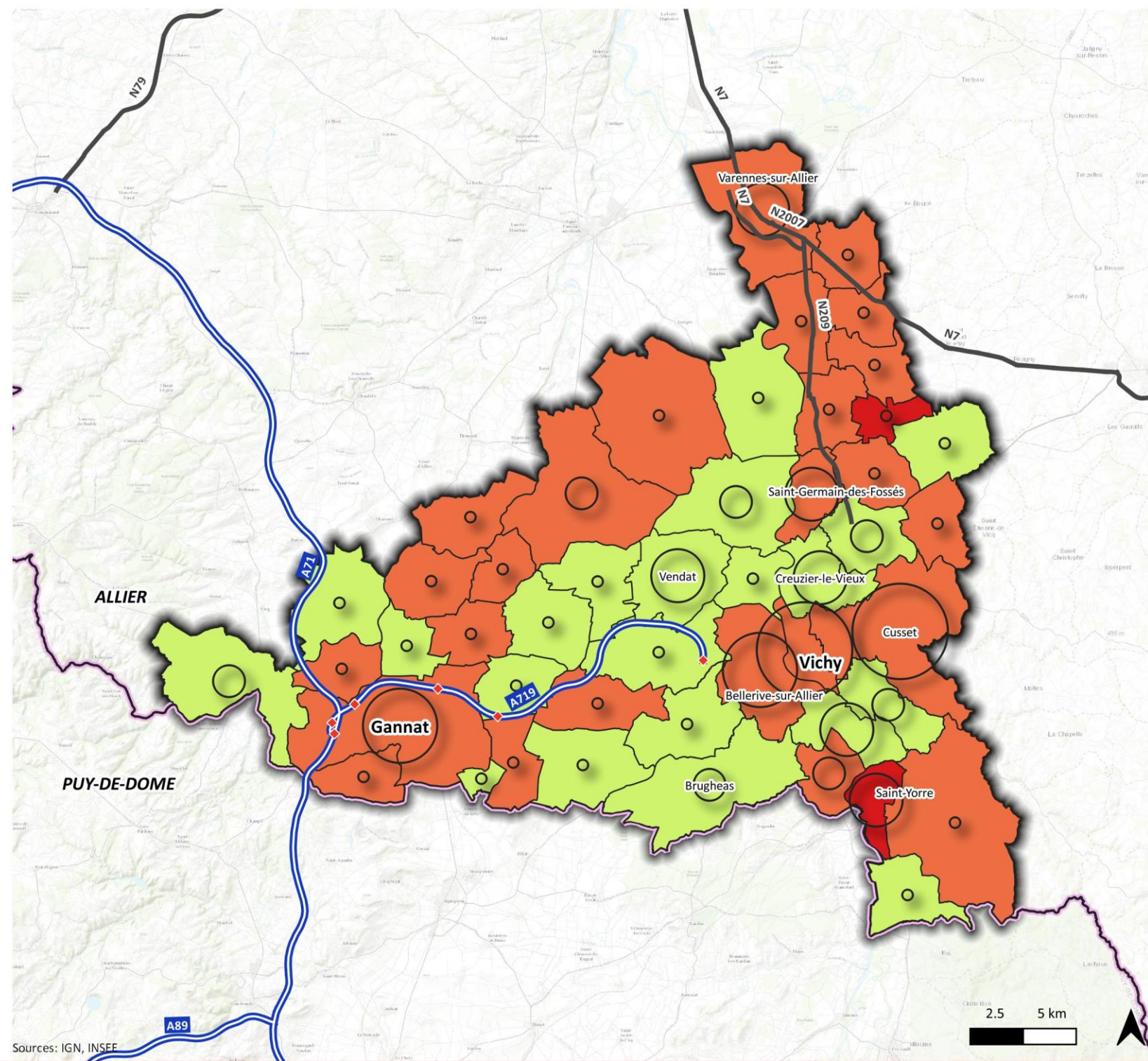


Figure 62 : Évolution annuelle de la population entre 2015 et 2017

## ÉVOLUTION DE L'ÂGE DE LA POPULATION

Les graphes ci-dessous montrent l'évolution de la structure de la population par âge entre 2009 et 2017.

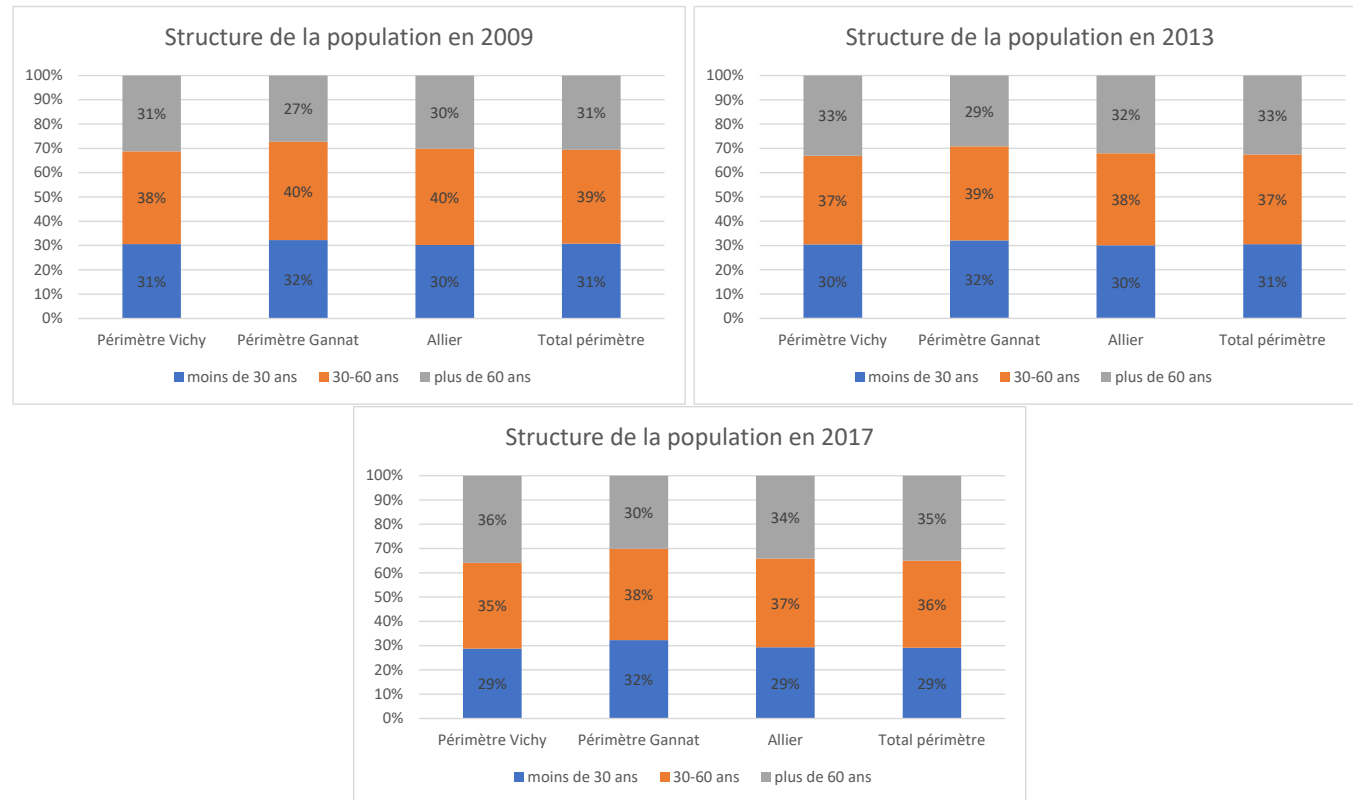


Figure 63 : Structure de la population par âge en 2009, 2013 et 2017

La population est légèrement plus jeune dans le secteur de Gannat que dans les autres secteurs du périmètre d'étude ou dans l'Allier.

On observe une tendance générale au vieillissement de la population dans l'ensemble du périmètre d'étude.

Des disparités peuvent cependant être observées entre les communes, comme le montre la carte ci-dessous. Ainsi, certaines communes du secteur de Gannat semblent avoir inversé la tendance entre 2013 et 2017 par rapport à la période précédente. Les entretiens montrent que le phénomène de périurbanisation entraîne l'installation de ménages plus jeunes en provenance de villes comme Clermont-Ferrand. Cet effet n'est pas visible dans les communes plus proches de Vichy directement concernées par le prolongement de l'autoroute, mais ce type d'effet se développant généralement plutôt sur le temps long, il est possible que les données disponibles après deux ans d'exploitation seulement de la nouvelle infrastructure ne permettent pas de l'observer.

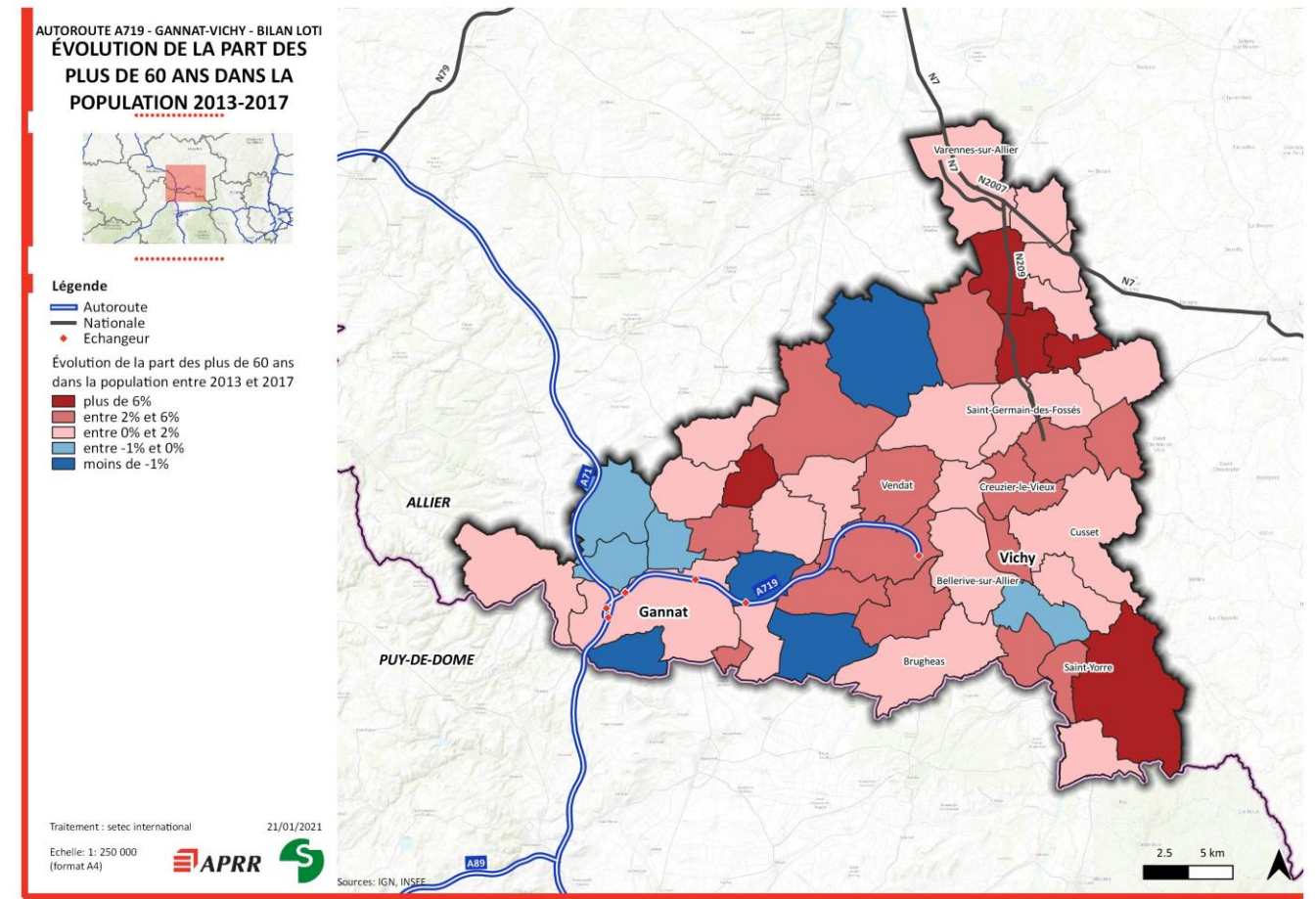


Figure 64 : Évolution de la population âgée entre 2013 et 2017

### 5.3.2. Evolution des dynamiques en termes d'emploi

#### TYPOLOGIE DES EMPLOIS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

En 2017, le périmètre d'étude compte environ 35 000<sup>12</sup> emplois au lieu de travail (nombre d'actifs total travaillant dans le périmètre), dont environ 28 500<sup>13</sup> dans le secteur de Vichy et 5 100<sup>14</sup> dans le secteur de Gannat. La carte ci-dessous présente la répartition des emplois dans le périmètre d'étude.

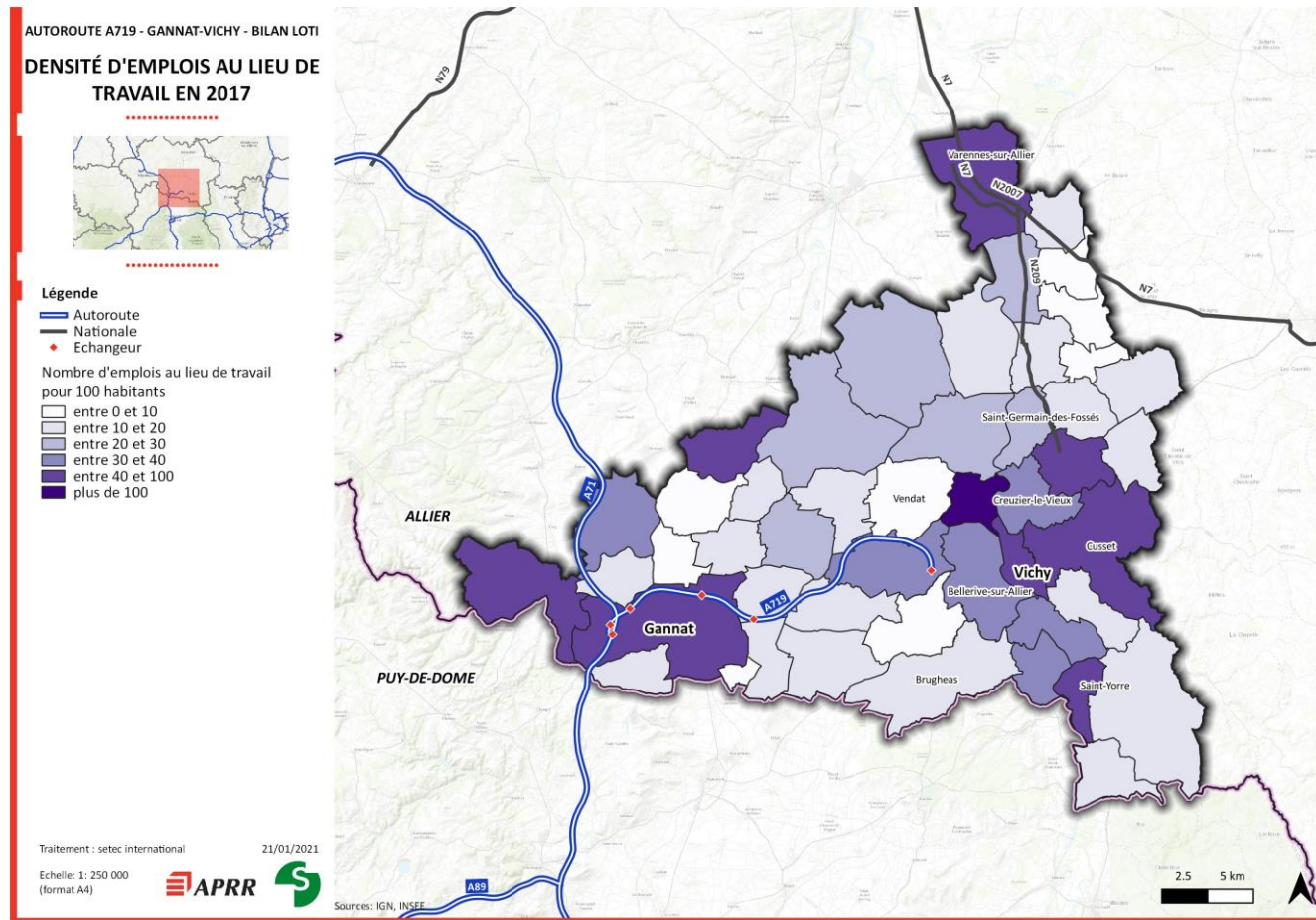


Figure 65 : Répartition des emplois au lieu de travail en 2017 dans le périmètre d'étude

Même si les emplois du territoire se concentrent essentiellement dans l'agglomération de Vichy et en particulier dans sa ville-centre, de nombreuses zones d'activité sont implantées dans les communes voisines ; en particulier, on peut citer Charmeil qui abrite une importante zone commerciale et dont le nombre d'emplois au lieu de travail<sup>15</sup> est même plus importante que le nombre d'habitants.

Les communes de Gannat et de Varennes-sur-Allier sont des pôles économiques locaux. Les autres communes rurales ont une vocation majoritairement résidentielle, même si certaines entreprises peuvent y être implantées comme c'est le cas d'une usine de maroquinerie de luxe à Espinasse-Vozelle.

La nature des emplois en 2017 est représentée sur le graphique suivant. La répartition par domaine a peu évolué au cours des années, avec seulement une augmentation de la part des emplois administratifs liée à une baisse des emplois industriels depuis 2012.

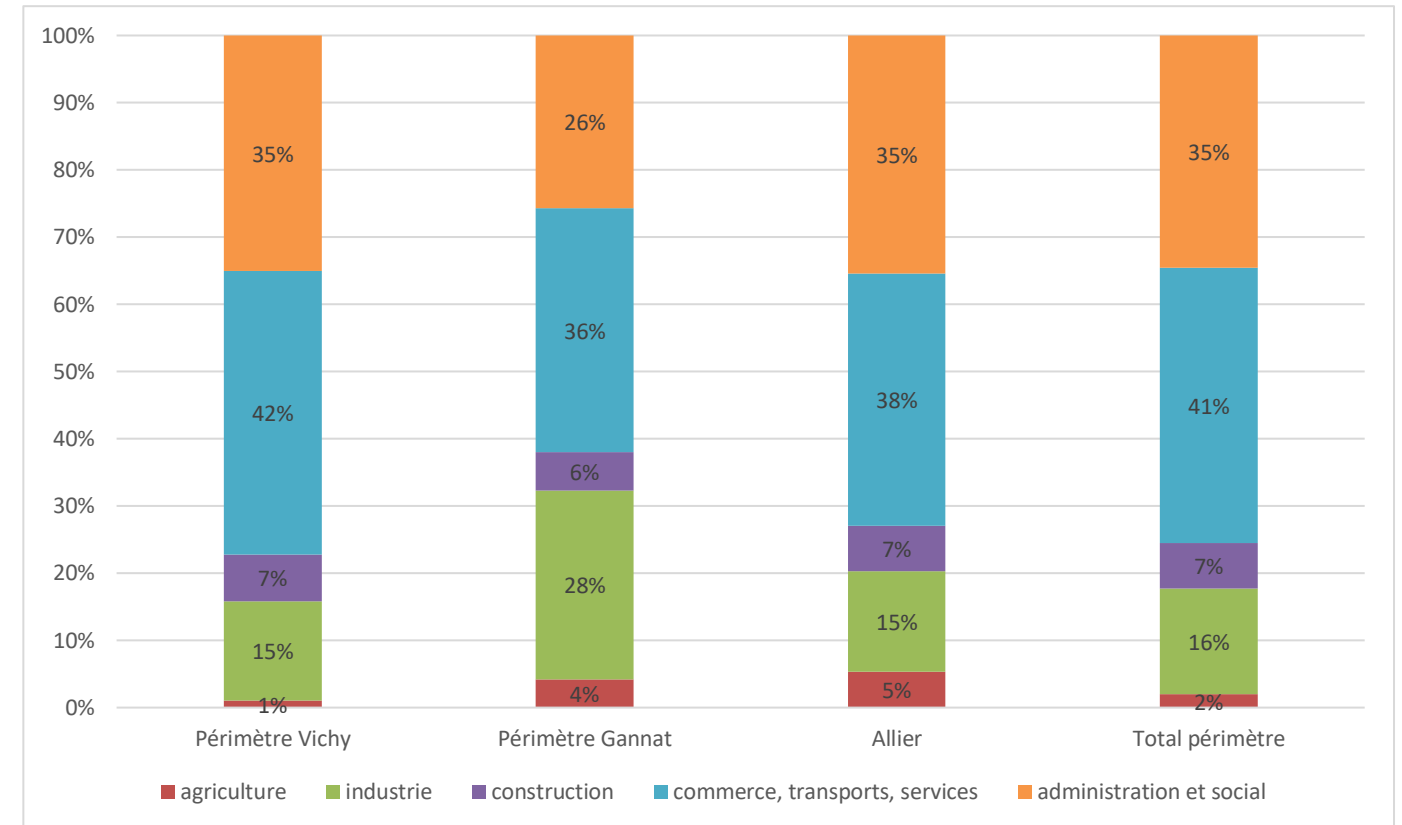


Figure 66 : Nature des emplois dans le périmètre d'étude en 2017

Les domaines d'activité sont très variés dans le périmètre d'étude. Les commerces y sont légèrement plus développés que dans le reste du département de l'Allier, en particulier dans le secteur de Vichy ; en revanche le secteur de Gannat est plus orienté vers les activités industrielles.

