

Dossier de presse

Novembre 2022

L'autoroute A79, première autoroute à péage en flux libre en France

Autoroute entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire)



Présentation du projet ²

Une autoroute financée à 100% par le concessionnaire

Historique ³

Une mise en sécurité considérée comme prioritaire

Enjeux et objectifs ⁴

La sécurité des usagers, une priorité absolue
Le développement territorial et économique local

Péage en flux libre, une première en France ⁸

Le flux libre, mode d'emploi
4 options disponibles pour le paiement des trajets

Toutes les forces d'Eiffage réunies au service du projet ¹²

Une structure intégrée
La synergie des équipes

14 Continuité du trafic et sécurité des usagers pendant toute la durée du chantier

18 L'environnement au cœur du projet

L'intégration paysagère et architecturale
Le respect de la biodiversité
Économie de ressources naturelles et minimisation de l'empreinte énergétique
La compensation environnementale

21 Calendrier

22 Chiffres clés

L'A79 est une section autoroutière de 88 kilomètres entre Sazeret (Allier) et Digoïn (Saône-et-Loire), un axe transversal stratégique pour relier sur des trajets longue distance la façade atlantique française à l'Allemagne, la Suisse et l'Italie via le centre de la France.

Chaque jour, 10000 à 15000 véhicules composés à près de 40% de poids lourds empruntent cet itinéraire. Ce trafic de poids lourds très élevé, conjugué à une configuration routière devenue obsolète, accroissait significativement la gravité des accidents qui s'y produisaient. La section était particulièrement accidentogène : entre 2008 et 2017, 124 personnes ont perdu la vie entre Montmarault et Mâcon.

C'est pourquoi l'État a décidé en 2017 la construction de l'A79 confiée à ALIAÉ.

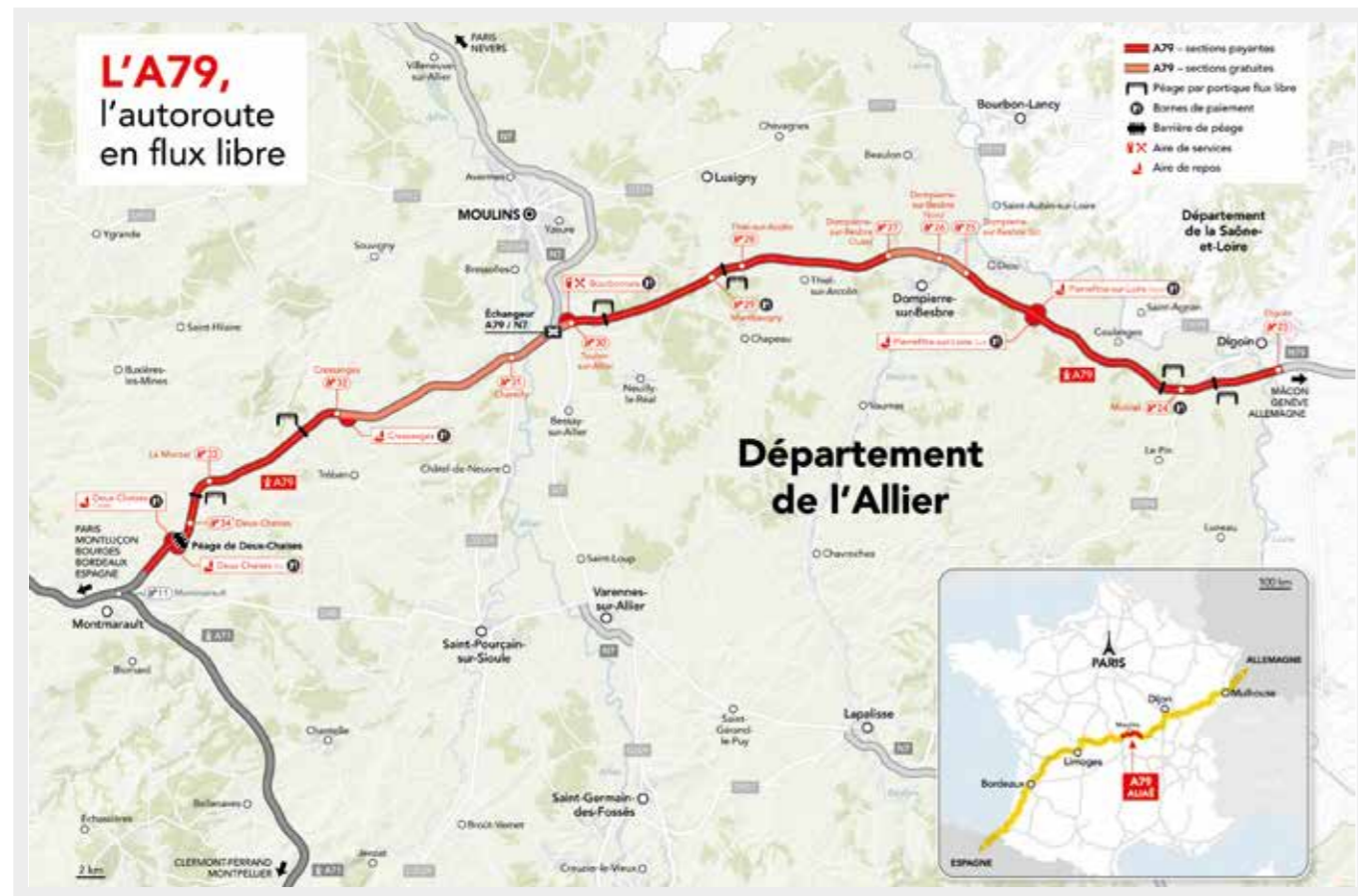
L'enjeu était une mise en sécurité rapide de la RN79 par une mise aux normes autoroutières nécessitant l'élargissement d'une section courante de 65 kilomètres et la requalification autoroutière de 23 kilomètres. Cette intervention devait par ailleurs favoriser les grands déplacements au sein de l'Europe tout en participant au développement économique local.

