

RCEA COTECH

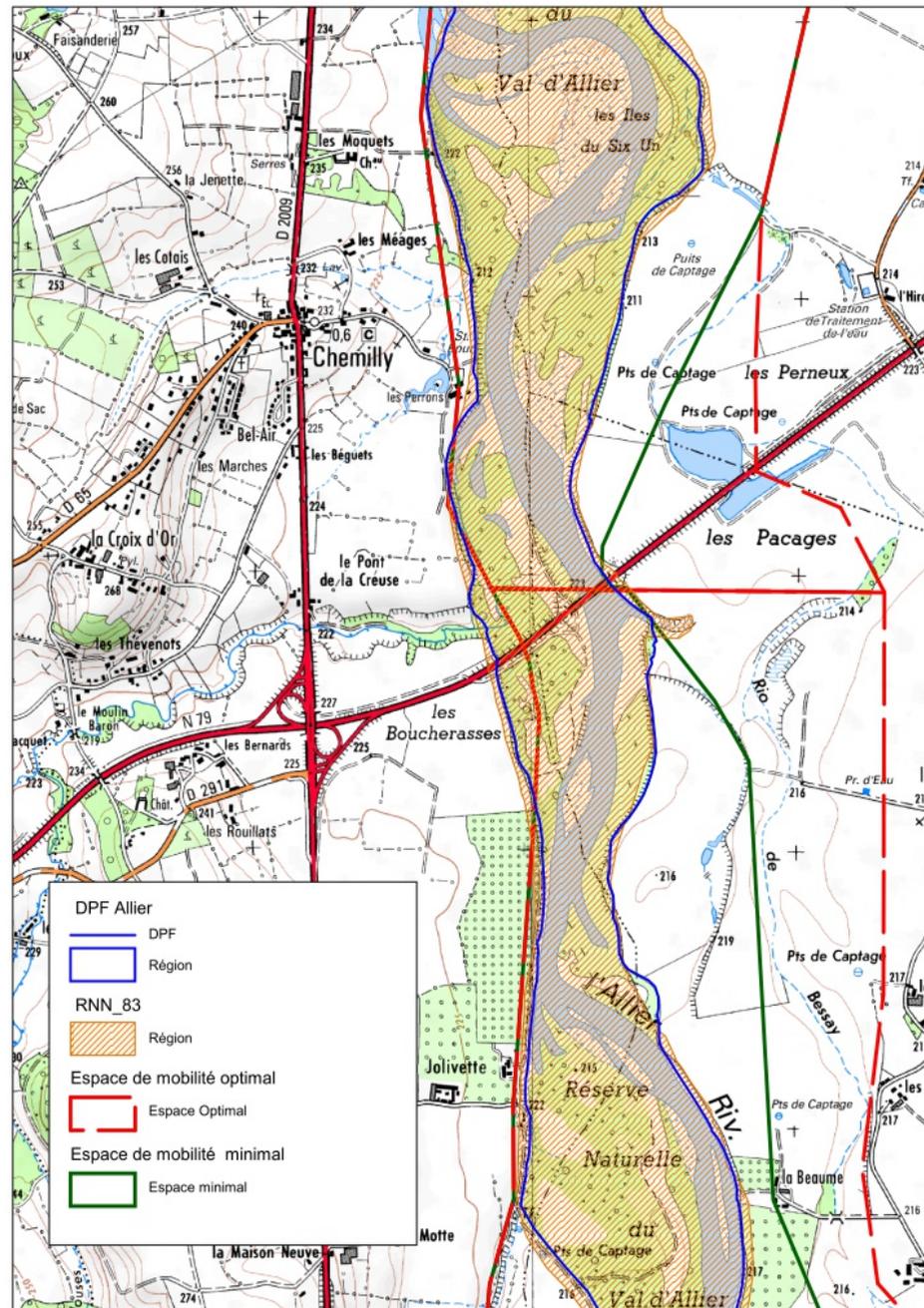
*Yzeure, le 20 novembre 2013
Franchissement du
val d'Allier*