La commune de Gannat tire parti de sa localisation favorable à proximité de l'A71 pour développer des activités économiques sur ses zones d'activités à proximité des diffuseurs n°13 et n°14, et notamment des activités logistiques. La ville de Gannat est aussi un pôle commercial local.

<sup>12</sup>Précisément : 35 133.

<sup>13</sup>Précisément : 28 615.

<sup>14</sup>Précisément : 5 070.

<sup>15</sup> Le nombre d'emplois au lieu de travail désigne le nombre de personnes actives ayant un emploi dans une commune, comptées à leur lieu de travail (et non pas à leur lieu de résidence). Il s'agit donc d'un indicateur de l'activité économique d'une commune.

Avec plus de 5 000 entreprises, l'agglomération de Vichy est le deuxième pôle économique de l'ancienne région Auvergne. L'économie est basée sur des secteurs diversifiés :

- l'industrie spécialisée avec les cosmétiques (L'Oréal implanté à Creuzier-le-Vieux), la maroquinerie de luxe (plusieurs sites dont Sofama à Espinasse-Vozelle et Fleurus à Bellerive-sur-Allier), l'électronique (Labinal, NSE) ;
- l'économie sportive avec notamment la présence du CREPS (Centre de Ressources d'Expertise et de Performance Sportive) à Bellerive-sur-Allier ;
- le tourisme culturel et sportif ;
- et bien sûr le thermalisme avec les établissements de cure et l'embouteillage d'eau.

L'économie de la ville-centre de Vichy est tournée vers le tourisme (notamment thermal), mais aussi vers les commerces haut de gamme. Tirant parti du statut de ville thermale de Vichy, ces commerces, ouverts tous les jours de la semaine y compris le dimanche, attirent une clientèle d'un bassin très large s'étendant jusqu'à Clermont-Ferrand ; à ce titre, le prolongement de l'A719 jusqu'à Vichy a pu conforter l'attractivité de la ville pour la clientèle distante.



Figure 67 : Vichy – Source des Célestins (photo A7 Conseil)

Les zones d'activité sont installées en périphérie, à proximité de l'axe actuel de contournement de Vichy constitué par la D6 et le Contournement Sud-Ouest. Les entretiens avec les acteurs locaux ont montré qu'il est peu probable que le prolongement de l'A719 jusqu'à Espinasse-Vozelle ait eu une influence directe sur l'activité des entreprises déjà implantées ni ait constitué un facteur d'implantation à proximité de Vichy. Toutefois, le projet d'implantation d'une nouvelle zone d'activités à Montpertuis sur la commune de Bellerive-sur-Allier prévoit de la relier directement au futur Contournement Nord-Ouest de Vichy, l'accessibilité autoroutière étant donc ici un facteur d'attractivité.

Le reste du territoire a une vocation agricole marquée au cœur de la fertile plaine de la Limagne, avec de nombreuses implantations de silos et de coopératives (Saint-Germain-de-Salles, Gannat, Monteignet-sur-l'Andelot, Brugheas) susceptibles d'emprunter l'autoroute pour le transport des grains. Un nouveau silo est d'ailleurs en cours de construction à Cognat-Lyonne à proximité de la D2209 et du diffuseur n°15 de l'A719.

### DYNAMIQUES D'ÉVOLUTION DES EMPLOIS

Le graphe ci-dessous montre l'évolution du nombre d'emplois dans le périmètre depuis 2006.

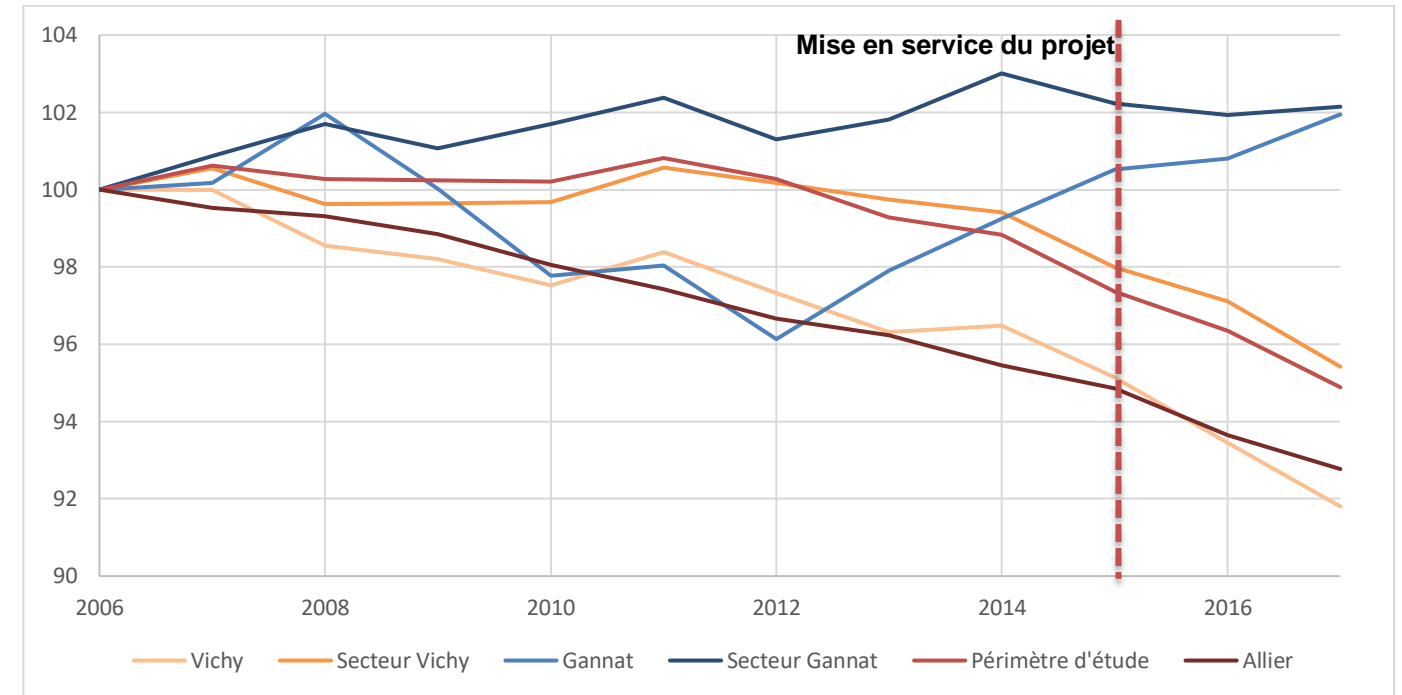


Figure 68 : Évolution des emplois au lieu de travail (base 100 en 2006)

La mise en service de l'A719 Gannat-Vichy en 2015 ne semble pas avoir endigué la tendance baissière du nombre d'emplois dans le périmètre d'étude, même si la tendance y est toutefois plus favorable que dans le reste du département de l'Allier. Au sein du territoire étudié, il existe cependant une différence nette entre les évolutions pour le territoire de Vichy, en baisse régulière, et le territoire de Gannat, en hausse grâce à l'expansion rapide des zones d'activités situées à proximité des diffuseurs de l'autoroute.



Figure 69 : Gannat – Zone d'activités des Prés Liats près du diffuseur n°13 de l'A719 (photo A7 Conseil)

Les clichés ci-dessus et ci-dessous visualisent des entreprises implantées sur ces deux zones d'activités.



Figure 70 : Gannat – Zone d'activités des Clos Durs près du diffuseur n°14 de l'A719 (photo A7 Conseil)

La carte ci-dessous montre une disparité importante au sein même des secteurs. Ainsi, la baisse du secteur de Vichy résulte essentiellement de la baisse de la ville-centre, tandis que les communes voisines poursuivent leur tendance de développement.

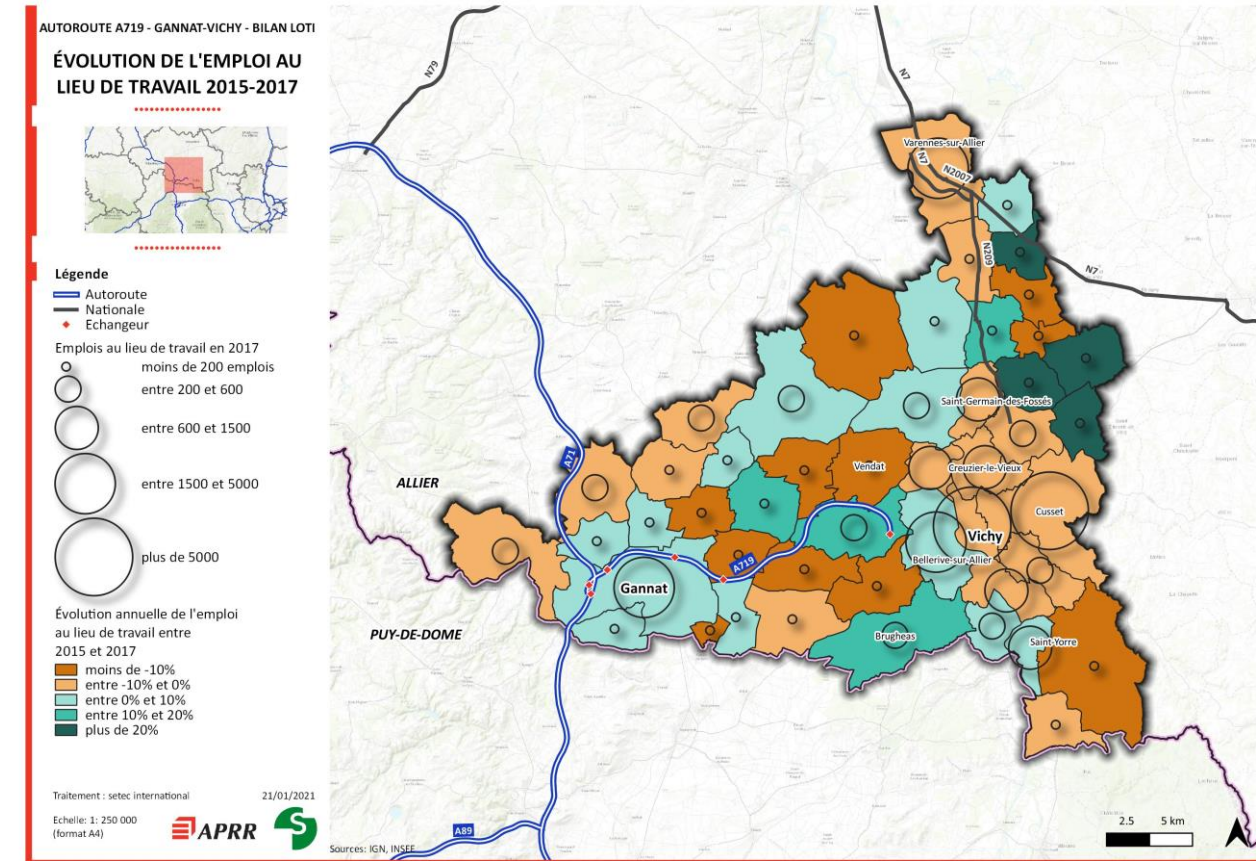


Figure 71 : Évolution des emplois au lieu de travail entre 2015 et 2017

### 5.3.3. Analyse de l'évolution des migrations domicile – travail

La structure des migrations domicile-travail peut être appréhendée grâce aux données de mobilités issues du recensement de l'INSEE. Les données sont disponibles pour les années 2012 et 2017.

La carte ci-après montre le rapport entre le nombre de personnes attiré par chaque commune et le nombre de personnes émis par chaque commune à l'occasion des déplacements domicile-travail en 2017 (abstraction faite des déplacements internes à chaque commune) : elle permet de distinguer les pôles économiques des pôles résidentiels. Sans surprise, les principaux pôles économiques identifiés précédemment ressortent, à savoir (par ordre alphabétique) : Ébreuil, Gannat, Varennes-sur-Allier et Vichy ainsi que les communes voisines abritant des industries et zones commerciales. La localisation de l'usine Axéreal (nutrition animale) à Saint-Germain-de-Salles est à signaler.

**BALANCE DES DÉPLACEMENTS  
DOMICILE-TRAVAIL EN 2017**



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

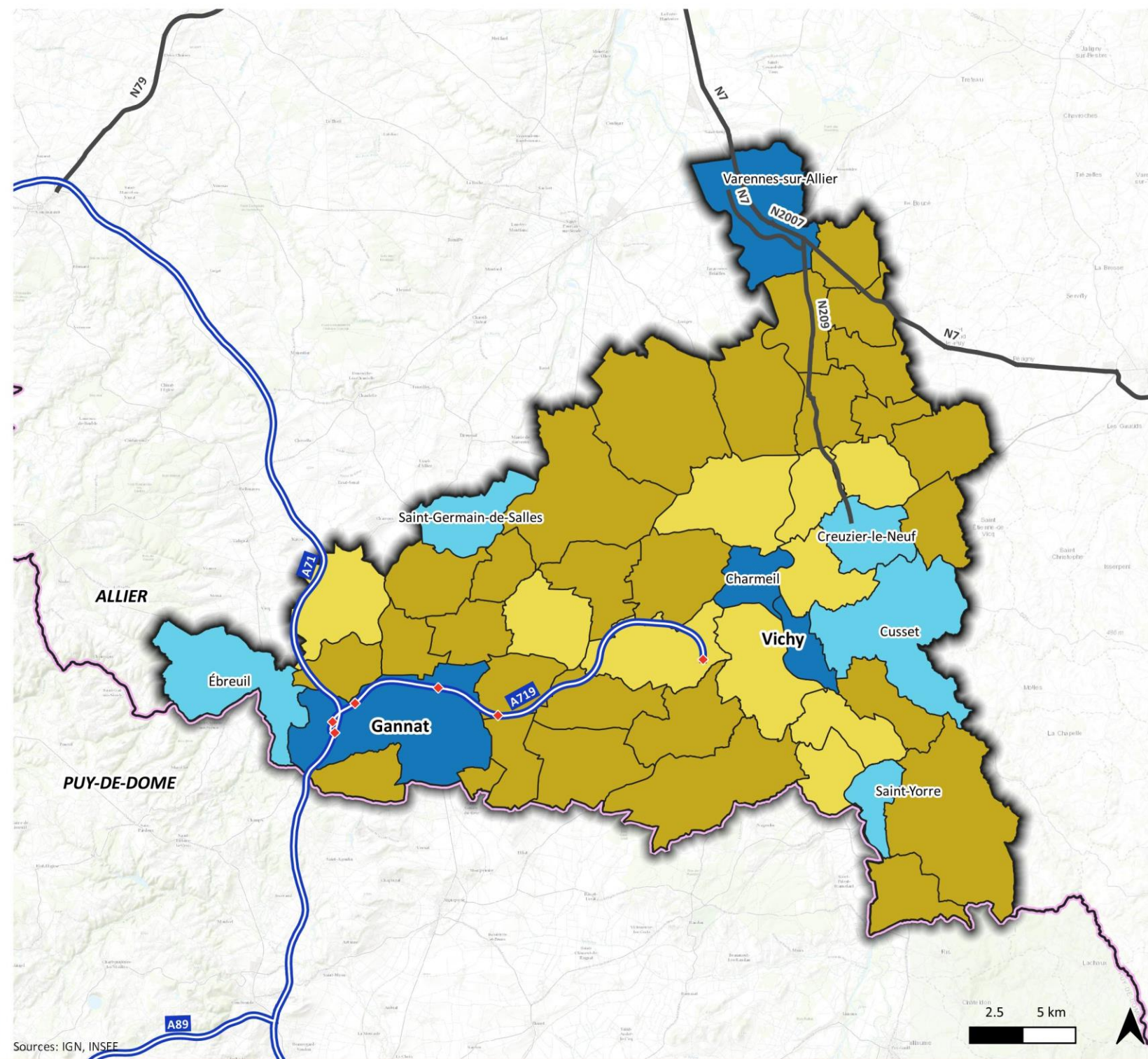
Ratio entre les déplacements domicile-travail émis et attirés par les communes

Communes réceptrices

- plus de 1,5
- entre 1 et 1,5

Communes émettrices

- entre 0,5 et 1
- moins de 0,5



Traitement : setec international

05/03/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

2.5 5 km

**Figure 72 : Trafic domicile-travail attiré / émis par commune en 2017**

Les cartes des pages suivantes présentent la répartition des déplacements domicile-travail dont l'origine ou la destination se trouve dans le périmètre d'étude (hors déplacements internes à la commune) ; les déplacements sortant du périmètre sont agrégés par grande zone (Clermont Auvergne Métropole, Communauté d'agglomération Riom Limagne et Volcans, département de l'Allier hors périmètre). Y figurent les déplacements à l'horizon 2017 et leur évolution entre 2012 et 2017.

### DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2017



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

Nombre de déplacements Domicile vers Travail

- entre 10 et 100
- entre 100 et 200
- entre 200 et 500
- plus de 500

Les flux bleus sont les flux ouest-est  
Les flux oranges sont les flux est-ouest



Traitement : setec international

21/01/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

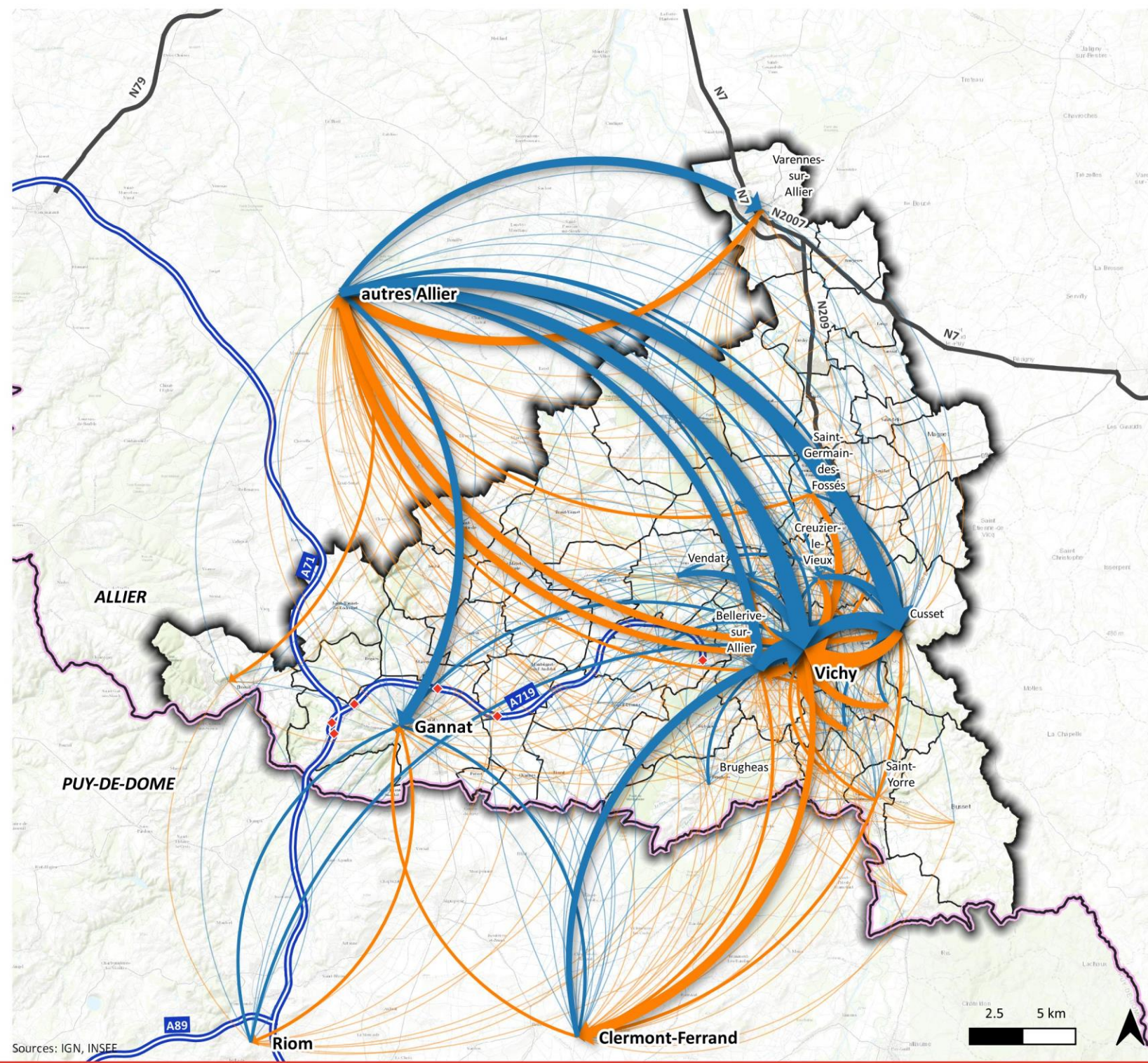


Figure 73 : Flux domicile-travail dans le périmètre d'étude en 2017

### DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ÉVOLUTION 2012-2017



**Légende**

- Autoroute
- Nationale
- Echangeur

Évolution du nombre de déplacements domicile-travail entre 2012 et 2017

- Diminution de plus de 150
- Diminution entre 100 et 150
- Diminution entre 50 et 100
- Diminution de moins de 50
- Augmentation de moins de 50
- Augmentation entre 50 et 100

Traitement : setec international

15/12/2021

Echelle: 1: 250 000  
(format A4)



Sources: IGN, INSEE

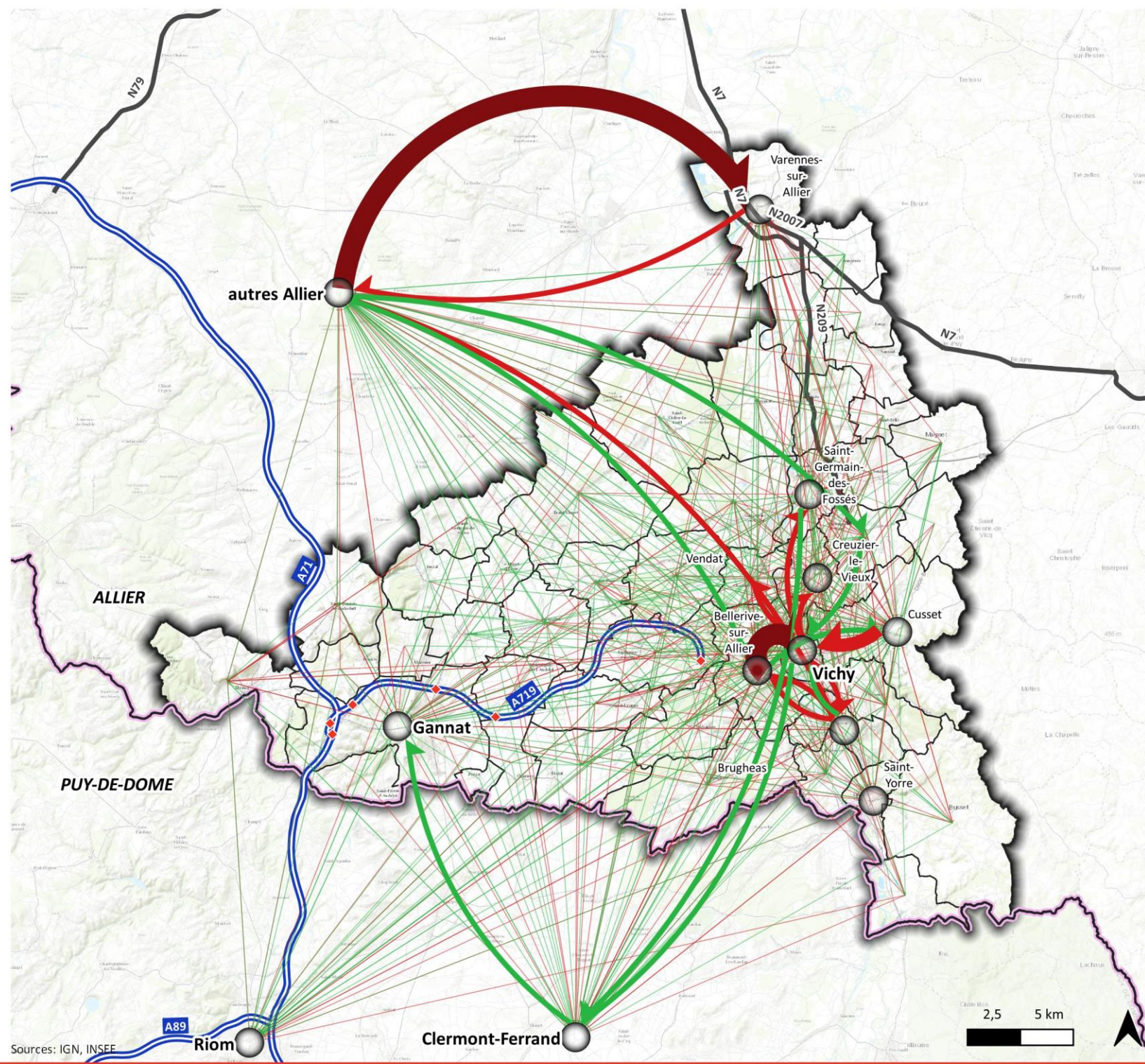


Figure 74 : Évolution de la structure des déplacements domicile-travail dans le périmètre d'étude entre 2012 et 2017

Les déplacements domicile-travail sont essentiellement orientés vers la ville de Vichy et les communes voisines, y compris depuis Gannat. Dans le secteur de Gannat, la part de migrations domicile-travail en direction du secteur de Vichy reste plus de deux fois plus importante que la part de migrations en direction de Clermont-Ferrand (voir répartitions ci-après).

Les relations les plus importantes sont observées au sein même du secteur de Vichy. Le nombre total de migrations a diminué entre 2012 et 2017 ; cette baisse s'est surtout manifestée sur les flux les plus importants reliant la commune de Vichy à sa périphérie.

Les graphes ci-dessous représente la répartition des destinations pour les résidents du périmètre d'étude en 2012 et 2017.

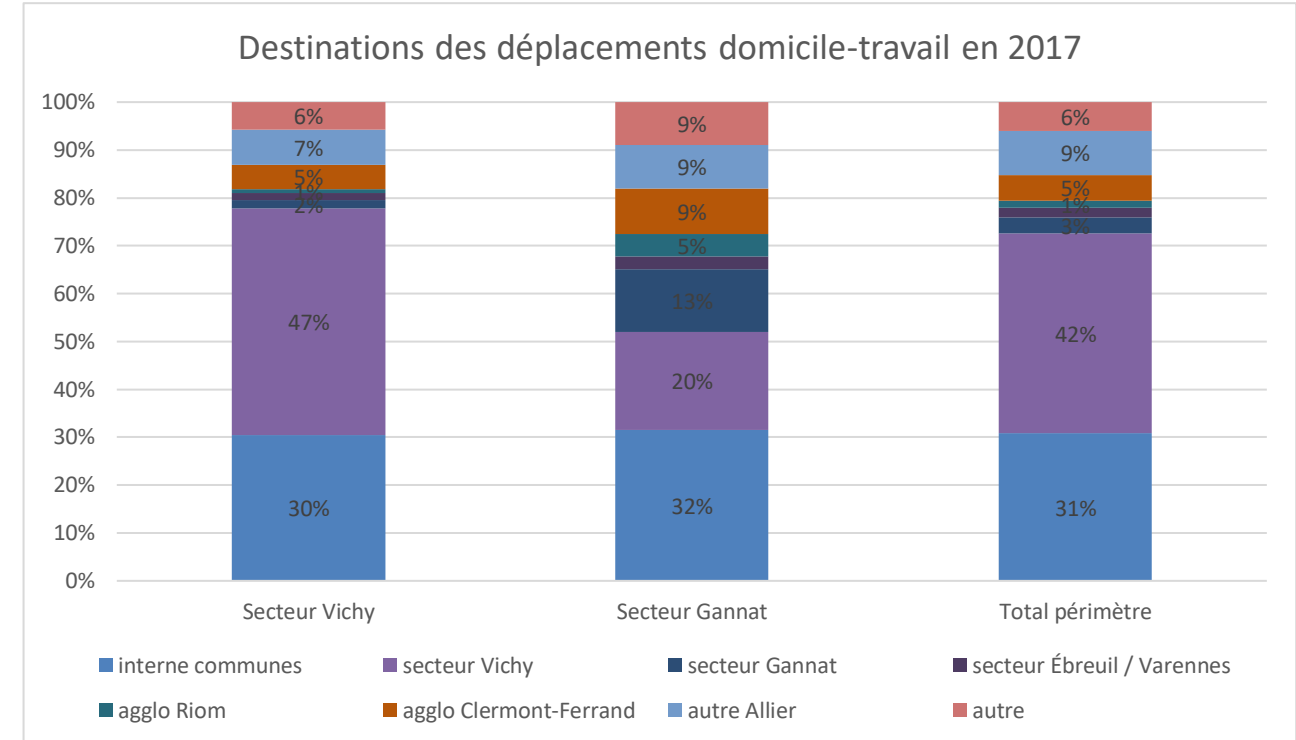
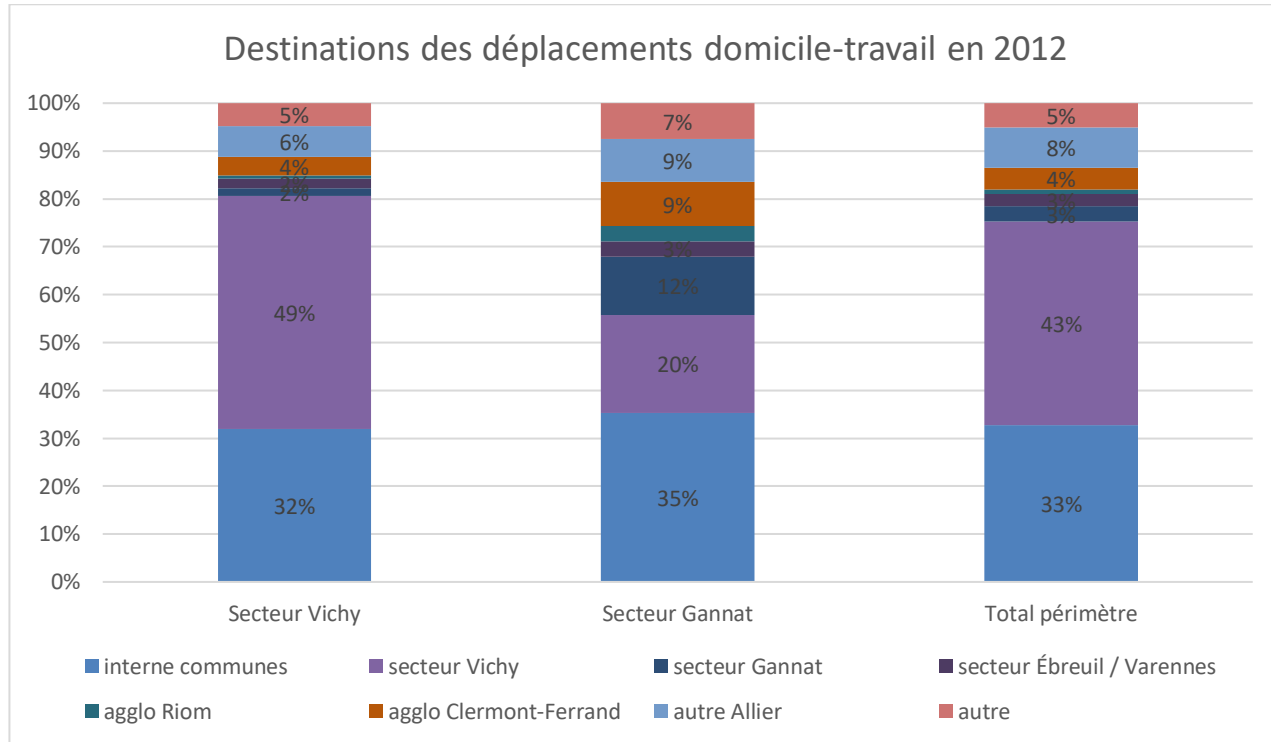
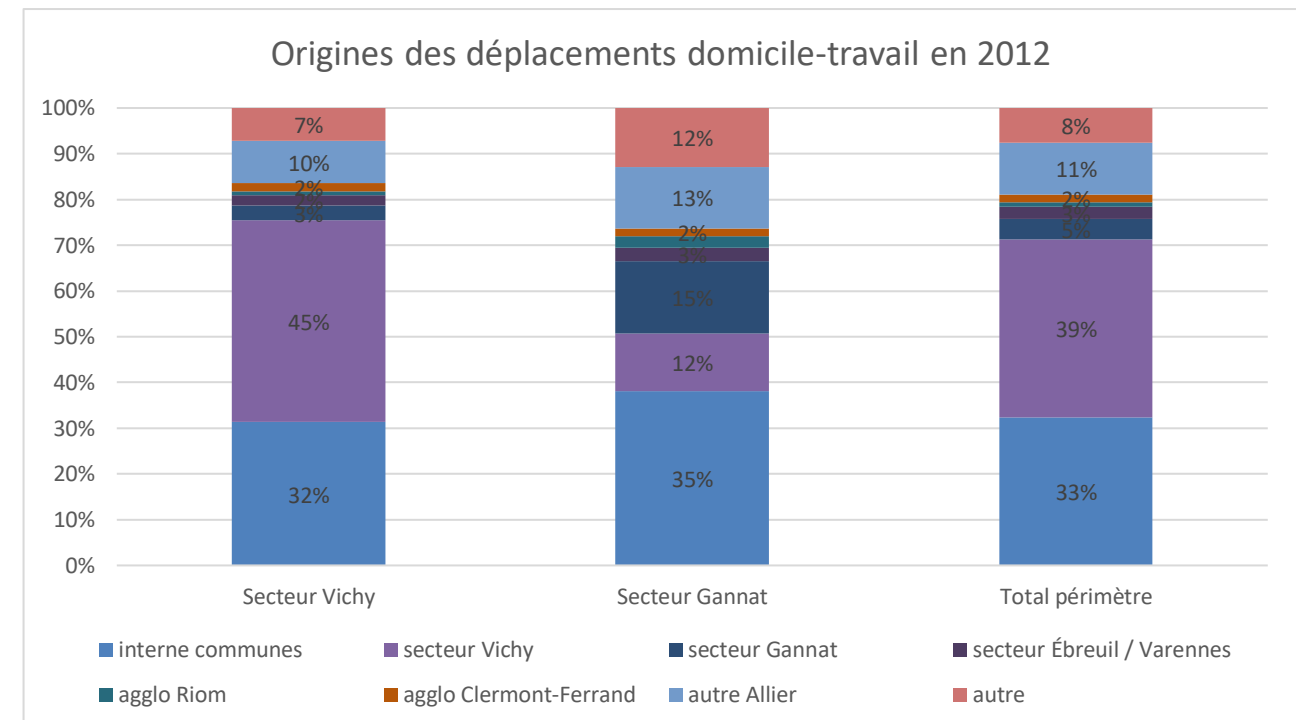
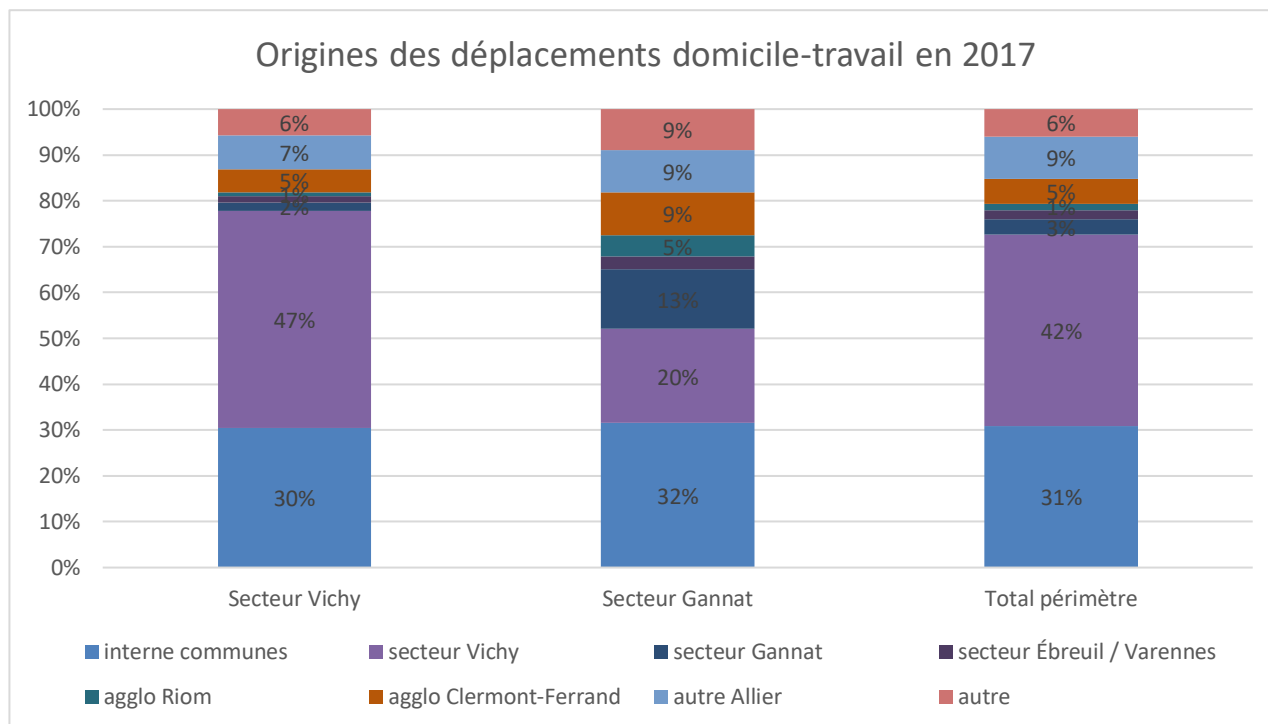


Figure 75 : Destinations des déplacements domicile-travail au départ du périmètre d'étude en 2012 et 2017

Une part non négligeable des déplacements domicile-travail sont effectués au sein de la commune de résidence. La part des déplacements reliant Vichy à Clermont-Ferrand reste faible en proportion, mais a augmenté de 25% en valeur absolue entre 2012 et 2017 (de même pour les déplacements vers Riom). L'accès facilité à l'autoroute et l'installation de nouveaux habitants en provenance du Puy-de-Dôme peut expliquer cette tendance.