88 km
Longueur de l'A79

2 ans
Durée des travaux

2017
L'État décide de convertir la section entre Sazeret et Digoïn en autoroute concédée

Présentation du projet



Une autoroute financée à 100% par le concessionnaire

À l'issue d'un processus de sélection sur appel d'offres, puis d'une phase de négociation, l'État concédant a signé en mars 2020 le contrat de concession de l'A79 avec la société ALIAÉ. Ce concessionnaire autoroutier, spécifiquement créé pour l'A79, est une filiale du groupe Eiffage (détenue depuis juin 2022 à 99,9% par APRR et 0,1% par Eiffage SA).

Le contrat comprend le financement, la conception, l'aménagement, l'élargissement, la mise au standard autoroutier, ainsi que l'entretien, l'exploitation et la maintenance de l'autoroute A79 et de ses annexes entre Sazeret (03) et Digoin (71), mais aussi la perception du péage, pendant une durée de 48 ans.

Un financement sans aucune subvention publique

Le financement de cette infrastructure à péage, dont le coût d'investissement est de plus de 600 millions d'euros, a été intégralement assuré par le groupe Eiffage, sans aucune subvention publique. Le plan de financement était intégralement soutenu par le Groupe avec un niveau de fonds propres particulièrement élevé, à hauteur de 50%.



La solidité de notre plan de financement a contribué à la mise en sécurité rapide de l'itinéraire

« La structure financière, assumée à 100% par le groupe Eiffage a séduit la puissance politique et a assuré une souplesse permettant d'accélérer la mise en chantier de l'infrastructure, et donc sa mise en service, au bénéfice de la sécurité et des usagers. »

Isabelle Lacharme
Directeur opérationnel ALIAÉ



Historique

Une mise en sécurité prioritaire

Le projet de mise en sécurité de la RN79 par une mise à 2x2 voies sur tout son linéaire remonte à 1983. Près de 40 ans plus tard, cet objectif, qui a toujours été considéré comme prioritaire par les pouvoirs publics, est atteint.

Sur une longueur totale d'environ 630 kilomètres, un peu plus de 400 kilomètres ont ainsi été élargis au fil des ans. Alors que le tronçon ouest, entre Royan et Limoges (209 kilomètres), a été réalisé aux trois quarts, le tronçon central, entre Limoges et Sazeret (179 kilomètres), est achevé depuis 2011, en partie sous forme autoroutière (A71).

Le tronçon est, de Sazeret à Chalon-sur-Saône et à Mâcon (210 kilomètres), qui inclut l'autoroute A79, est quant à lui resté jusque récemment constitué d'une route à deux voies.

C'est pour accélérer la mise à 2x2 voies de ce tronçon que le ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports a lancé en avril 2017 un appel d'offres pour la mise en concession autoroutière de la section de 88 kilomètres située entre l'A71, à Sazeret (Allier), et l'échangeur de Digoin (Saône-et-Loire).

+ de 600 millions d'euros
Montant de l'investissement en propre par Eiffage

150
ouvrages d'art neufs ou requalifiés

Enjeux et objectifs

Dès la remise de l'infrastructure par l'État, plusieurs actions ciblées ont permis de réduire le risque de collisions frontales.



48 ans
Durée de la concession

2 circuits
de surveillance avec
des agents dédiés
24h/24 et 7j/7

Durée des travaux
2 ans

La sécurité des usagers, une priorité absolue

Une mise en sécurité rapide de la RN79 dès la reprise d'exploitation

Le premier enjeu de la concession a été celui de la mise en sécurité de l'infrastructure. Entre 2008 et 2017, 124 personnes ont perdu la vie entre Montmarault et Mâcon. L'objectif premier était de réduire drastiquement le nombre d'accidents sur cette portion de route, dès sa reprise d'exploitation puis grâce à sa mise aux normes autoroutières.