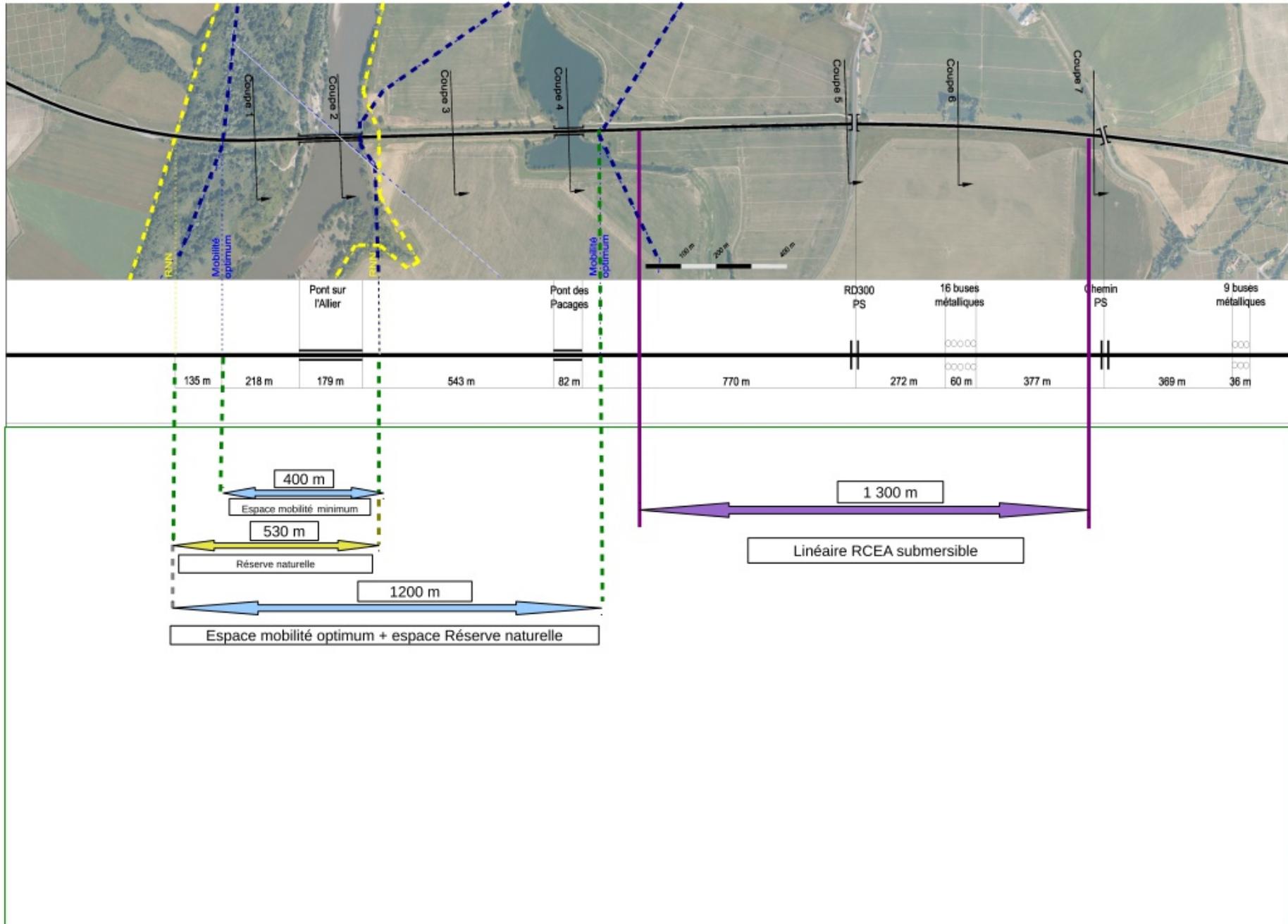
Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