Une analyse similaire sur les origines des déplacements se rendant dans le périmètre d'étude donne les résultats suivants :





**Figure 76 : Origine des déplacements domicile-travail se rendant dans le périmètre d'étude**

Les origines des personnes travaillant dans le secteur de Gannat sont très diversifiées, avec une part relativement faible venant de Vichy. L'augmentation de cette part entre 2012 et 2017 ne traduit pas une augmentation absolue des déplacements, dans la mesure où les déplacements à destination du secteur de Gannat ont eux-mêmes diminué de 3,5% sur cette période. Il en est de même pour les déplacements à destination de Vichy, où l'augmentation de la part du trafic en provenance de Clermont-Ferrand cache en fait une légère diminution du nombre de déplacements concernés. Pour les deux secteurs, on constate que la part des déplacements en provenance de secteurs autres que le périmètre d'étude (Riom ou Clermont-Ferrand) a diminué entre 2012 et 2017, et a donc diminué fortement en valeur absolue.

### 5.3.4. Analyse des évolutions de l'activité commerciale et du tourisme

Les visites dans l'agglomération de Vichy sont pour beaucoup le fait d'une clientèle locale et excursionniste (visite de la ville sans nuitée sur place) ou en court séjour urbain associé à une activité sportive, mais aussi pour la fréquentation des commerces de qualité du centre-ville qui sont ouverts le dimanche du fait du statut de ville thermale de Vichy. Le prolongement de l'autoroute A719 de Gannat à Vichy a permis de renforcer l'attrait commercial et touristique de la ville de Vichy pour la clientèle clermontoise.

La fréquentation des thermes de Vichy par les curistes conventionnés a connu une croissance stable sur les dix dernières années (de l'ordre de +3 à +4% par an) selon les chiffres de l'observatoire du comité départemental du tourisme de l'Allier. La clientèle « bien-être » a de son côté connu un bond de fréquentation entre 2015 et 2016 (passant de 17 000 à plus de 20 000 clients par an), effet qui peut être attribué à l'accessibilité accrue de l'agglomération grâce à la nouvelle autoroute.

La montagne bourbonnaise est moins fréquentée que le reste de l'agglomération vichyssoise, avec une clientèle plutôt originaire du département de la Loire et qui n'est donc pas concernée par l'autoroute.

Les commerces des communes de Gannat et de Cognat-Lyonne ont plutôt vu une baisse de leur fréquentation liée à la diminution du trafic sur la D2209 en traversée des agglomérations. La phase de chantier avait toutefois bénéficié aux activités d'hôtellerie et de restauration des communes.

L'effet du prolongement de l'autoroute entre Gannat et Vichy a pu se ressentir jusqu'à Ébreuil, dont les équipements et manifestations ont observé une augmentation de la clientèle vichyssoise (en partie grâce au complément du diffuseur n°13).

## 5.4. Conclusions sur l'atteinte des objectifs assignés à l'A719 Gannat - Vichy

On rappelle que le prolongement de l'A719 fait partie d'un programme plus vaste qui comprend aussi le contournement Sud-Ouest et le contournement Nord-Ouest de Vichy. Ces projets font partie de la situation de référence dans le dossier de DUP et il est précisé que les effets attendus du prolongement de l'A719 entre Gannat et Vichy seraient renforcés (géographiquement et quantitativement) en cas de réalisation complète du programme.

Le contournement Sud-Ouest de Vichy a été mis en service en 2016, tandis que la mise en service du contournement Nord-Ouest serait aujourd'hui envisagée pour 2025.

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

Le prolongement de l'A719 permet d'offrir une liaison efficace et sûre entre Vichy, Gannat et l'A71. Si les gains de temps de parcours par rapport aux routes secondaires existantes sont relativement modérés pour les trajets vers Gannat, Riom et Clermont-Ferrand, l'autoroute apporte une fiabilité du temps de parcours qui la rend attractive (en particulier par rapport à la D2209 sur laquelle circulent des véhicules agricoles avec un seul créneau de dépassement entre Gannat et Espinasse-Vozelle). L'effet sur le temps de parcours est toutefois à nuancer du fait de la congestion qui reste importante sur la D2209 à l'entrée de Bellerive-sur-Allier qui permet d'accéder au centre de Vichy, mais aussi sur la D6 entre Charmeil et Bellerive-sur-Allier qui dessert les zones d'activités de l'ouest de l'agglomération. La mise en service du contournement Nord-Ouest de Vichy devrait permettre de détourner le trafic de transit de ces axes et donc de lever ces points difficiles.

L'amélioration de la liaison entre Vichy et Gannat, Riom et Clermont-Ferrand, en facilitant la relation entre ces villes, a accompagné le phénomène de périurbanisation autour de Vichy et Clermont-Ferrand. On observe ainsi une forte demande de logement dans les bourgs desservis par l'autoroute ; la politique d'urbanisme limite toutefois l'étalement urbain en privilégiant l'aménagement du bâti existant.

Le contournement Nord-Ouest de Vichy devrait aussi compléter l'A719 Gannat – Vichy en créant un itinéraire alternatif à l'A89 pour relier Clermont-Ferrand à la N7 et à Roanne, contribuant à faire de Vichy un carrefour routier d'envergure régionale. Avec l'achèvement de la seule A719, ce report d'itinéraire est aujourd'hui limité.

### 5.4.2. Effets sur l'activité économique

Aucune grande zone d'activités vichyssoise ne se trouve à proximité directe de l'A719 : la connexion de Vichy au réseau routier national via l'A719 n'a donc pas été un facteur d'attractivité déterminant pour l'implantation des entreprises industrielles dans l'agglomération. La faible proportion d'activités logistiques peut expliquer cette absence d'effet, ainsi que les difficultés de circulation sur la D6 qui dessert les zones d'activités de l'ouest de Vichy. La zone d'activités en projet de Montpertuis (Bellerive-sur-Allier, ancien site Manurhin) sera desservie directement par le futur contournement Nord-Ouest : elle bénéficiera donc de l'autoroute A719 qui sera connectée au contournement Nord-Ouest de Vichy.

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


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

Les effets sur le milieu agricole sont globalement positifs, le remembrement et le rétablissement des réseaux viaires et hydrauliques ayant permis de rétablir le fonctionnement de l'activité agricole au même niveau qu'avant le prolongement de l'A719. Une augmentation du prix des terres agricoles a été observé du fait de ce remembrement. L'autoroute permet aussi d'améliorer l'acheminement des marchandises agricoles sur le territoire entre les silos mais aussi vers l'extérieur du territoire, en facilitant notamment l'accès à la gare ferroviaire de Varennes-sur-Allier.

### 5.4.3. Effets sur les nuisances et les traversées d'agglomération

Le prolongement de l'A719 a permis de rendre à la D2209 sa vocation de desserte locale dans la traversée de Cognat-Lyonne, où le trafic a été réduit de 40% ; le nombre de poids lourds y a même été divisé par quatre. La cohabitation entre les engins agricoles et la circulation générale s'en trouve facilitée.

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

	Autoroute A719 – Section Gannat - Vichy	Novembre 2023
	Bilan LOTI	Page 48 sur 59

## 6. Annexes

### 6.1. Annexe 1 : entretiens – Liste des personnes rencontrées

Dans le cadre la production du présent bilan LOTI, des entretiens en face-à-face ont été conduits avec des acteurs institutionnels et économiques du territoire afin de recueillir leur perception vis-à-vis de la nouvelle infrastructure et de ses effets sur le territoire.

Le tableau ci-dessous dresse la liste des personnes rencontrées.

Date	Structure	Personne rencontrée	Fonction
13/11/2020	Département de l'Allier	Mme Élisabeth Cuisset	Deuxième vice-présidente du conseil départemental chargée des infrastructures, des routes et des bâtiments
06/11/2020	Chambre départementale d'agriculture	Mme Cécile Degrange	Chargée d'études aménagement foncier
20/10/2020	Communauté d'agglomération Vichy Communauté	Mme Morgane Bonnet-Dubreil	Directrice de l'aménagement, de l'habitat et de l'urbanisme
		M. Jean-François Liaboeuf	Directeur du développement économique, de l'innovation et de l'insertion par l'économie
20/11/2020	Office de tourisme et de thermalisme de Vichy	M. Adrien Southon	Directeur adjoint
20/10/2020	Commune de Cognat-Lyonne	M. Jean-Claude Chatard	Maire
14/12/2020	Commune d'Ébreuil	M. Michel Bonnefille	Deuxième adjoint au maire
		Mme Sylvie Rossignol	Troisième adjointe au maire
		M. Philippe Fargette	Conseiller municipal
		M. Serge Pacqueraud	Conseiller municipal
20/10/2020	Commune d'Espinasse-Vozelle	M. Michel Marien	Maire
20/10/2020	Commune de Gannat	M. Serge Gatignol	Deuxième adjoint au maire en charge de l'aménagement du territoire
14/12/2020	Commune de Monteignet-sur-l'Andelot	M. Fabien Cartoux	Maire
08/02/2021	Transports Dabrigeon (groupe Vial)	M. Jean-Philippe Vial	Président
15/02/2021	Pêcheur.com (SAS FUGAM)	M. Faustin Falcon	Président

### 6.2. Annexe 2 : détail des courbes mensuelles de trafic

Ci-dessous les courbes VL (en haut) et PL (en bas) mensuelles par sens pour chaque station de comptages :

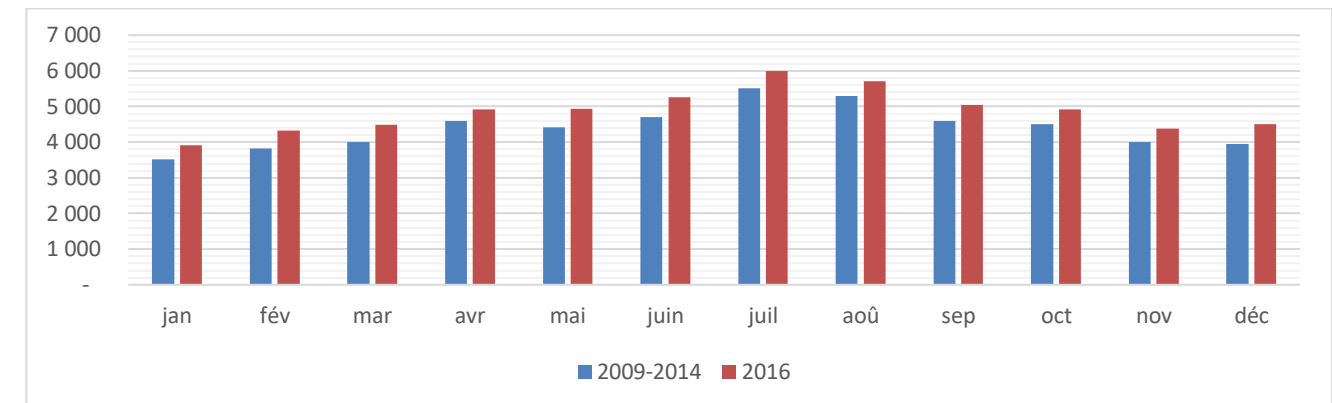


Figure 77 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers l'A71), VL et PL confondus

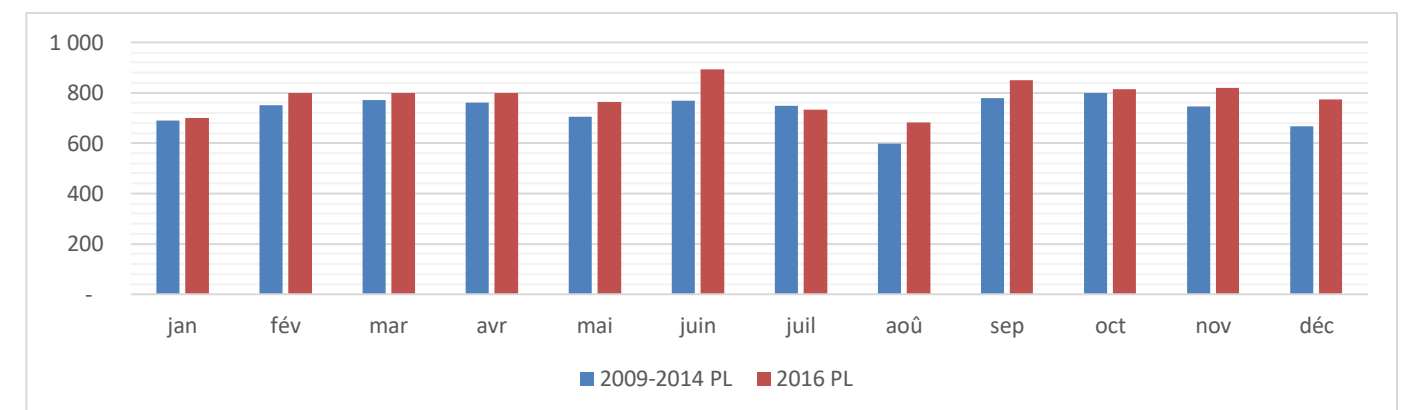
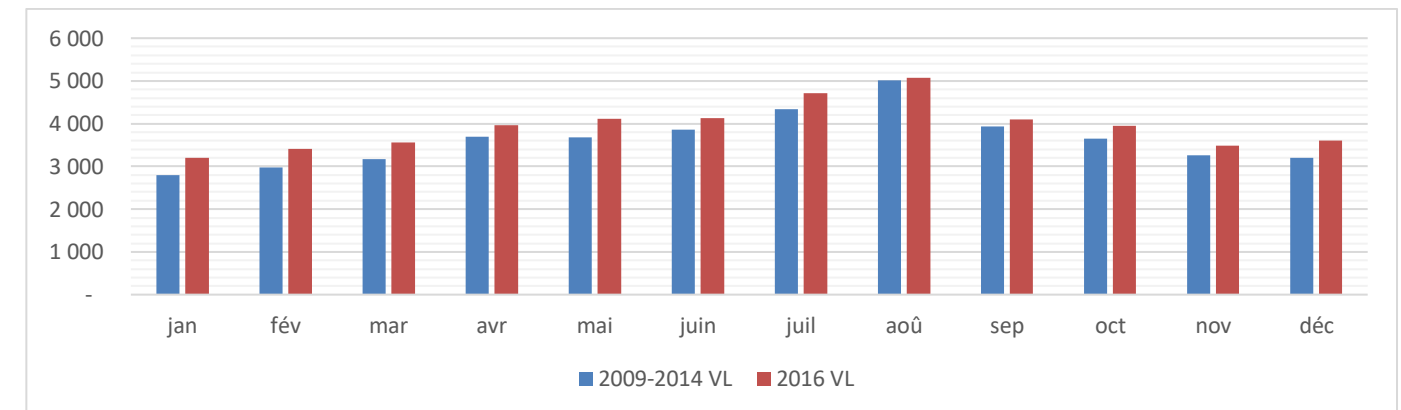


Figure 78 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers Vichy)

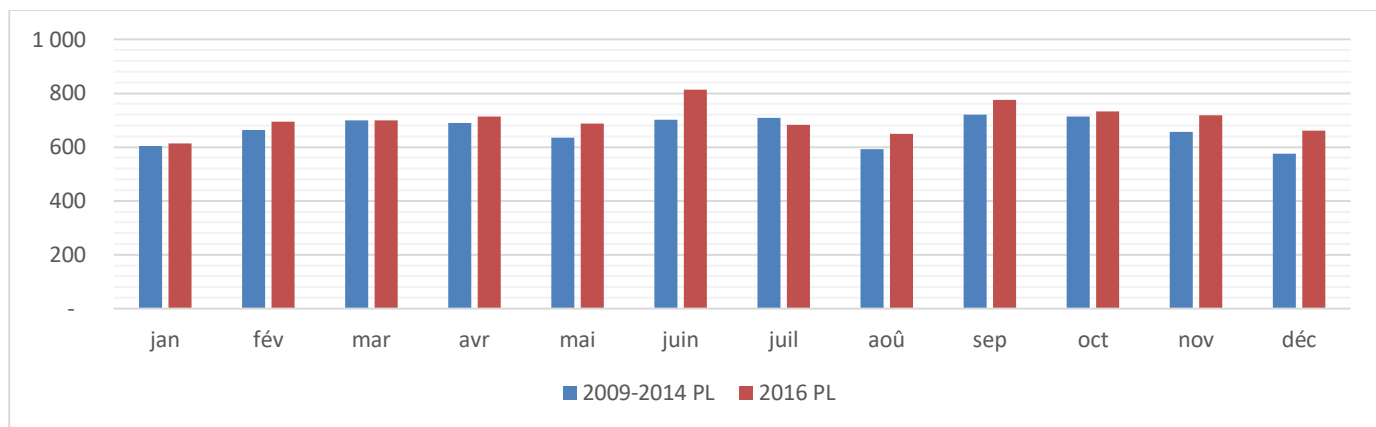
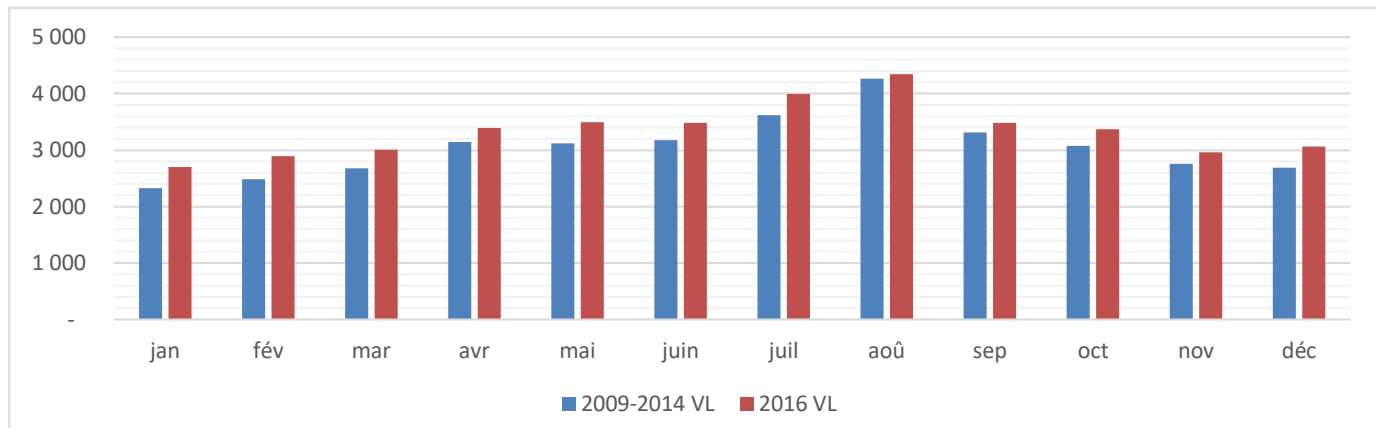