Dès la remise de l'infrastructure par l'État, plusieurs actions ciblées ont permis de réduire le risque de collisions frontales. Il a été question notamment de neutraliser les principaux obstacles latéraux et de renforcer la signalisation ainsi que les dispositifs de sécurité.

De plus, les équipes d'APRR, qui disposent d'une présence locale, ont déployé une organisation dédiée mobilisant les moyens humains et matériels nécessaires à la mise en sécurité rapide de la RN79.

Depuis sa mise en service le 4 novembre 2022, deux circuits de surveillance avec des agents dédiés 24h/24 et 7j/7 ont été mis en place. Présents sur le tracé, les agents sont en liaison radio permanente avec le PC régional APRR situé à Genay, qui contribue également en temps réel à la surveillance du réseau grâce à de nombreux équipements installés (réseau d'appel d'urgence, caméras de surveillance, boucles de comptage et de vitesse, panneaux à messages variables, stations météo...).

Les usagers peuvent signaler un événement soit en utilisant un poste d'appel d'urgence, soit au moyen de l'application gratuite « SOS Autoroute » téléchargeable sur smartphone, qui permet une géolocalisation de l'utilisateur.

Ces interventions ont permis d'améliorer, dès la reprise d'exploitation, les conditions de circulation qui se confirment aujourd'hui avec la mise en service de l'A79.

Un projet réalisé dans des délais très courts

C'est pour accélérer la mise en sécurité définitive et répondre aux recommandations de la commission d'enquête de la procédure d'utilité publique que le groupement concessionnaire a proposé à l'État concédant de mettre en service l'A79 dans des délais extrêmement courts. Le groupement a ainsi achevé ce projet 31,5 mois après l'entrée en vigueur de la concession.

Pour parvenir à tenir cet engagement, de nombreuses démarches ont été réalisées en temps masqué, comme les demandes d'autorisations administratives (dossier loi sur l'eau...) et de nombreux diagnostics (inventaires faune/flore, investigations des eaux superficielles et souterraines...).

Par ailleurs, le groupement a mis en place une organisation compacte et des méthodes de chantier optimisées afin de réaliser les travaux de mise au standard autoroutier en seulement 2 ans.

ZOOM

L'expertise APRR au service de l'A79

L'exploitant APRR possède une expérience éprouvée en matière de mise en sécurité d'infrastructures existantes avec les reprises récentes de la RN145 devenue l'A714, de la RN79 à Mâcon devenue A406 et des RN7 et RN489 devenue l'A89.

Le développement territorial et économique local

L'A79 est aussi conçue pour favoriser le développement territorial. Bien que le trafic de transit soit particulièrement important, l'infrastructure est un vecteur d'échanges et de lien au niveau local. Ce lien est favorisé par une mesure particulièrement forte: les automobilistes peuvent circuler gratuitement sur la section Cressanges - Toulon (17 kilomètres) et sur la section de Dompierre (6 kilomètres).

Par ailleurs, pour encourager l'utilisation de l'infrastructure payante par les utilisateurs locaux ou pour la desserte locale, ALIAÉ propose une politique tarifaire très attractive avec une formule télépéage offrant jusqu'à 60% de réduction sur les trajets. Cette réduction s'applique dès le premier euro réalisé sur les trajets selon un barème dépendant du nombre de passages effectués dans le mois. Les aires de repos et de services jouent également un rôle de proximité important. En plus des aires de Pierrefitte et des haltes de Deux-Chaises au niveau de la barrière de péage, deux aires de repos (Dompierre Ouest et Cressanges) et une aire de services (Toulon-sur-Allier) sont accessibles à la fois par l'autoroute et par la voirie locale.

Notre action contre les nuisances sonores

Des campagnes d'études acoustiques et l'exploitation de modèles numériques ont permis de projeter l'impact sonore de la nouvelle infrastructure. Plus de 6500 mètres linéaires de protections acoustiques sont déployés. Ces protections prennent la forme de merlon de terre ou d'écrans.



ZOOM



3 AIRES DE REPOS (sur les 88 km)

- Parking VL/PL
- Covoiturage
- Sanitaires et douches pour les chauffeurs poids lourds
- Bâtiment d'accueil: mange-debout, distributeurs de boissons et snack, wi-fi gratuit
- Bornes de paiement flux libre
- Espace détente et pique-nique

1 AIRE DE SERVICES (Le Bourbonnais - Toulon-sur-Allier)

- Offre de restauration locale
- Parking pour VL/PL
- Station carburants VL/PL
- Station de recharge rapide pour véhicules électriques
- Prises spéciales pour camions frigorifiques
- Sani-stations bus et camping-car
- Arrêt transport en commun pour le prolongement de la ligne de bus H Aléo
- Bornes de paiement flux libre
- Espace détente et pique-nique
- Espace événementiel
- Sanitaires et douches gratuits pour les chauffeurs poids lourds
- Wi-fi gratuit

Favoriser l'emploi local et l'insertion

«C'est le chantier du siècle pour le département», annonçait courant 2020 Claude Riboulet, Président du Conseil départemental de l'Allier, dans le journal La Montagne. Et de fait, le concessionnaire ALIAÉ a soutenu à travers le chantier l'emploi local.