La rivière Allier



Le val d'Allier : l'existant



Le pont sur l'Allier

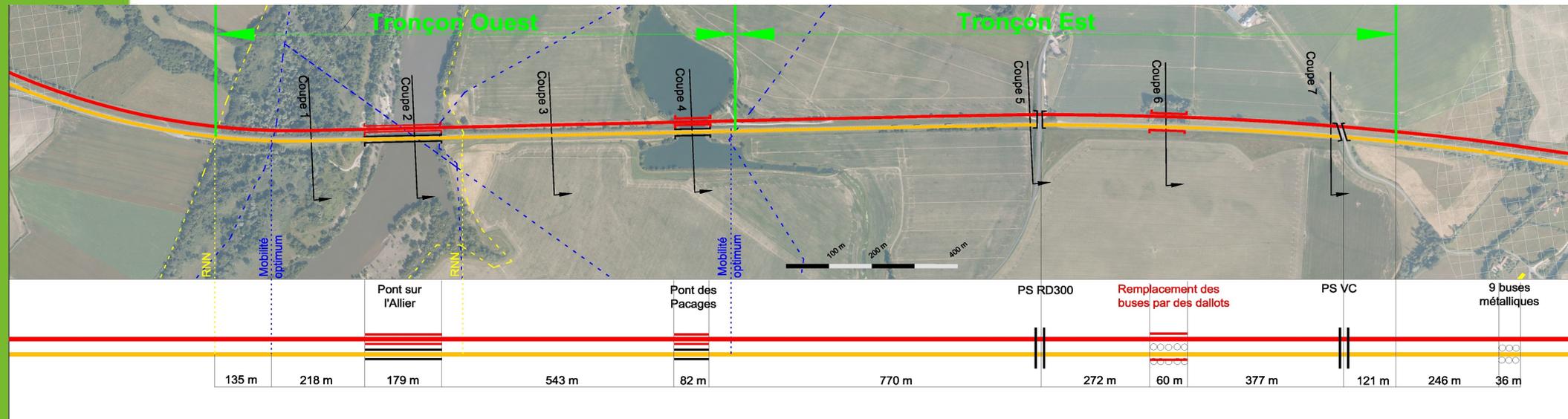


Pont des Pacages



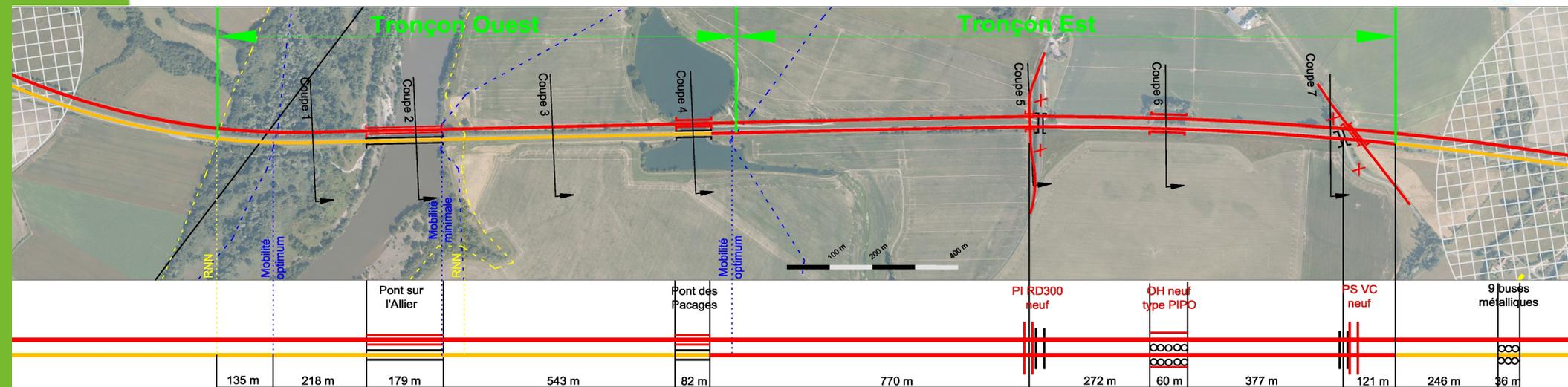
Variante 1a

Doublement du pont à l'identique