Figure 79 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Gannat – Vichy

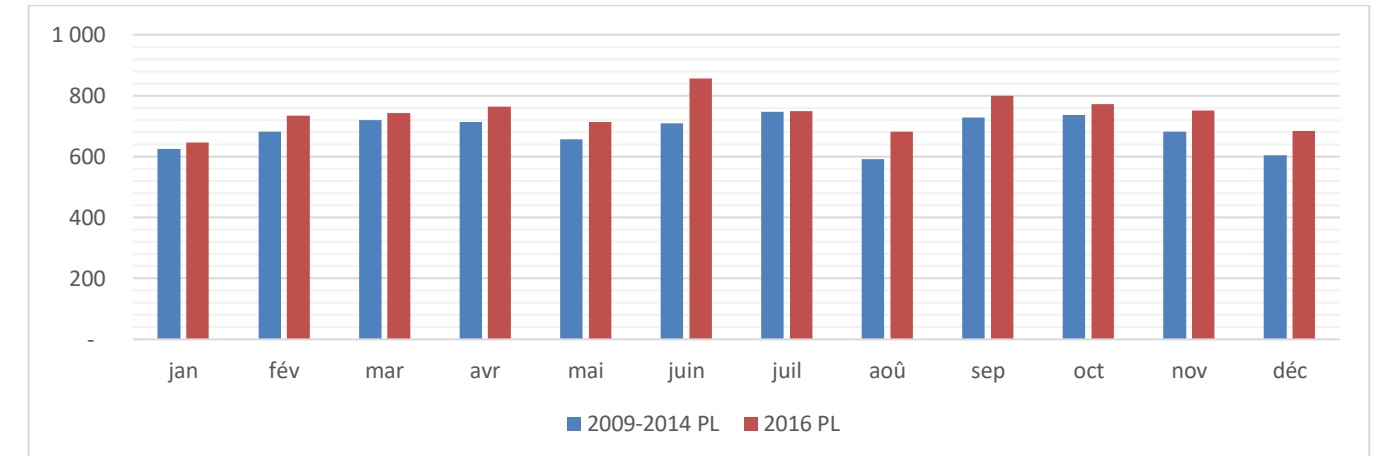
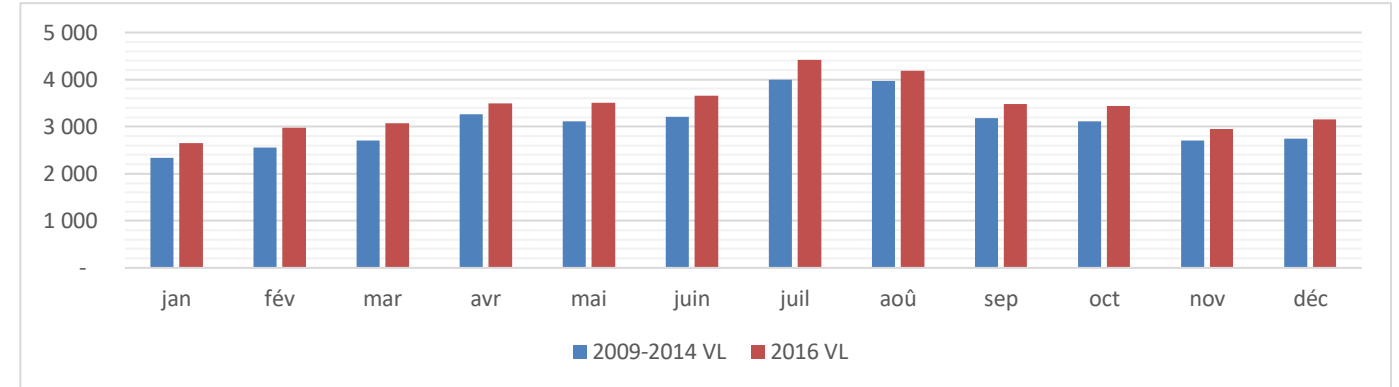


Figure 81 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR2,0 sens Vichy – Gannat

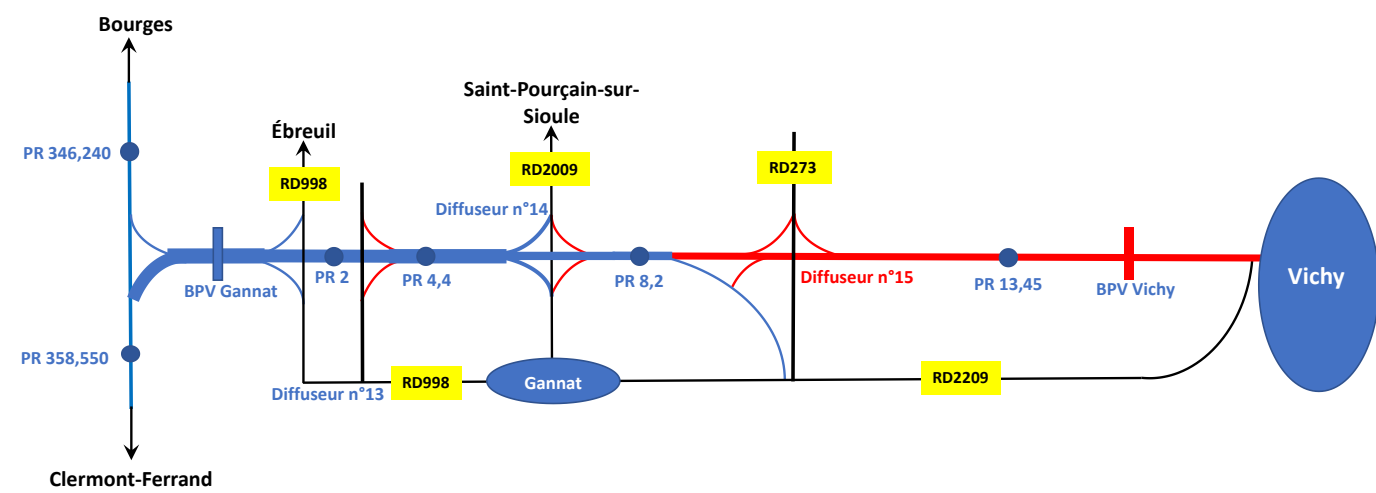


Figure 80 : Synoptique de l'A719 ; en rouge les sections intégrées à l'analyse du présent bilan (rappel)

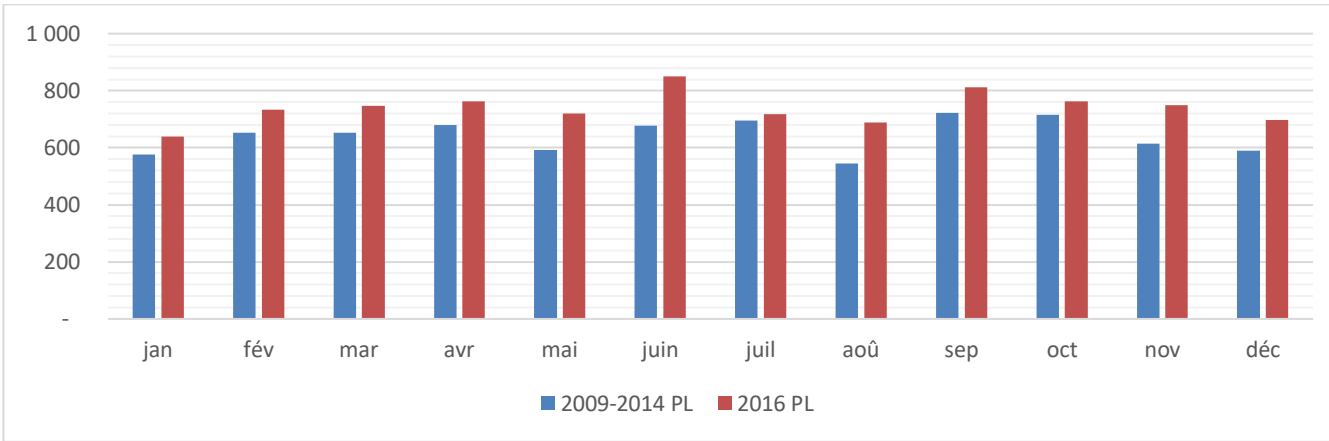
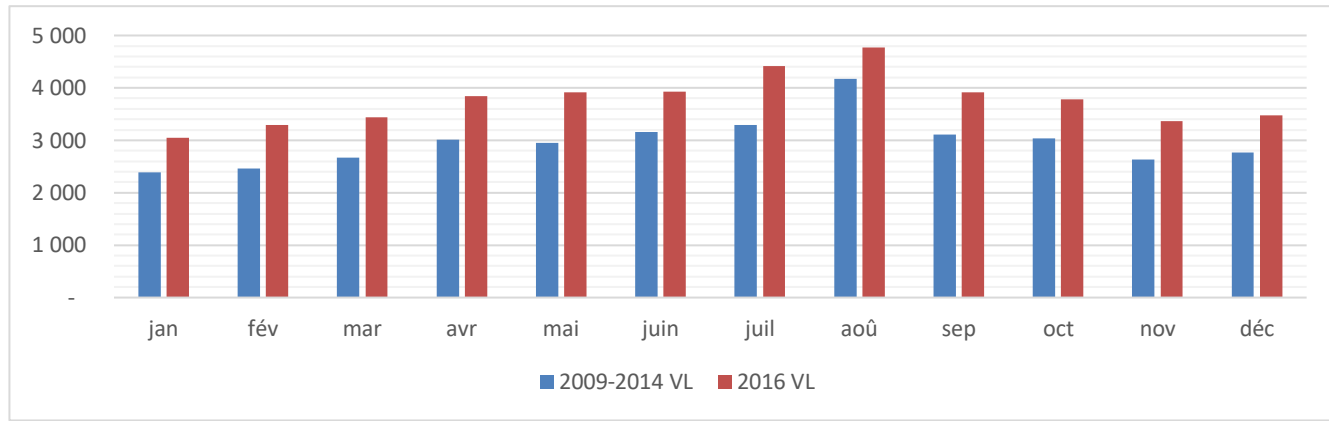


Figure 82 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Gannat – Vichy

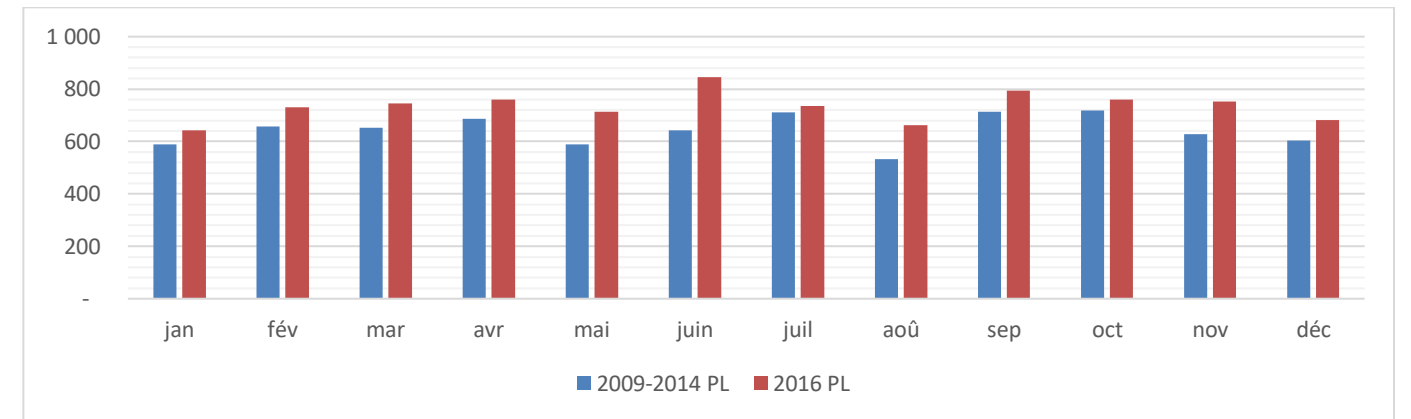
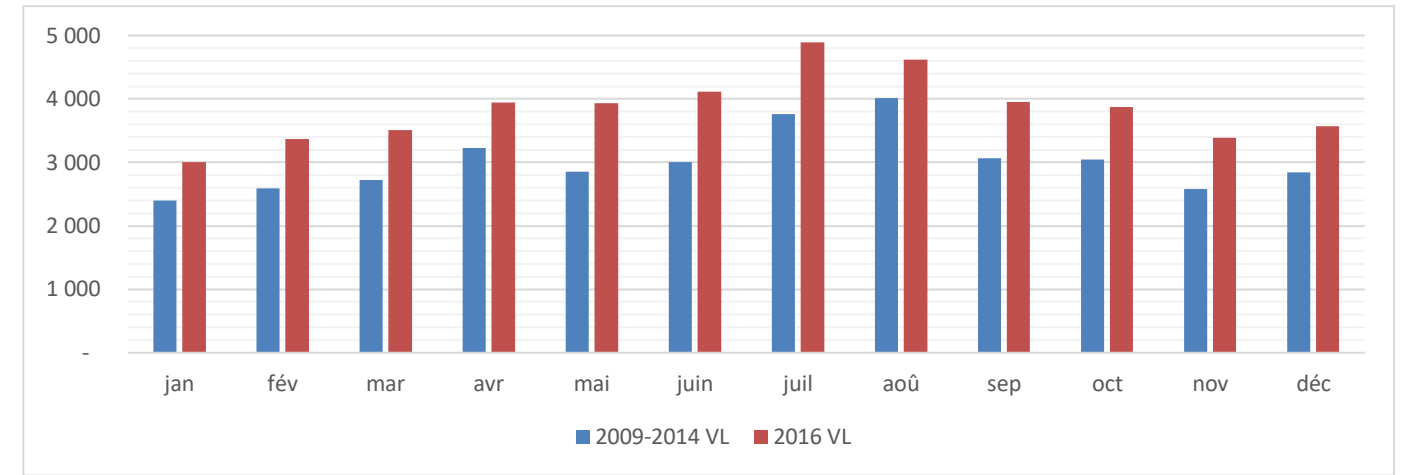


Figure 83 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Vichy – Gannat

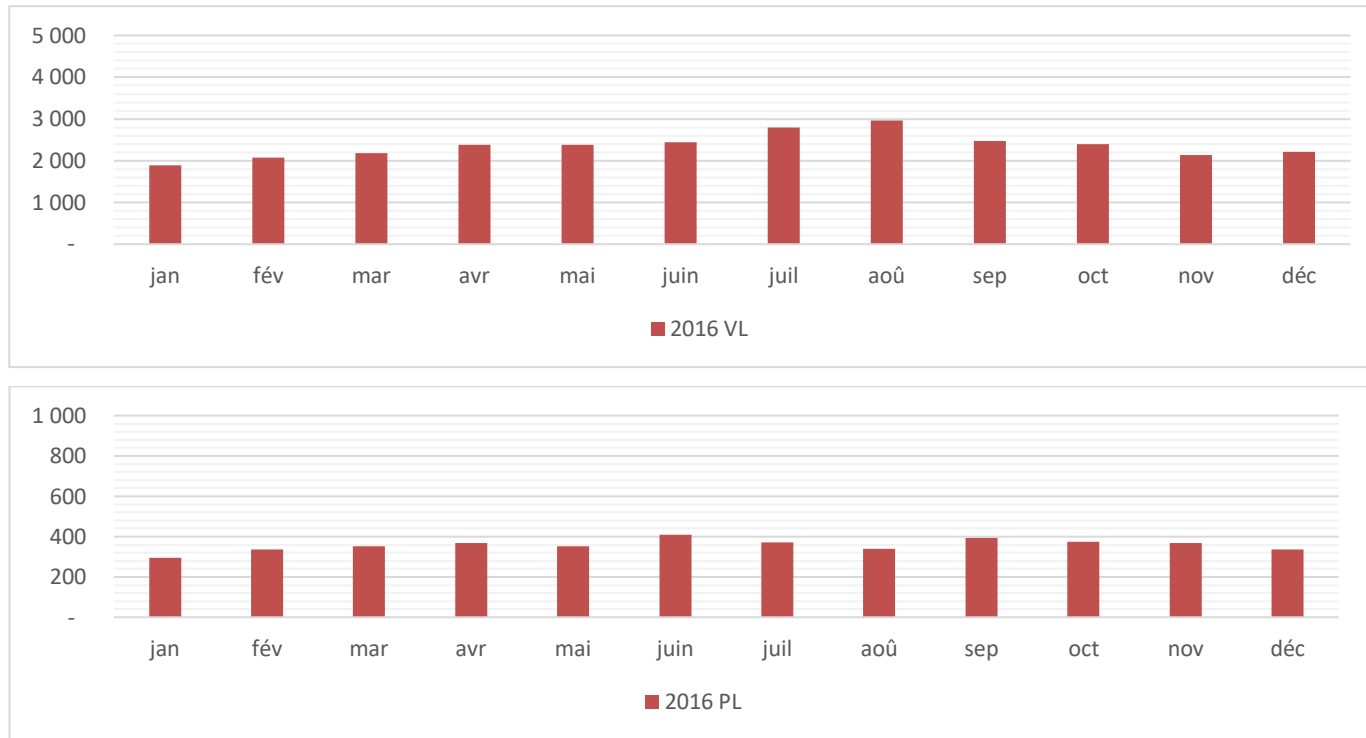


Figure 84 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR8.2 sens Gannat – Vichy

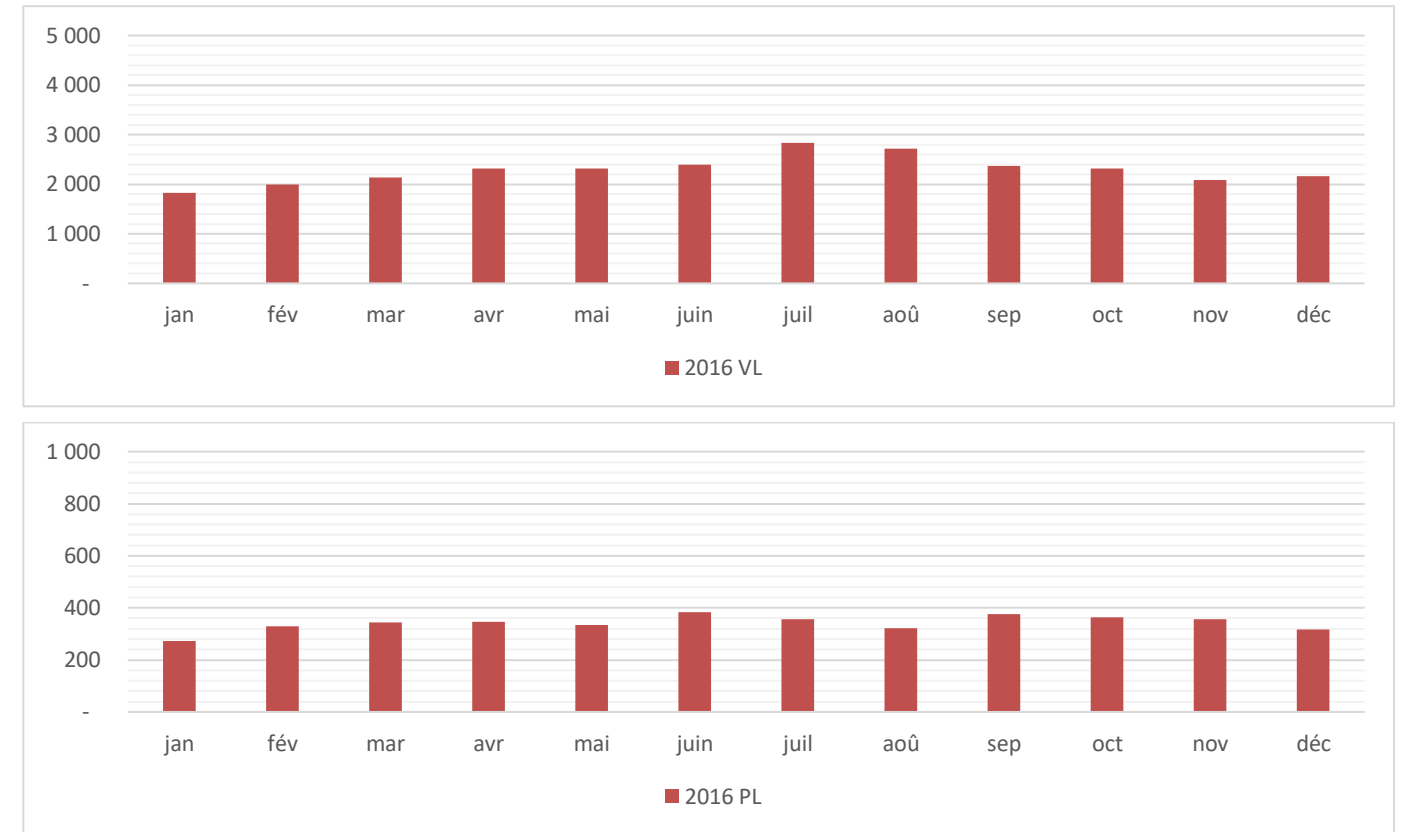


Figure 85 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens au PR8.2 sens Vichy – Gannat