Un partenariat avec Pôle Emploi a permis la formation et l'embauche de personnes en recherche d'emploi sur l'ensemble du département.

Plus de 500000 heures de travail ont été réalisées en insertion (chômeurs de longue durée, travailleurs handicapés...) durant les phases de construction.

Irriguer le tissu économique local

Le concessionnaire ALIAÉ a eu la volonté d'irriguer le tissu économique local en allouant 226 millions d'euros de travaux à des entreprises tierces et PME, notamment via la mise en œuvre d'une politique d'achats responsables favorisant les entreprises locales, en particulier les PME-PMI, autant dans les objectifs contractuels que dans les pratiques: sollicitation du tissu local de fournisseurs et sous-traitants, consultation, sélection des offres.

Cette opération a également été l'opportunité de créer un effet de levier local permettant à de multiples prestataires ou sous-traitants de s'engager dans une démarche de progrès environnemental (par exemple, en obtenant la certification ISO 14001).

«C'est le chantier du siècle pour le département»

Claude Riboulet
Président du Conseil départemental de l'Allier

1 200
personnes
au pic du chantier

17%
des heures de travail
consacrées à l'insertion

33%
du montant des travaux
alloué à des entreprises
tierces et PME

Péage en flux libre, une première en France

L'A79 est la première autoroute française avec péage en flux libre, sans barrière de péage physique. Voulue par la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019, le péage en flux libre a déjà été adopté dans plusieurs pays européens (Autriche, Espagne, Portugal) ainsi qu'au Brésil, Chili, aux Etats-Unis et en Inde. Et plusieurs projets sont annoncés en France sur l'A4, l'A13-l'A14, l'A69 et l'A412.

Fini les gares de péage et les files d'attente. Les portiques et la technologie mis en œuvre ont été conçus et fournis par l'un des leaders mondiaux. Le dispositif est constitué de caméras infrarouge, d'antennes télépéage et de capteurs auxquels s'ajoute une couche d'intelligence algorithmique qui permet de faire communiquer les équipements entre eux et vers le système de back office permettant la facturation et le recouvrement du péage en flux libre.

La suppression des barrières physiques apporte plusieurs avantages, tant au bénéfice des utilisateurs que de la collectivité :

- Une moindre consommation de carburant et des émissions de CO₂ en baisse car les véhicules peuvent maintenir une vitesse constante en passant sous les portiques.
- Une circulation plus fluide avec une diminution des risques de bouchon et un gain de temps de trajet.
- Une diminution du stress à l'abord des péages, donc plus de sérénité et de confort pour les automobilistes.
- Une réduction de l'artificialisation des sols grâce à des infrastructures de péage réduites.
- Une meilleure sécurité des personnels en réduisant le temps de présence nécessaire sur les voies de circulation.

Un système de perception du péage sans barrière, dit péage en flux libre.



1^{re} autoroute à péage en flux libre en France

16 hectares Emprise préservée grâce à l'installation du système en flux libre

ZOOM

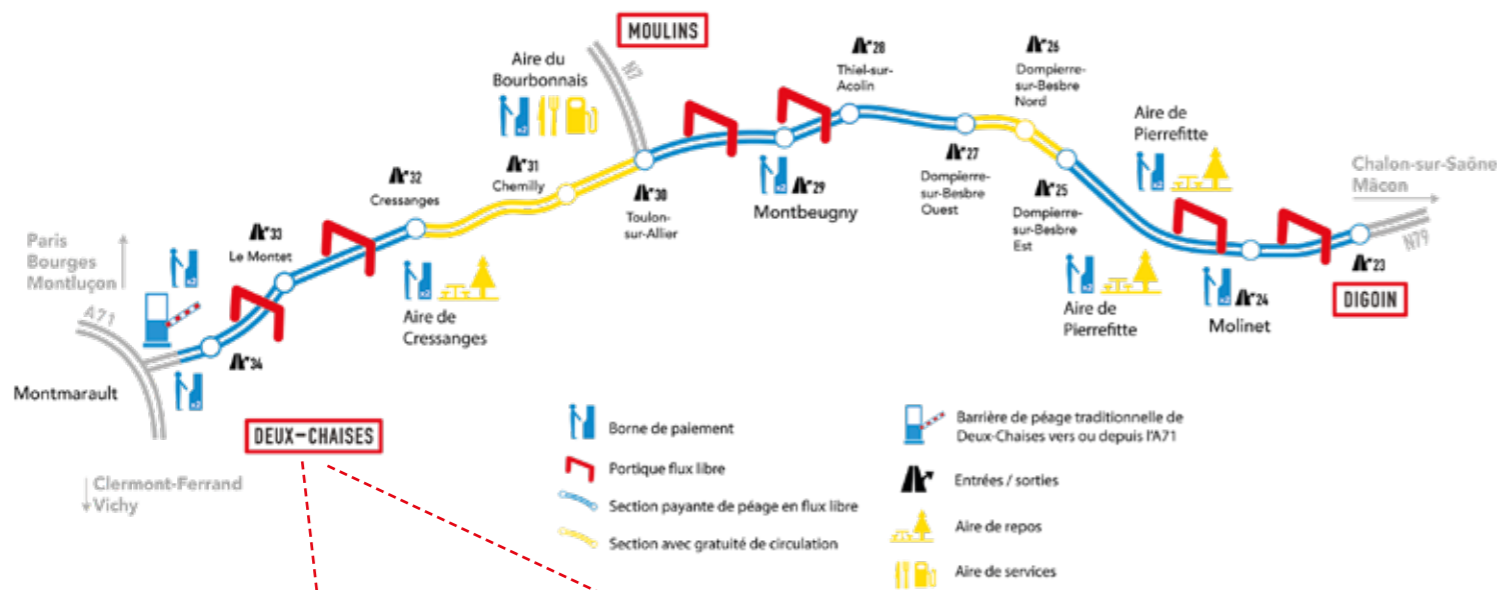
Protection des données : un dispositif conforme au RGPD