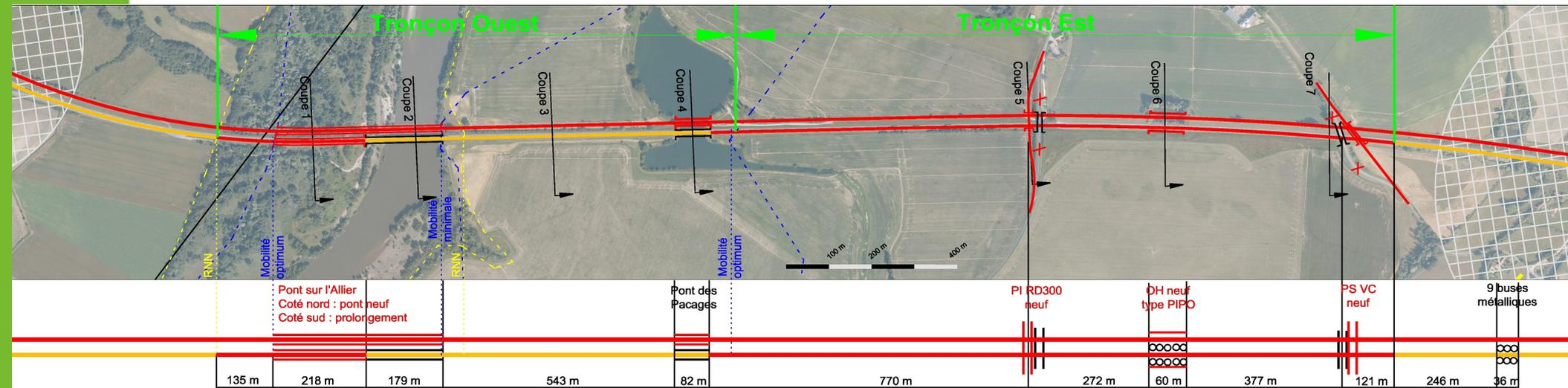
Variante 1b

Doublement du pont à l'identique avec ré-haussement du profil en long



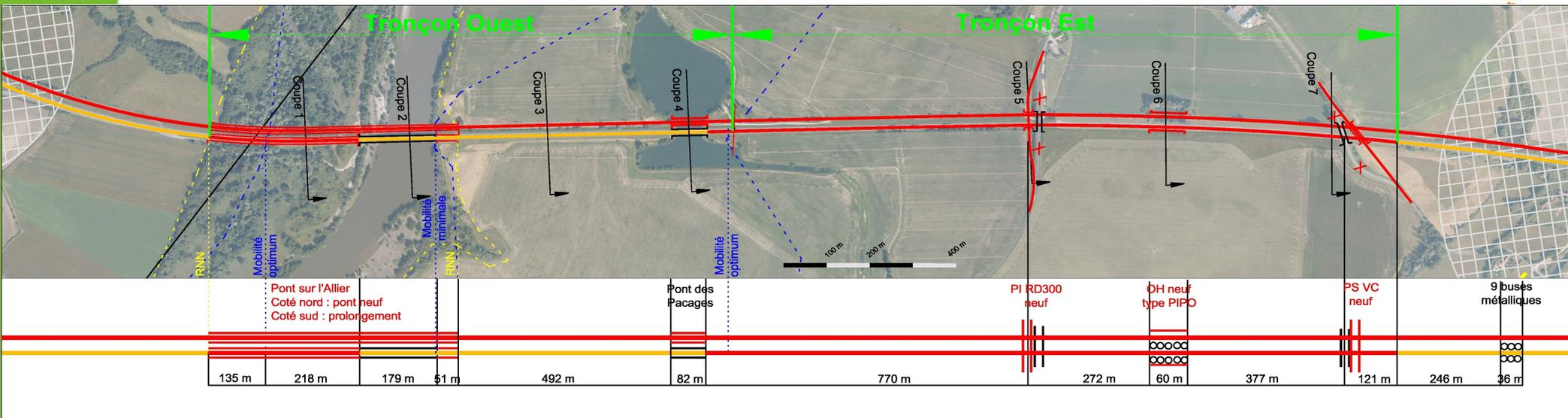
Variante 1c

Doublement du pont – élargissement rive gauche (espace de mobilité optimum)