Figure 86 : Courbes mensuelles des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus)

### 6.3. Annexe 3 : détail des courbes hebdomadaires de trafic

Ci-dessous les courbes VL (en haut) et PL (en bas) hebdomadaires et mensuelles par sens pour chaque station de comptages :

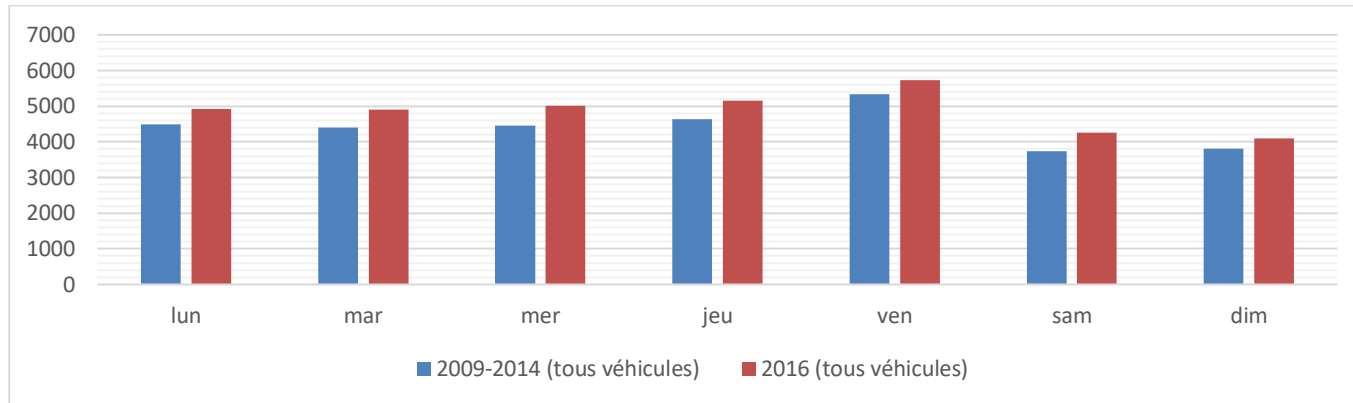


Figure 87 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers l'A71), VL et PL confondus

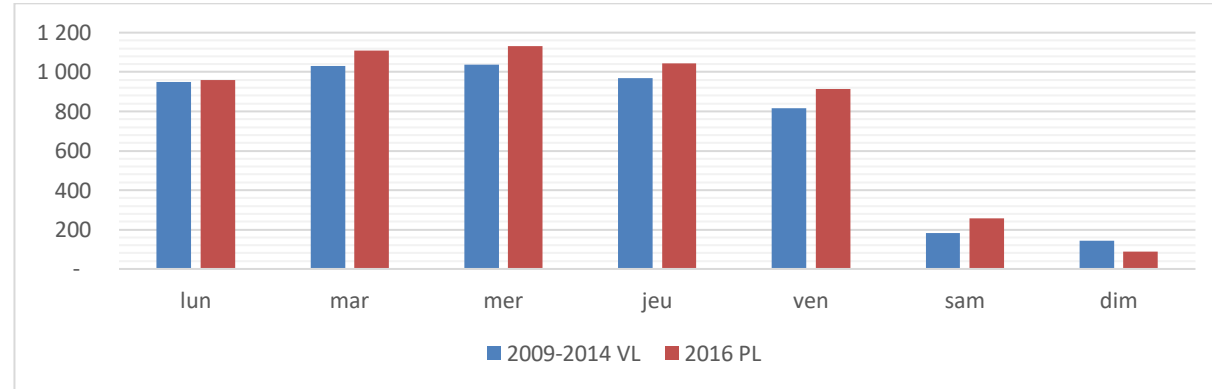
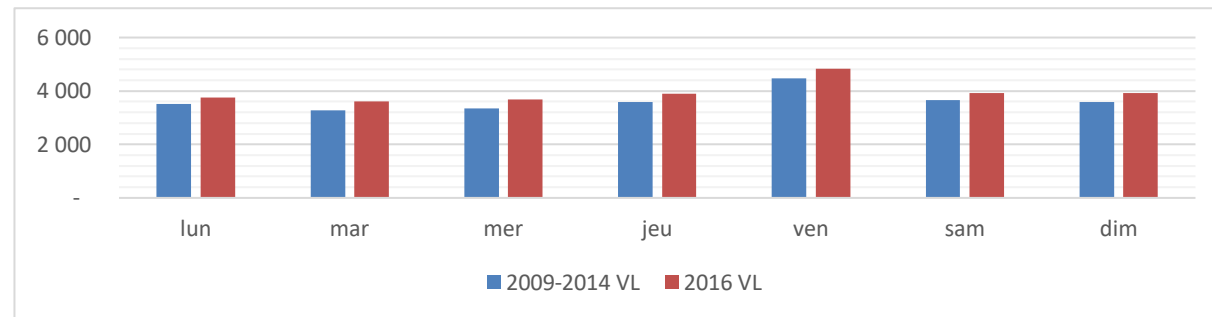


Figure 88 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Gannat (vers Vichy)

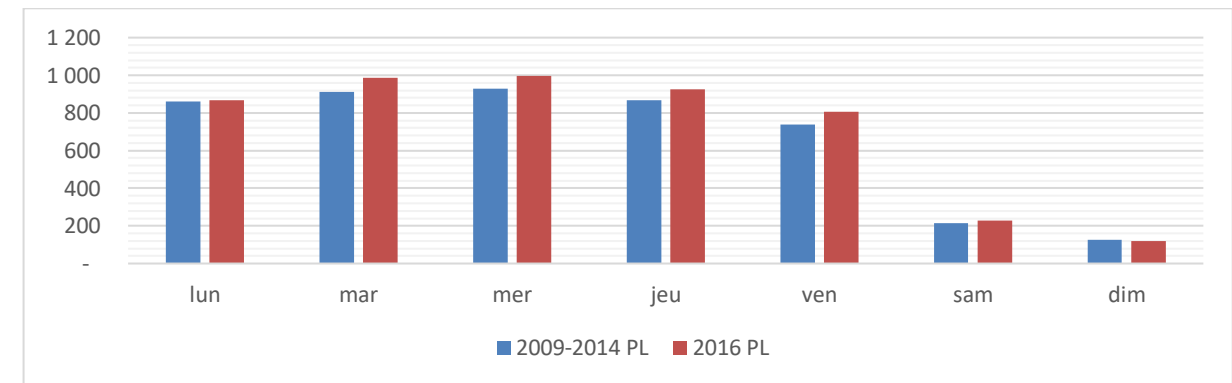
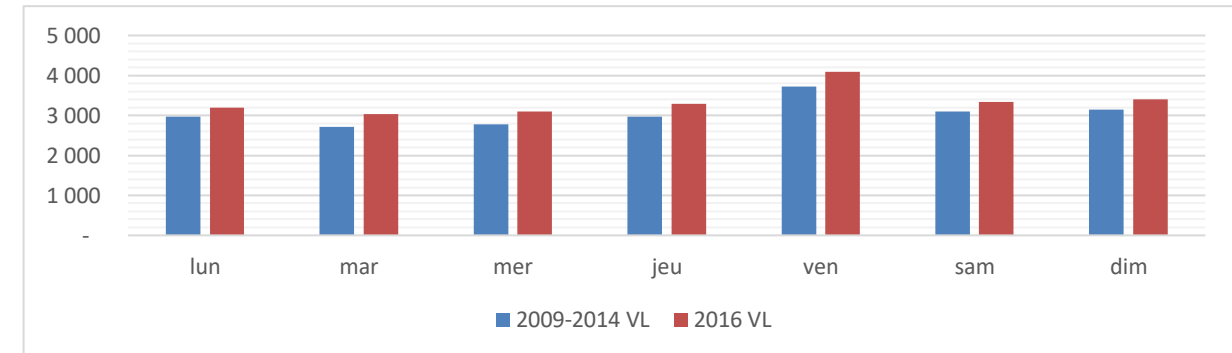


Figure 89 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR2.0 sens Gannat - Vichy

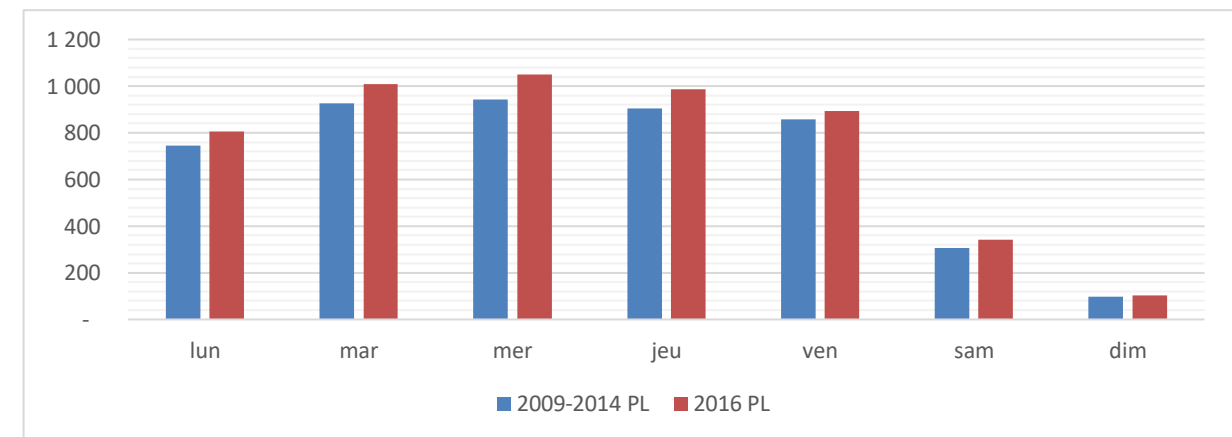
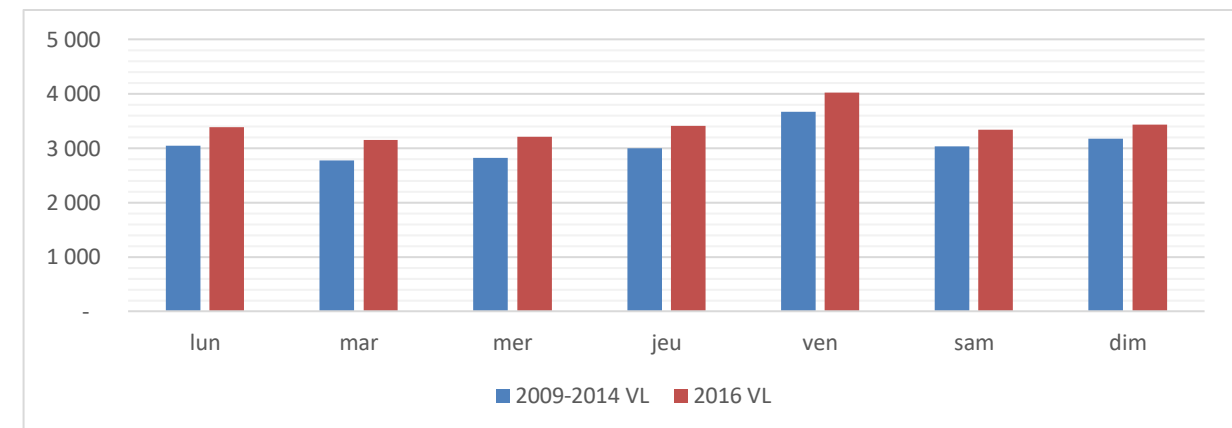


Figure 90 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR2.0 sens Vichy - Gannat

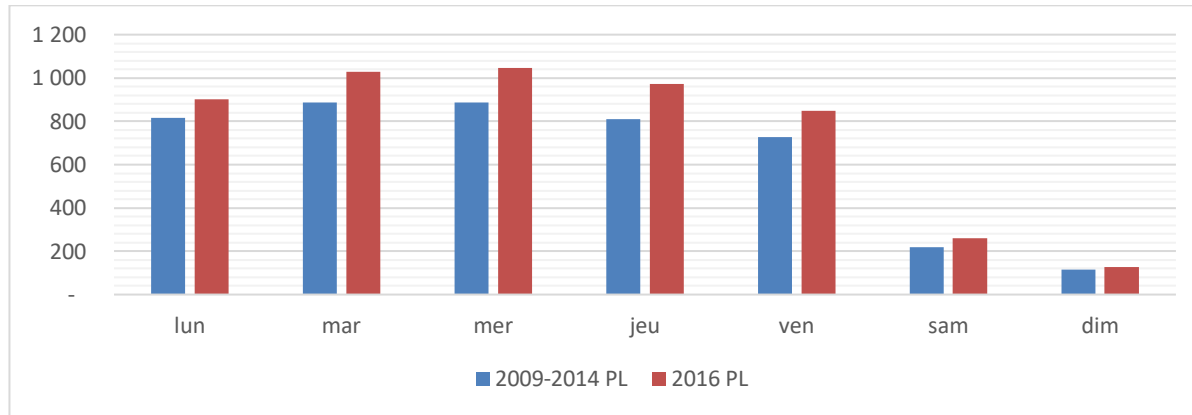
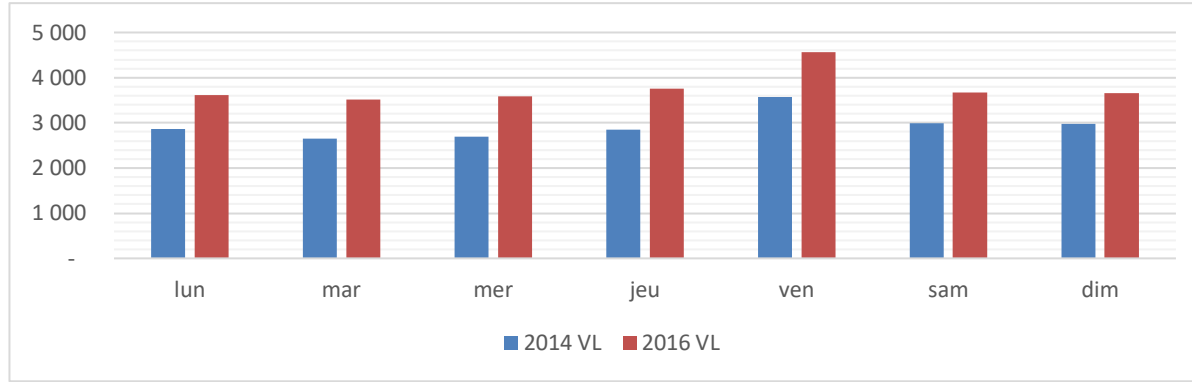


Figure 91 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Gannat - Vichy

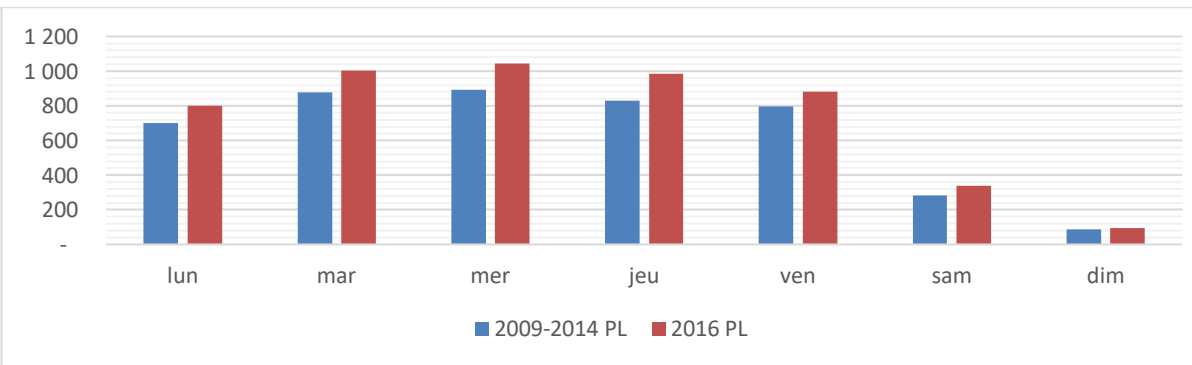
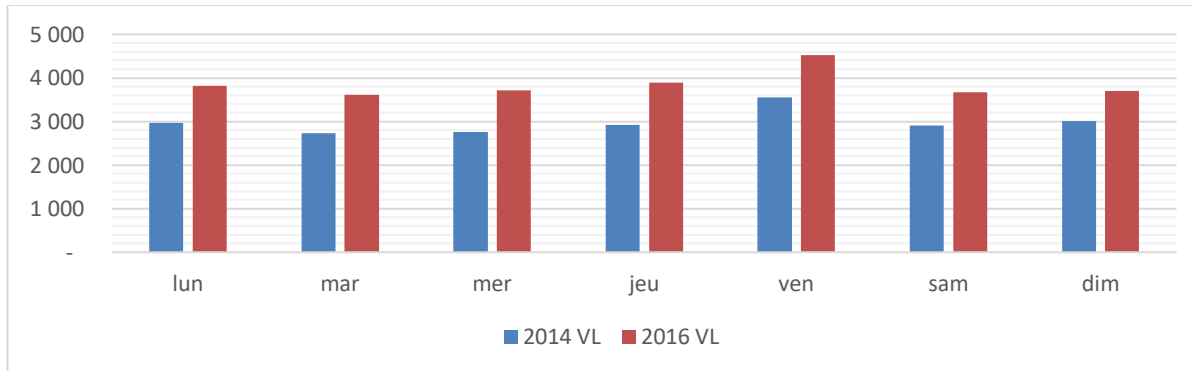


Figure 92 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR4,4 sens Vichy - Gannat

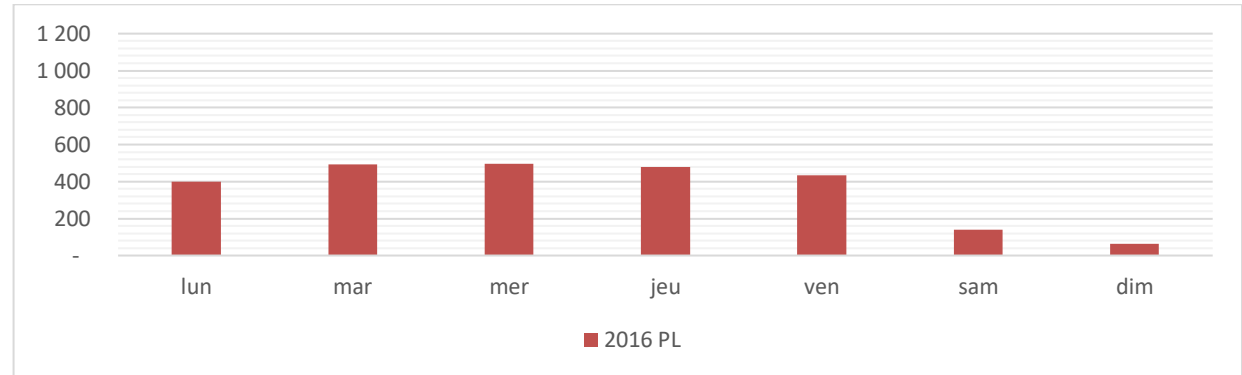
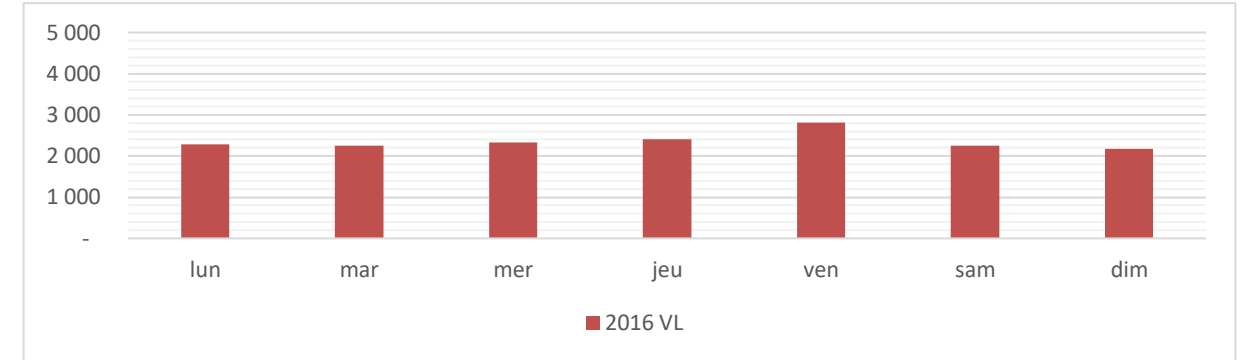