Les systèmes logiciels pour le paiement sur site internet et les bornes à pied sont développés en France et Eiffage en est l'éditeur. Les données sont hébergées en France.

- Le système d'identification du flux libre est conforme au RGPD et ne lit les plaques d'immatriculation qu'à des fins de perception et de facturation du péage.
- Le droit d'accès aux données et de rectification est garanti à tous les clients.
- Le processus de contrôle de la protection des données personnelles est rigoureux et assuré avec un DPO (Data Protection Office) et un référent RGPD, aussi bien chez Eiffage que chez APRR.

Le flux libre, mode d'emploi

Sur les 88 kilomètres de l'A79, 6 portiques équipés de caméras infrarouge permettent d'identifier, quelles que soient les conditions météo, le badge télépéage ou la plaque d'immatriculation et le type de véhicule, déclenchant automatiquement la facturation.





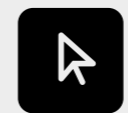






Vers l'**A71**

Quand j'arrive à la barrière de péage de Deux-Chaises, en direction de l'ouest, je prends un ticket d'entrée sur le système de péage classique de l'A71. Bien sûr, je m'assure d'avoir réglé mon trajet sur l'A79 via l'une des options de paiement du péage en flux libre.

Vers l'**A79**

Quand j'arrive à la barrière de péage de Deux-Chaises, en direction de l'est, je règle mon trajet A71 avant de poursuivre sur le réseau flux libre. Si j'emprunte ensuite une section payante de l'A79, je devrai régler mes trajets via l'un des 4 moyens de paiement du péage en flux libre.

4 options disponibles pour le paiement des trajets

1 ▶	BADGE TÉLÉPÉAGE	 véhicule léger ou poids lourd	→ Le badge est détecté à chaque passage sous les portiques et la facturation se fait en fin de mois . → Il est valable sur toutes les autoroutes de France .	
2 ▶	INSCRIPTION PLAQUE	 (IBAN ou CB)	→ Le client enregistre simplement son numéro de plaque d'immatriculation et ses coordonnées bancaires sur le site www.aliae.com → La plaque est détectée à chaque trajet et le prélèvement se fait chaque semaine .	
3 ▶	EN LIGNE	 www.aliae.com	→ Après son passage, le client dispose de 72 heures pour payer, en rentrant son numéro de plaque d'immatriculation.	 Carte bancaire  Carte accréditive : DKV, Shell, Total
4 ▶	SUR BORNE	 borne de paiement ou « borne à pied »	→ 16 bornes de paiement sont mises à disposition sur les aires de repos ou de services de l'autoroute A79. → Les clients peuvent y payer leur trajet lors de leur pause sur le parcours .	 Carte bancaire  Carte accréditive : DKV, Shell, Total  Espèces

Une modulation tarifaire en fonction de critères environnementaux

L'A79 est la première autoroute en France à proposer ce type de tarification :

- pour les véhicules à très faibles émissions, c'est-à-dire les voitures bénéficiant de la vignette Crit'air 0 (100% électrique)
- pour les poids lourds : selon les normes européennes d'émissions (norme Euro)

ZOOM

Toutes les forces d'Eiffage réunies au service du projet



Une structure intégrée

ALIAÉ

Autoroute de Liaison Atlantique Europe
Maître d'ouvrage

L'État a confié à la société concessionnaire ALIAÉ, filiale du groupe Eiffage, le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de l'A79 pour une durée de 48 ans. ALIAÉ a ensuite confié à APRR l'exploitation et la maintenance de cette autoroute nouvelle génération.