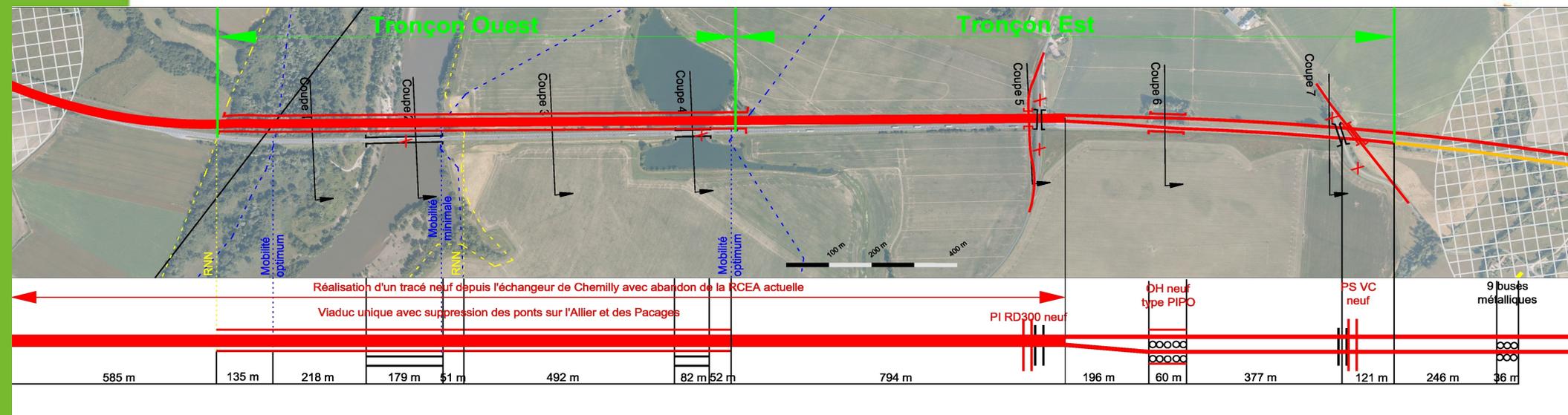
Variante 1d

Doublement du pont – élargissement en rives gauche et droite → limites de la RNN



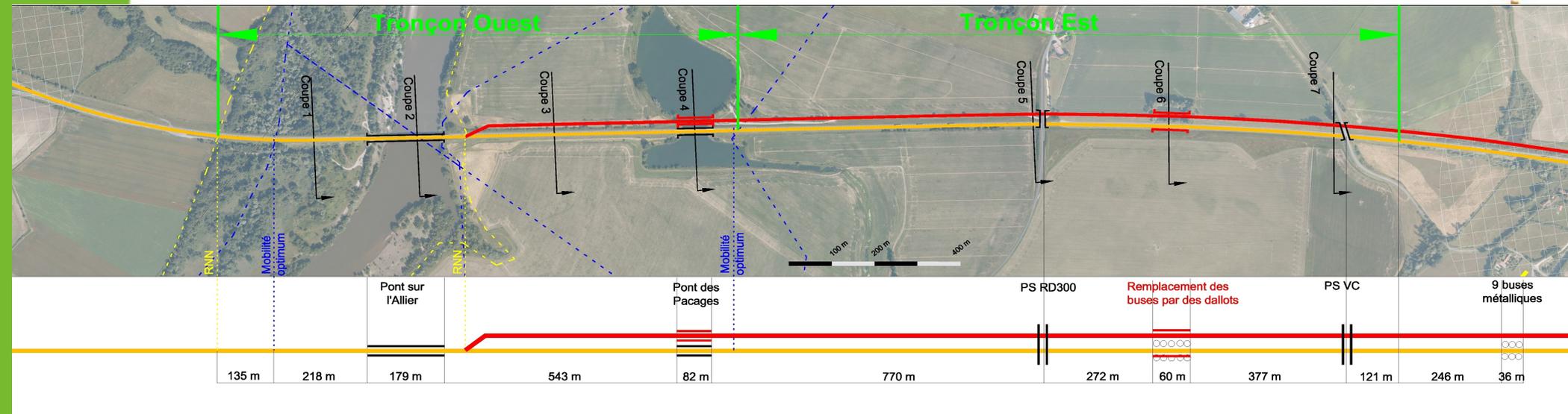
Variante 1e

Doublement du pont – élargissement
 en rive gauche → limite de la RNN
 en rive droite → espace mobilité optimum