Figure 93 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Gannat - Vichy

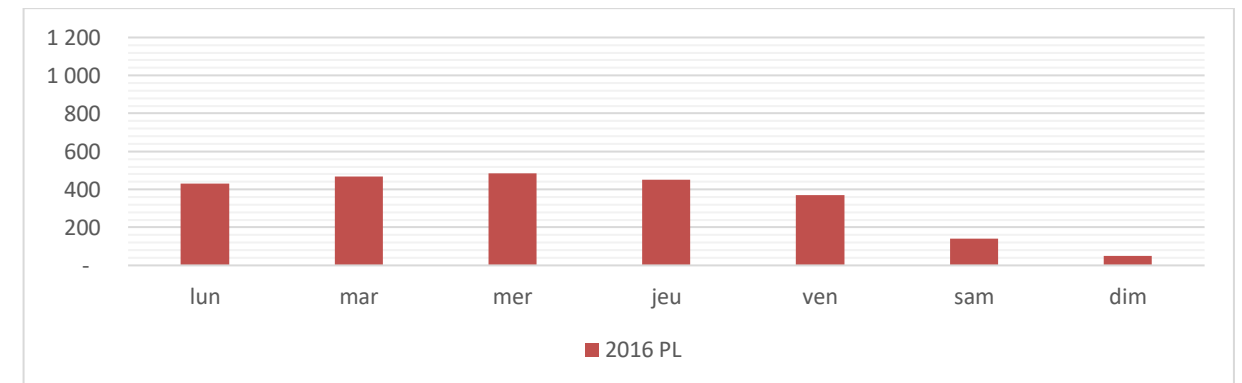
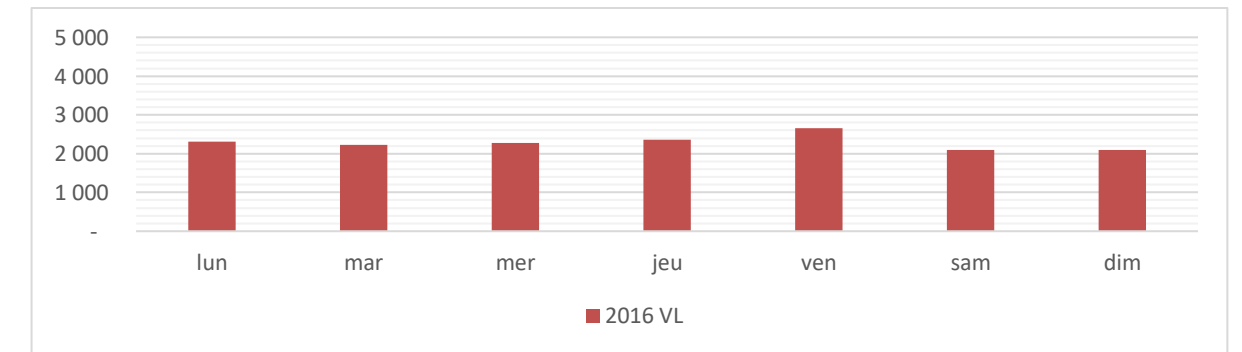


Figure 94 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens au PR8,2 sens Vichy - Gannat

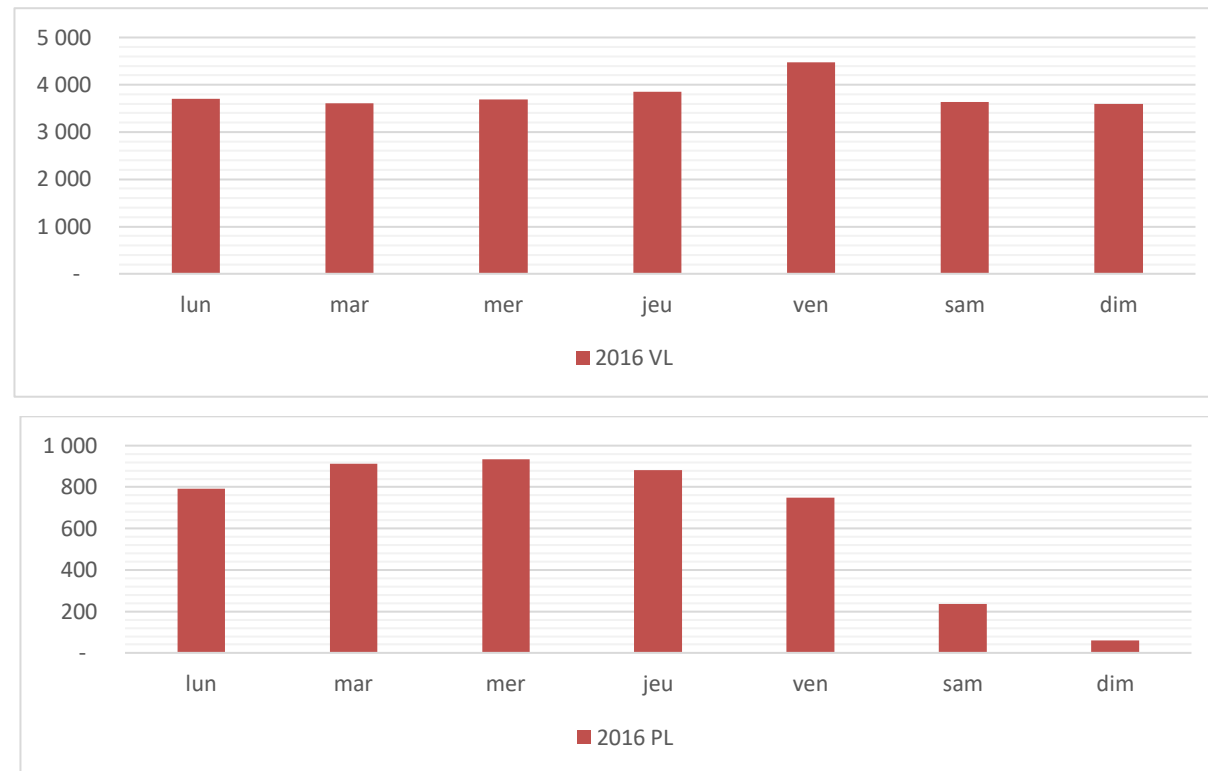


Figure 95 : Courbes hebdomadaires des trafics journaliers moyens à la barrière de péage de Vichy (deux sens confondus)

#### 6.4. Annexe 4 : détail des profil horaires de trafic

##### PR13,45

La pointe horaire en 2016 du PR13,45 se situe autour de 170 véh/h pour un jour ouvré de base (JOB, moyenne des mardi hors vacances scolaires) avec une pointe de 200 véh/h le vendredi soir.

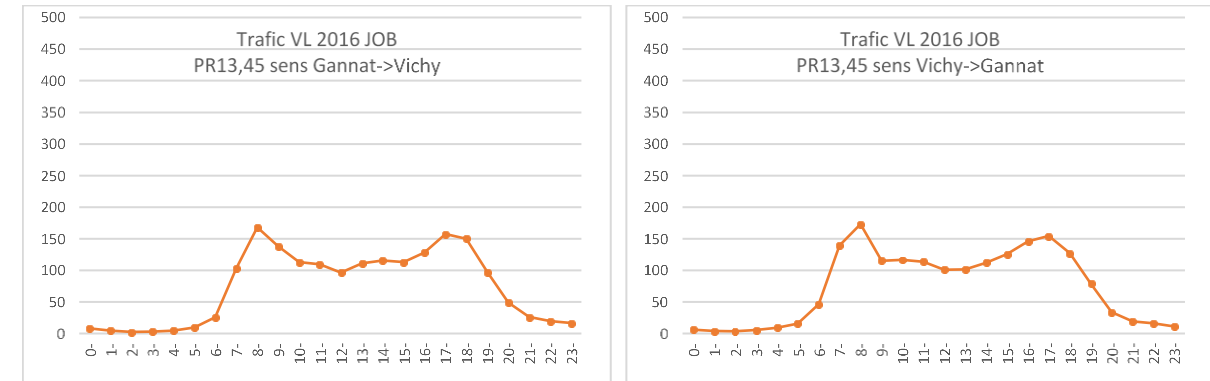


Figure 96 : Trafic horaire VL 2016 JOB au PR13,45

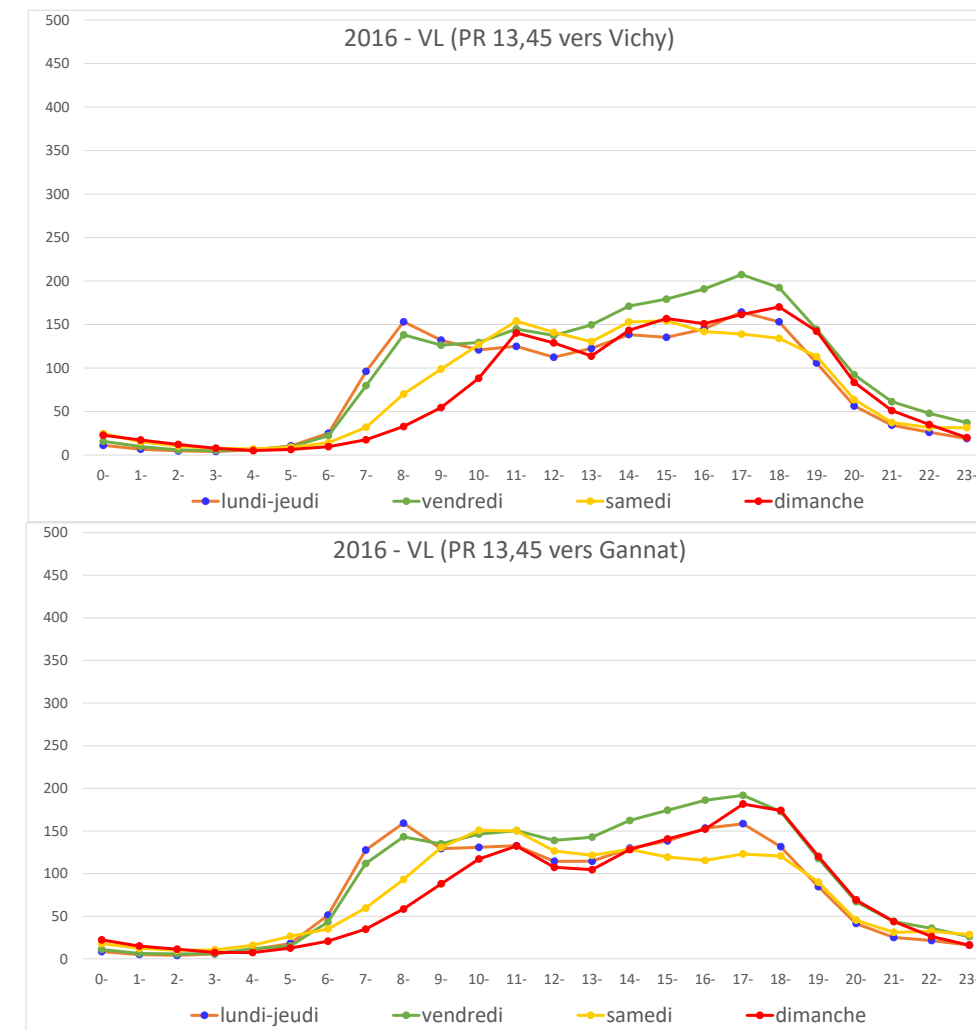


Figure 97 : Trafic VL 2016 par jour de semaine au PR13,45

## PR8,2

La pointe horaire en 2016 du PR8,2 se situe autour de 200 véh/h pour un JOB avec une pointe de 260 véh/h le vendredi soir dans le sens Gannat->Vichy.

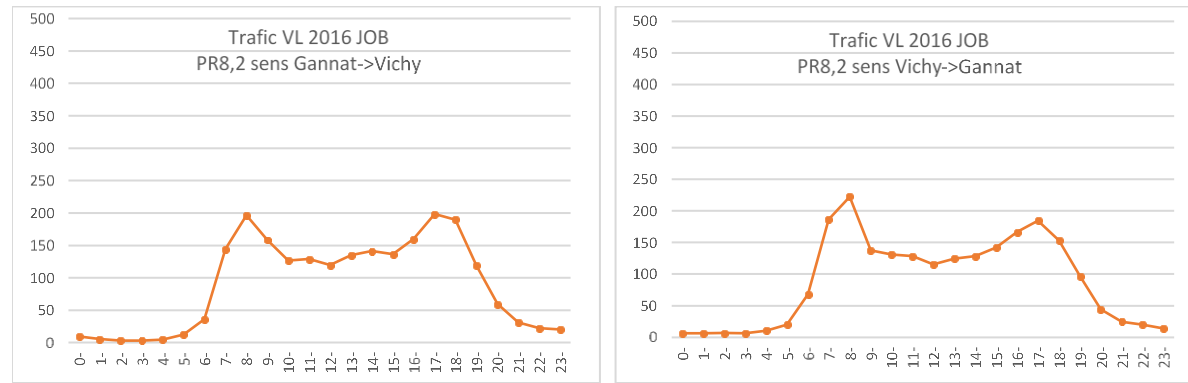


Figure 98 : Trafic horaire VL 2016 JOB au PR8,2

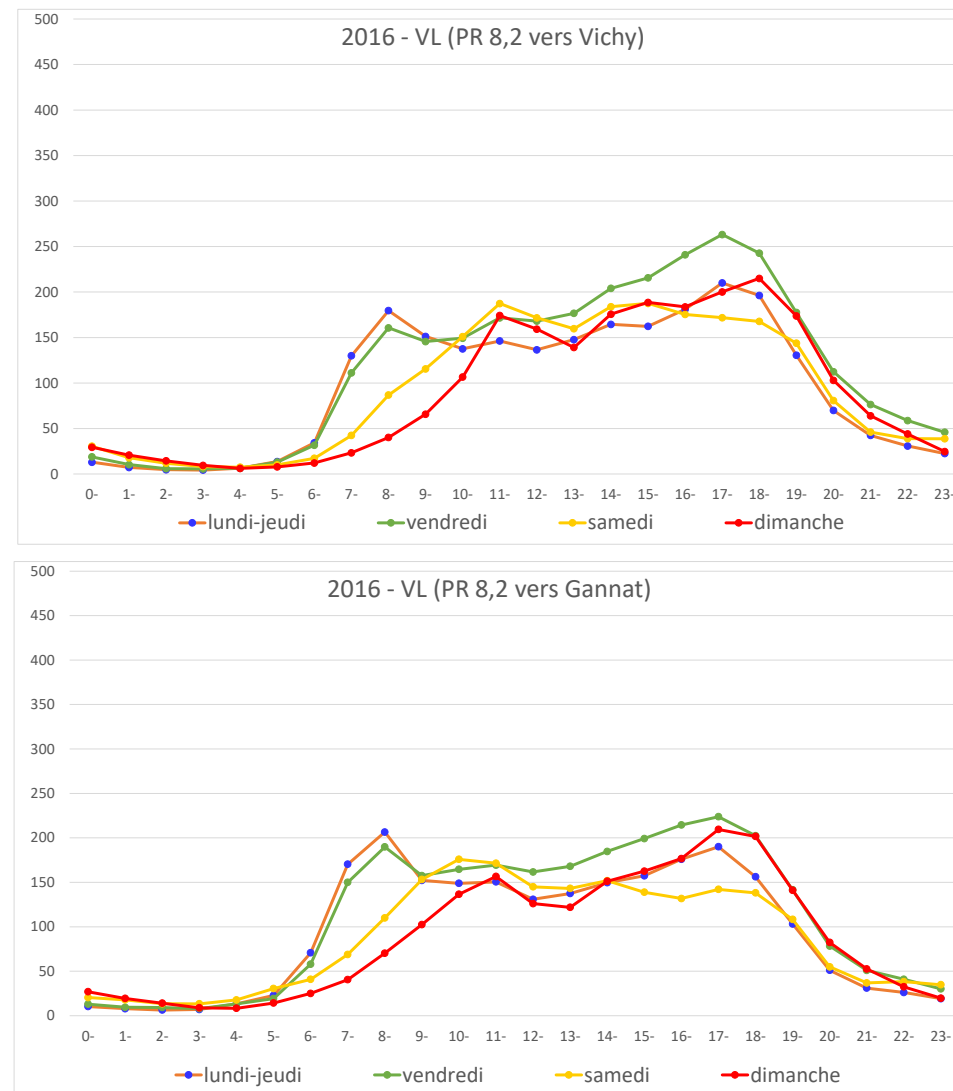


Figure 99 : Trafic VL 2016 par jour de semaine au PR8,2

## PR4,4

La pointe du matin est plus marquée que la pointe du soir dans le sens Vichy -> Gannat. La pointe horaire en 2016 du PR4,4 se situe autour de 300 véh/h pour un JOB avec une pointe du matin dans le sens Vichy->Gannat de 370 véh/h. La pointe du vendredi soir en 2016 dans le sens Gannat -> Vichy atteint 450 véh/h.