CLEA

Construction de la Liaison Europe Atlantique

Groupement concepteur-construteur

Pour réaliser l'A79, ALIAÉ s'est appuyé sur le GIE CLEA, groupement chargé de concevoir et de construire l'infrastructure. Celui-ci était constitué de plusieurs entités d'Eiffage Génie Civil. La maîtrise d'œuvre intégrée au groupement a été confiée aux bureaux d'études d'Eiffage Génie Civil, d'APRR, de Clemessy et d'Egis.

Des terrassements aux équipements de chaussées en passant par le génie civil des ouvrages d'art ou la mise en œuvre des enrobés constitutifs des chaussées, toutes les expertises d'Eiffage Génie Civil, Eiffage Route et Eiffage Métal ont été mobilisées pour relever les défis techniques du chantier.

APRR

Exploitant

Le concessionnaire ALIAÉ a confié à APRR l'exploitation et la maintenance de l'A79 sur la durée de la concession. Ces attributions comprennent la gestion du trafic, l'entretien et la maintenance courante des ouvrages et des équipements, ainsi que la perception des recettes de péage.

APRR possède une expérience de plus de 50 ans dans le domaine de l'exploitation d'infrastructures autoroutières avec un réseau de plus de 2400 kilomètres gérés en France.

Cet exploitant d'envergure nationale dispose par ailleurs d'une connaissance fine du territoire puisqu'elle est la seule société d'autoroute présente dans l'Allier (concessions de l'A71 entre Bourges et Clermont-Ferrand, de l'A714, entre l'A71 et Montluçon, et de l'A719, qui relie l'A71 à Vichy).

Les équipes d'APRR ont par ailleurs réalisé les travaux de mise à 2x2 voies sur 4 kilomètres à hauteur de Montmarault, en continuité de l'A79.

La synergie des équipes

L'engagement de tous les métiers et de toutes les forces du groupe Eiffage a permis de répondre de manière optimale aux enjeux majeurs du projet. Dès la remise de l'infrastructure par l'État, cette organisation compacte a assuré une reprise de la RN79 dans les meilleures conditions.

En phase travaux, le partage clair des responsabilités et les synergies dégagées par les complémentarités des métiers ont garanti la maîtrise du calendrier de réalisation tout en assurant une sécurité optimale pour les usagers et les équipes travaux.



”

**Un pour tous,
tous pour un !**

« La structuration en groupement intégré de conception-réalisation composé d'entreprises du groupe Eiffage nous procure une réelle force collective. Elle permet tout à la fois de mutualiser les moyens de production, d'éviter les pertes d'informations et de supprimer les individualismes d'entreprises ; l'intérêt de chacun et l'intérêt de tous étant ici convergents »

Isabelle Lacharme
Directeur opérationnel ALIAÉ



L'élargissement à 2x2 voies a été réalisé sans interruption du trafic. Les largeurs de voies et les vitesses ont été adaptées, afin de garantir la sécurité des usagers et du chantier mais aussi afin de minimiser la gêne et les nuisances pour les usagers.

Continuité du trafic et sécurité des usagers pendant toute la durée du chantier

Un chantier phasé

Pour les équipes de travaux et pour l'exploitant, le maintien du trafic durant toute la durée du chantier a représenté un véritable défi organisationnel.

Pour atteindre cet objectif, les travaux d'élargissement ont été réalisés en seulement deux phases :

- la première a consisté à réaliser deux nouvelles voies sur le côté de la RN79 ;
- la seconde, amorcée par le basculement de la circulation sur la chaussée nouvellement réalisée, a consisté à requalifier les deux voies existantes de l'ancienne RN79 (voir infographie).

Grâce à une séparation matérialisée par des plots en béton armé, les conditions de sécurité ont été renforcées pour les usagers et pour le personnel de chantier pendant toute la durée des travaux.

Une méthodologie en 2 phases a été appliquée zone par zone (par « pianotage ») sur tout le linéaire de l'infrastructure, si bien que des sections neuves à 2x2 voies ont été mises en circulation progressivement.



La conception a été optimisée pour accélérer la mise en sécurité de l'itinéraire

« La conception de l'infrastructure intégrait des choix qui ont permis d'optimiser le planning des travaux, et donc d'accélérer la mise en sécurité de l'itinéraire. Nous avons ainsi décidé de standardiser les douze viaducs neufs qui jalonnent le parcours. Ils possèdent tous une largeur utile de 11 mètres et une structure mixte alliant des poutres métalliques avec des tabliers préfabriqués en béton armé. Leur mode de réalisation était également identique, ce qui a permis de minimiser leur délai de construction, mais aussi de sécuriser les principaux chemins critiques : en cas de besoin, les équipes et matériel pouvaient facilement être repositionnés. »