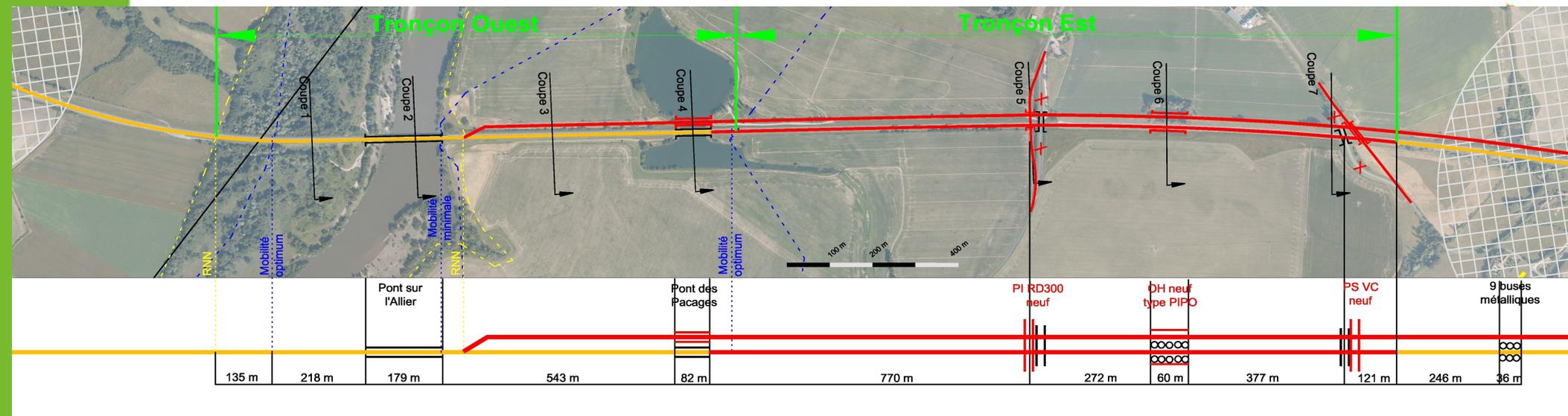
Variante 2a

Pont actuel bidirectionnel – doublement val d'Allier hors RNN



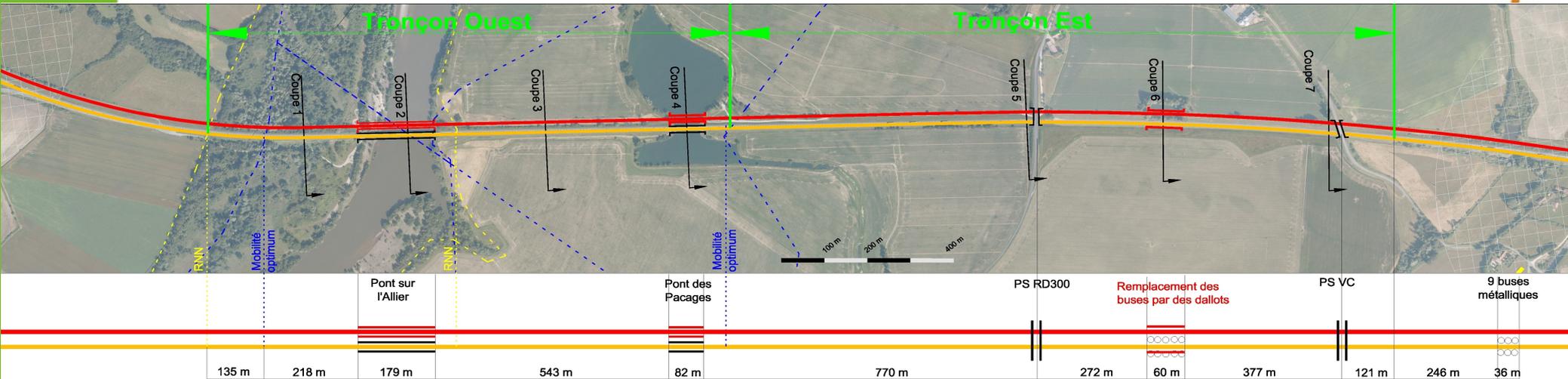
Variante 2b

Pont actuel bidirectionnel – doublement val d'Allier hors RNN – ré-haussement du profil en long