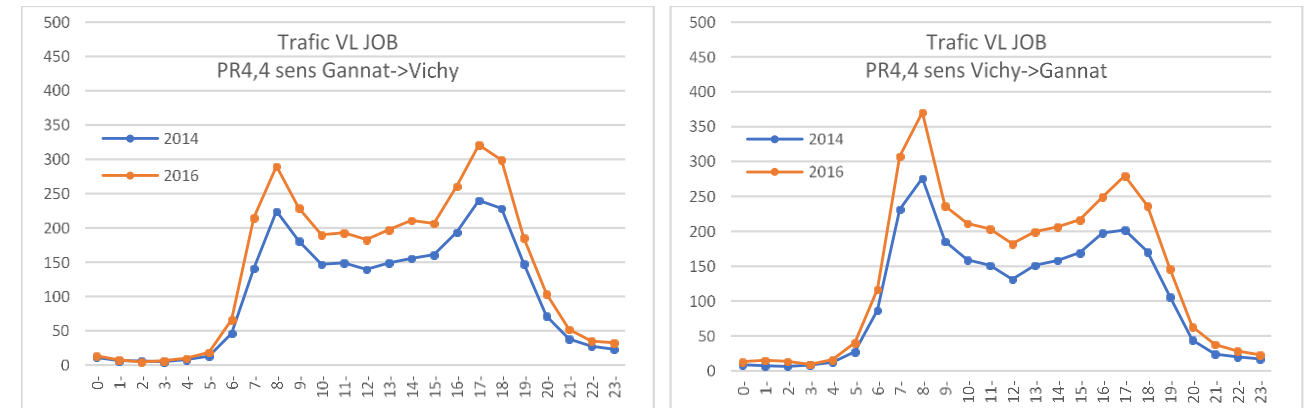


Figure 100 : Trafic horaire VL au PR4,4

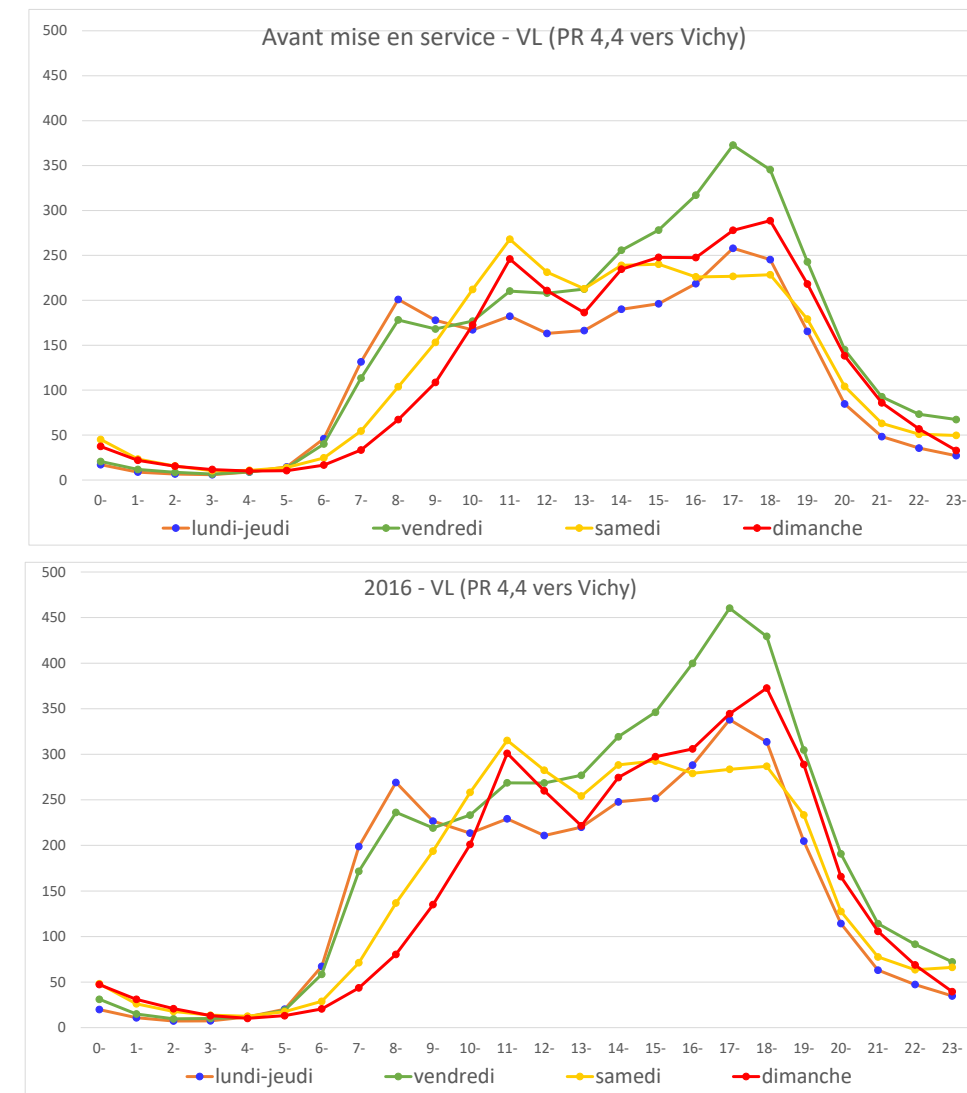


Figure 101 : Trafic VL par jour de semaine au PR4,4 sens Gannat -> Vichy

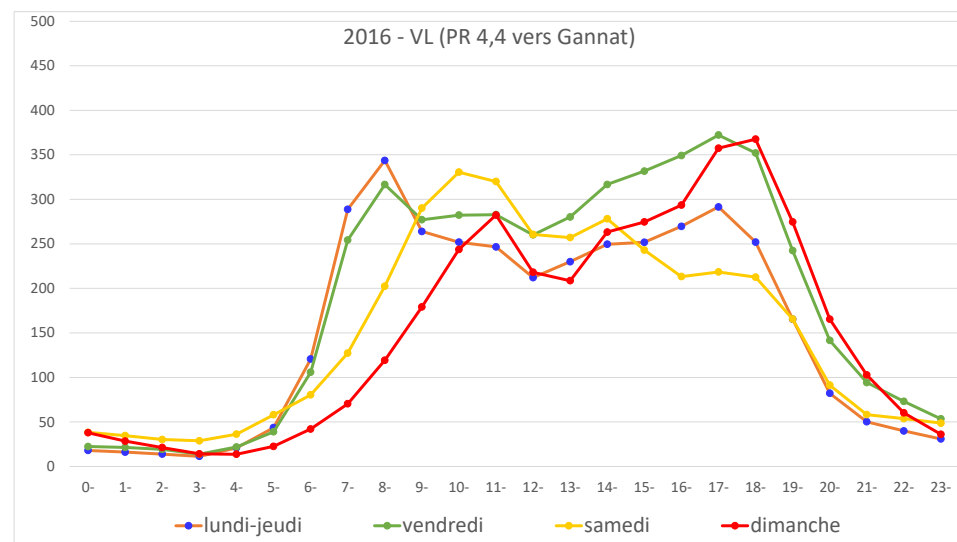
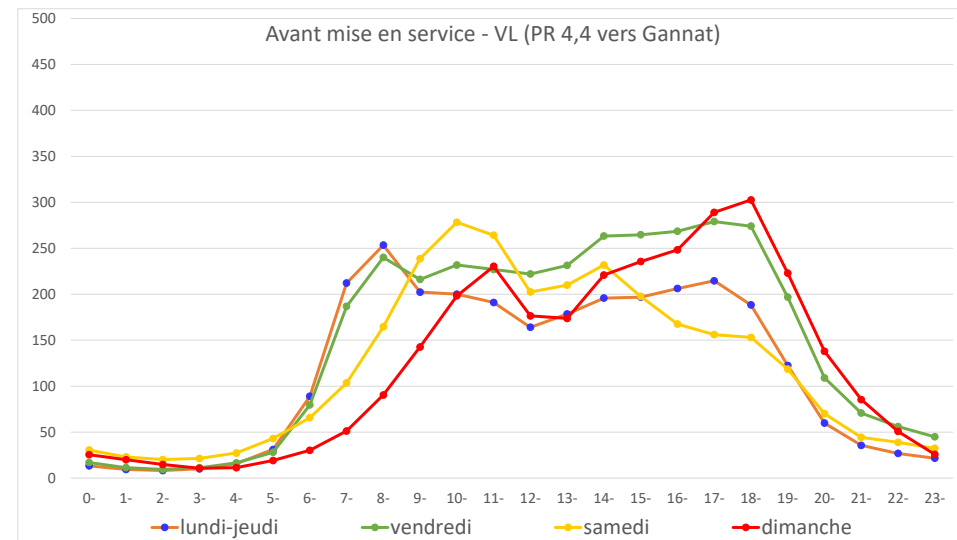


Figure 102 : Trafic VL par jour de semaine au PR4,4 sens Vichy -> Gannat

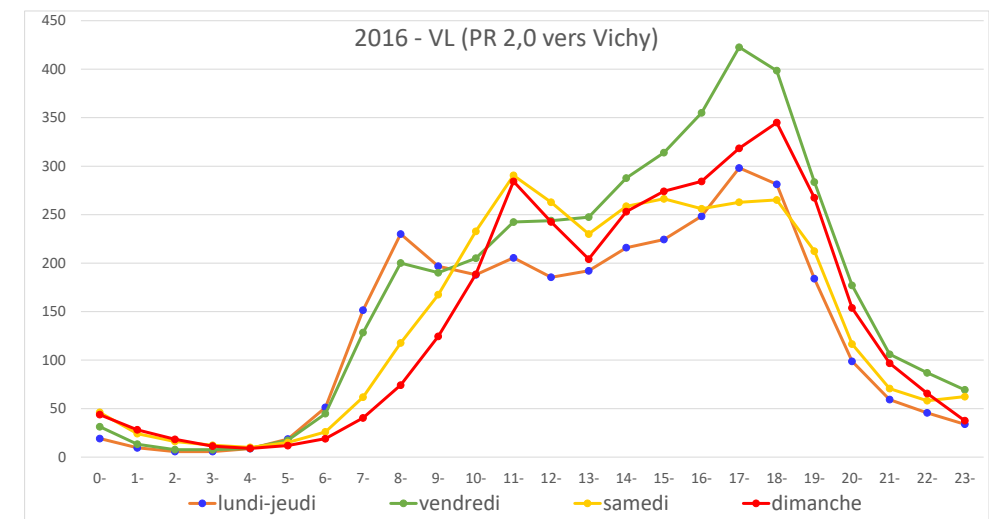
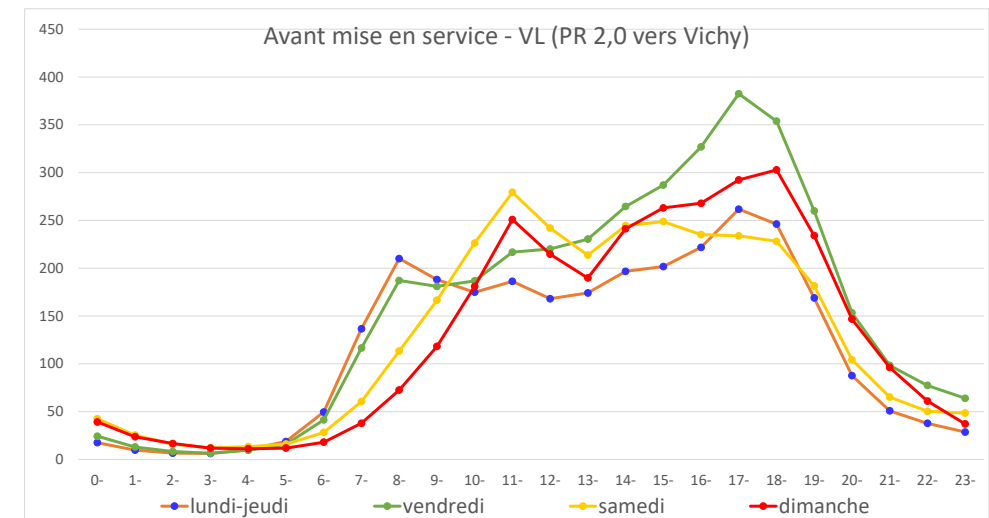


Figure 104 : Trafic VL par jour de semaine au PR2,0 sens Gannat -> Vichy

## PR2,0

Comme pour le PR4,4, la pointe du matin est plus marquée que la pointe du soir dans le sens Vichy -> Gannat. La pointe horaire en 2016 du PR2,0 se situe autour de 250 véh/h pour un JOB avec une pointe du matin dans le sens Vichy->Gannat de 330 véh/h. La pointe du vendredi soir en 2016 dans le sens Gannat -> Vichy atteint 420 véh/h.

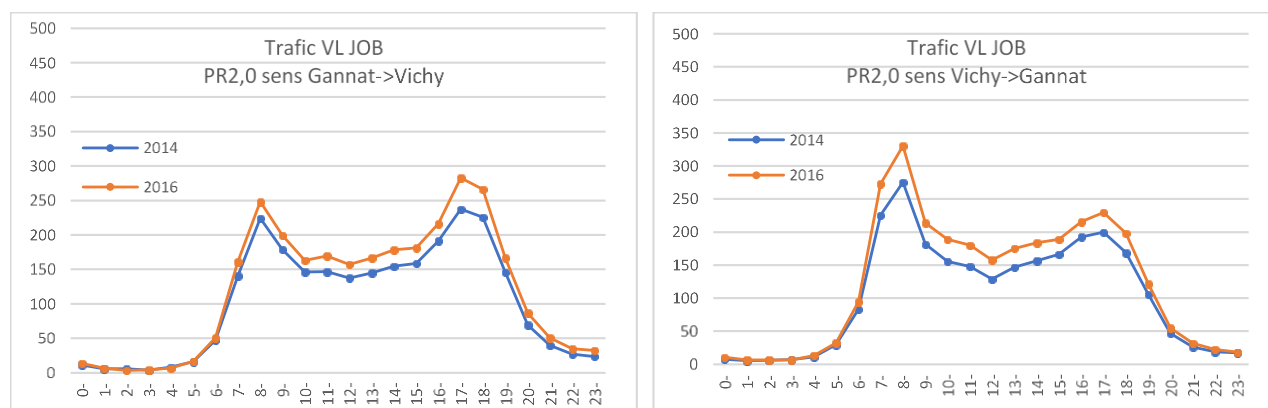


Figure 103 : Trafic horaire VL au PR2,0

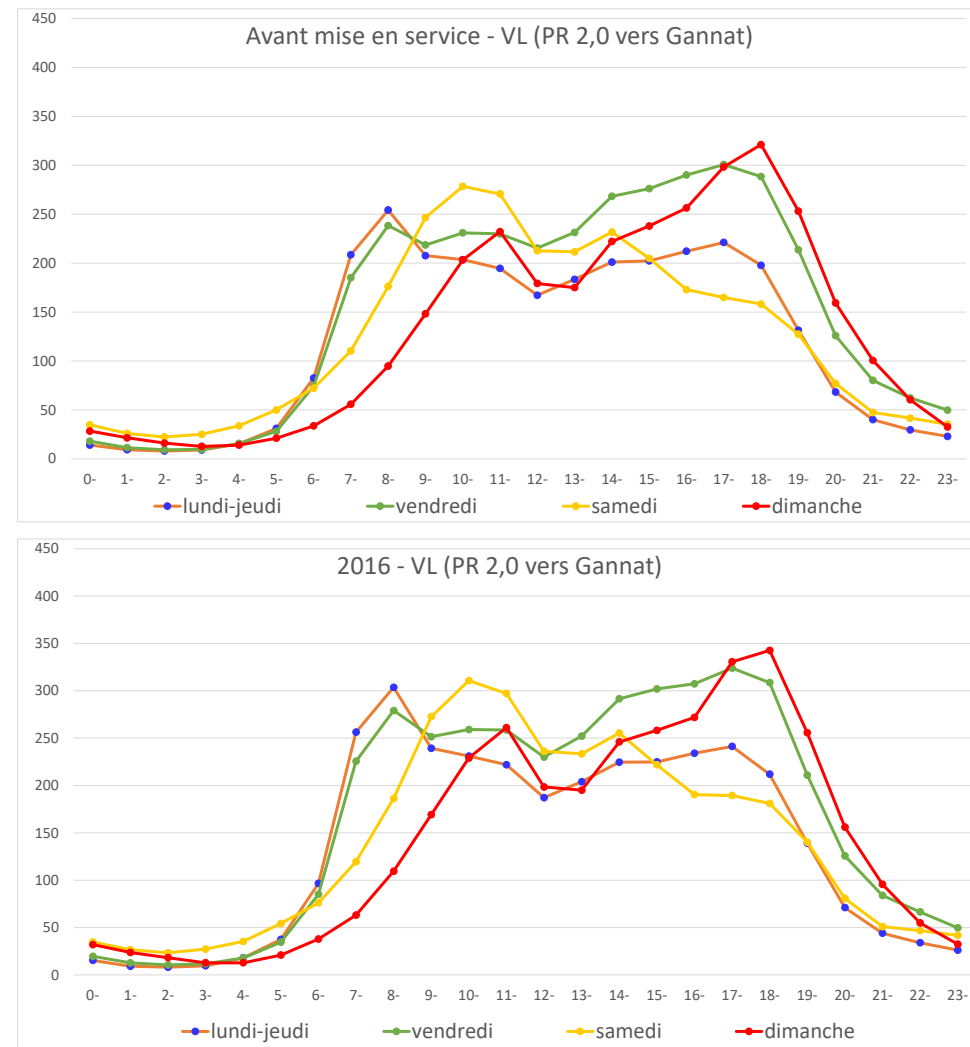


Figure 105 : Trafic VL par jour de semaine au PR2,0 sens Vichy -> Gannat

## 6.5. Annexe 5 : détail des hypothèses retenues pour l'élaboration du bilan socioéconomique a posteriori

La présente annexe précise le mode de calcul des différents paramètres du bilan socioéconomique. Ces paramètres sont basés par défaut sur l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007, utilisée pour l'élaboration du dossier de DUP. Dans certains cas, il a cependant été nécessaire d'appliquer le référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport de 2014 (actuellement en vigueur, après mise à jour en 2019) et ses fiches-outils, publiés par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM / Ministère chargé des transports). Leur utilisation sera précisée le cas échéant.

### a) Valorisation du temps de parcours

La méthode de calcul des variations de temps de parcours est détaillée à la partie 3.2.

Chaque véhicule qui se reporte vers l'A719 Gannat-Vichy est affecté à une classe de distance en fonction de l'origine-destination de son déplacement : cela permet de déterminer sa valeur du temps (car la valeur du temps d'un voyageur augmente avec la longueur de son déplacement). Les véhicules affectés par la décongestion sont supposés emprunter des trajets essentiellement locaux : la valeur du temps des trajets locaux de moins de 20 kilomètres est donc appliquée.

### b) Valorisation du confort

Les distances des trajets reportés en situation de référence et situation de projet ont été relevées en différenciant les trajets en milieu urbain (coefficient d'une voie de 7 mètres de large standard), interurbain (coefficient d'une artère interurbaine) et autoroutier, afin de calculer les gains de confort correspondants.

### c) Frais de fonctionnement des véhicules

La consommation de carburant des véhicules au kilomètre est établie au moyen des courbes Copert 4 : pour une vitesse donnée d'un véhicule, celles-ci associent une consommation unitaire exprimée en litres par kilomètre ; les équations de ces courbes sont présentées en section 3 de l'une des fiches-outils du référentiel d'évaluation de 2019, intitulée « Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique (version du 03 mai 2019) ». De même, on retient la composition du parc de véhicules (répartition essence/diesel) prescrite pour l'année 2015 par la fiche-outil intitulée « Cadrage du scénario de référence (version du 03 mai 2019) » (section 4.3) :

- VL : 25% essence et 75% diesel ;
- PL : 100% diesel.

Pour simplifier le calcul des consommations de carburant, on retient une vitesse moyenne par catégorie de route qui reste constante dans le temps :

- Sur autoroute : 120 km/h pour les VL et 90 km/h pour les PL ;
- Sur route hors agglomération : 80 km/h pour les VL et 70 km/h pour les PL ;
- En agglomération : 40 km/h pour les VL et les PL.

En l'absence d'indications dans l'instruction provisoire de 2007 sur l'évolution de ces coûts de carburants, ces derniers sont supposés constants en euros constants, de même que la composition du parc automobile.

### d) Frais de péage

Les tarifs de péage de l'A719 sont connus pour les années 2015 à 2021. En l'absence d'indication de l'instruction provisoire de 2007 sur l'évolution future des tarifs de péage, on se base sur une hypothèse de -0,5% par an en euros constants (conformément à la prescription contenue en section 4.2 de la fiche-outil « Cadrage du scénario de référence (version du 03 mai 2019) ». Ce taux est normativement prolongé au-delà de la fin de la concession.

### e) Valorisation de la sécurité routière

Les chiffres de l'accidentalité routière étant faibles dans le secteur et les tendances étant difficiles à interpréter (voir détails dans la partie 3.3), on applique les taux d'insécurité routière de l'instruction provisoire de 2007 : cette dernière donne un coût d'insécurité rapporté au véhicule x kilomètre différencié selon le profil en travers de la route (route standard de 7 mètres de large, route à 2x2 voies, autoroute...).

f) Effet de serre

Comme indiqué plus haut pour les frais de fonctionnement des véhicules, en l'absence d'indications sur la composition du parc automobile dans les instructions de 2004 et 2007, la répartition suivante est retenue (et supposée constante dans le temps) :

- VL : 25% essence et 75% diesel ;
- PL : 100% diesel.

g) Nuisances sonores

Le dossier de DUP indique que les infrastructures prises en compte pour l'évaluation des nuisances sonores sont la D27, la D2209 et l'A719.

Ne disposant pas de mesures de bruit au voisinage des routes concernées et l'instruction provisoire de 2007 ne proposant pas de ratios aisément applicables, on applique les ratios prescrits par la section 3.3 de la fiche-outil intitulée « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique (version du 03 mai 2019) ».

D'après la fiche-outil, les valeurs unitaires évoluent dans le temps comme le PIB.