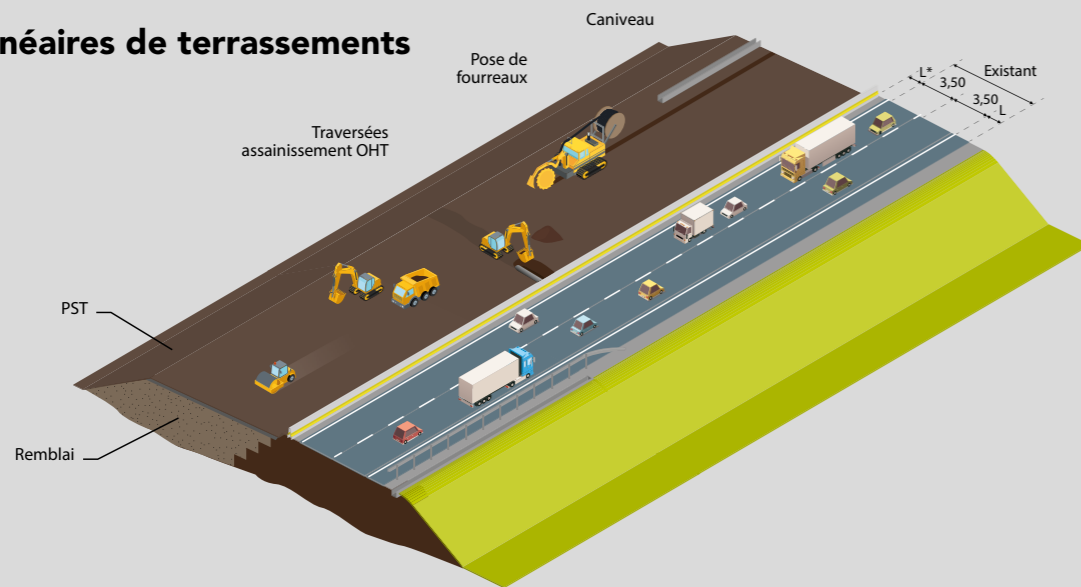
Christophe Sandré
Directeur du projet pour CLEA

Le phasage des travaux sur une section courante

Phase 1 Réalisation des deux nouvelles voies

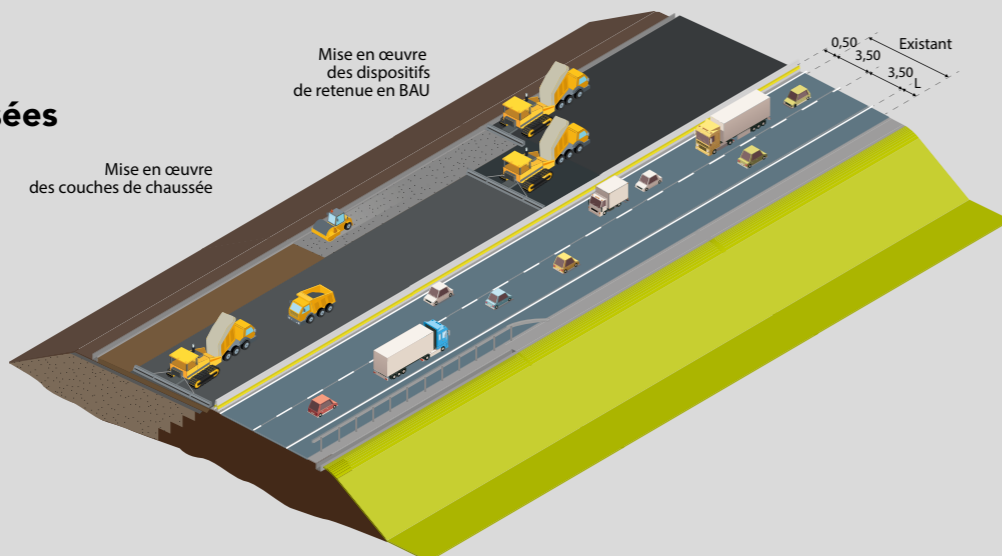
La première phase de travaux est située du côté à élargir. Durant cette phase, les abords de la route sont tout d'abord préparés et terrassés (étapes A et B), afin de créer la largeur nécessaire aux deux nouvelles voies. Les réseaux et ouvrages d'assainissement nécessaires au bon fonctionnement de l'infrastructure sont installés à cette occasion.

Étape B Travaux linéaires de terrassements

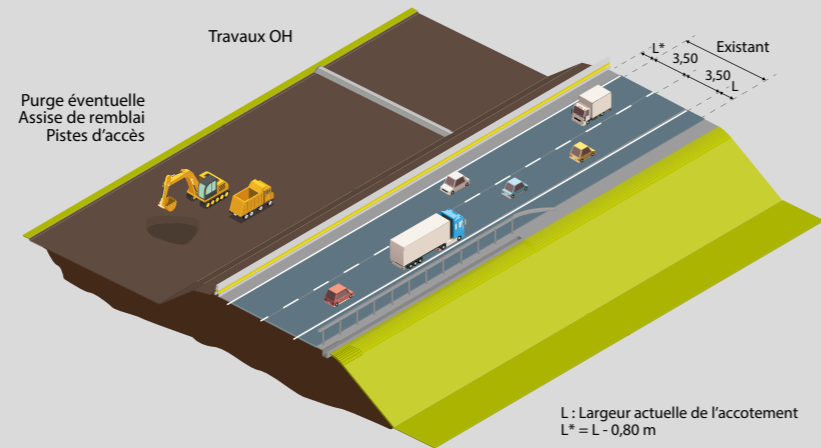


Une fois le remblai porteur compacté et configuré à la bonne largeur, cette plateforme est prête à accueillir la chaussée. Les différentes couches d'enrobés sont alors mises en œuvre, puis la signalisation horizontale provisoire, ainsi que les équipements de sécurité (étape C) sont installés. La partie élargie est alors prête pour accueillir les véhicules.