Variante 3

Doublement val d'Allier avec route à 2x1 voie -



Analyse multicritères

Tableau d'analyse pour le franchissement de la réserve naturelle nationale (RNN) et de l'Allier proprement dit

Critères	Variante 0 (pas de travaux) :		Variantes 2a et 2b :		Variantes 1a et 1b :		Variante 1c (espace de mobilité minimum) :
	Pont actuel bidirectionnel Pas de doublement val d'Allier		Pont actuel bidirectionnel Doublement val d'Allier hors RNN		Doublement du pont à l'identique.		Doublement du pont et élargissement de 218m en rive gauche (Limite de l'espace de mobilité minimum/optimum en rive gauche, Limite de l'espace de mobilité minimum en rive droite). Doublement val d'Allier
		Variante 2a	Variante 2b	Variante 1a	Variante 1b		
Niveau de service (trafic, fonctionnalités, confort pour l'utilisateur) (trafic le plus chargé sur cette section de la RCEA dans le 03 : 22 000 véh/j dont 3000 PL en 2017)	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de pointe	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de	Tronçon de xxx km à 2 voies (90 km/h) avec une 2x2 voies (130 km/h) de part et d'autre – source de ralentissement en heure de	Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service			Continuité de la 2x2 voies – Bon niveau de service
Sécurité routière – respect des règles	Largeur <u>oulable</u> ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC – Problème de référentiel pour le futur point d'échanges avec la RNT (échange dénivelé avec route bidirectionnelle sous	Largeur <u>oulable</u> ne permettant pas l'implantation d'un séparateur physique sur le TPC		Conformité aux règles – pas de problème de sécurité			Conformité aux règles – pas de problème de sécurité
Aspects techniques	Zones de transition (720 m) en Est et Ouest pour passer de 2x2 voies à un profil à 2 voies – conservation des ouvrages de décharge actuels (buses métalliques)	Élargissement côté nord – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Élargissement côté nord – Raccordement à l'ouest et à l'est par zones de transition – remplacement des 16 buses	Élargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge	Réhaussement du profil en long de la RCEA - Élargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge		Réhaussement du profil en long de la RCEA - Élargissement côté nord – Remplacement des 16 buses métalliques par un ouvrage de décharge – Déconstruction du remblai rive gauche et réalisation d'un ouvrage neuf de 218 m de long
Exploitation et phasage travaux	Mise à niveau technique (dispositifs de retenue / transport matières dangereuses) et environnementale (assainissement de la plate-forme) va nécessiter des alternats et/ou travaux de nuit	Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud		Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud			Construction nouvelle plate-forme côté nord puis basculement circulation pour travailler sur la chaussée sud (avec ouvrage sur l'Allier)
Hydraulique / inondabilité	Pas d'incidence – Idem fonctionnement actuel	Étude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact		Étude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact			Étude hydraulique (modélisation) permettra de mesurer l'impact (meilleure transparence)
Impacts sur le territoire de l'agglomération (sécurité en période de crise, AEP...)	Idem situation actuelle	Idem situation actuelle	RCEA non submersible (crue centennale)	Idem situation actuelle	RCEA non submersible (crue centennale)		RCEA non submersible (crue centennale)
Impact sur le milieu naturel	Néant	Limité à l'emprise de rélargissement		Limité à l'emprise de rélargissement			
Impact sur la mobilité de la rivière	Néant		Néant		Néant		Mobilité accrue
Procédure RNN	Néant		Néant		Oui		Oui
Coût (ordre de grandeur) de cette section	0 M€ TTC	6,5 M€ TTC		17,3 M€ TTC			40 M€ TTC
Surcoût par rapport à l'aménagement à 2x2 voies à l'identique		- 10,8 M€ TTC		0 M€ TTC			+ 22,7 M€ TTC

Merci de votre attention