Étape C Réalisation des chaussées



Étape A Préparation des travaux

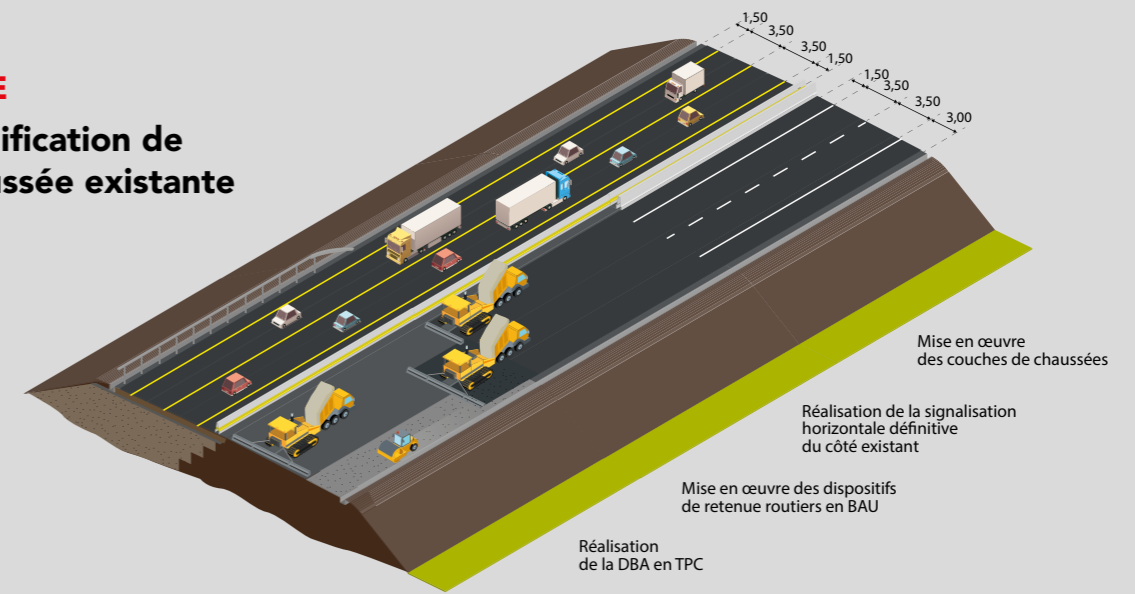


Phase 2 Requalification des deux voies existantes

Pour cette seconde phase, la circulation est basculée sur les nouvelles voies, permettant aux équipes travaux de se consacrer à la requalification de la RN79.

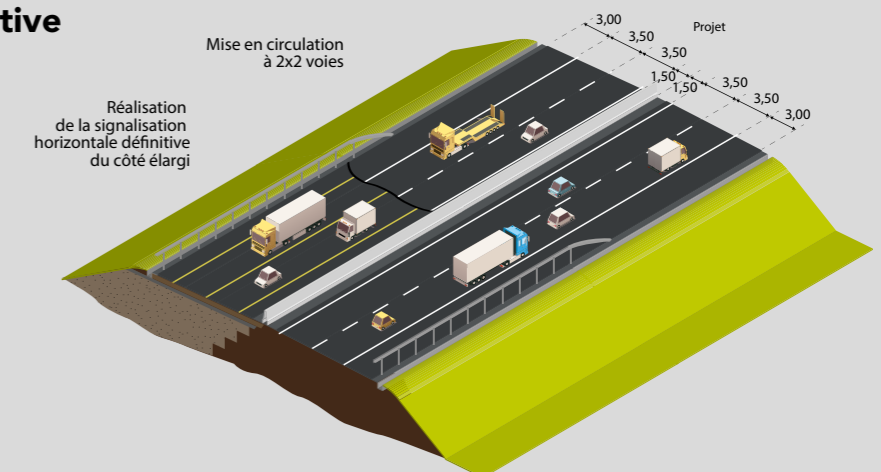
Tandis que les dispositifs de sécurité sont déposés, les chaussées existantes sont rabotées, et les réseaux et ouvrages hydrauliques sont prolongés (étape D). Une fois cette plateforme reconfigurée, les différents ateliers de réalisation de la chaussée se succèdent : mise en œuvre des enrobés (intégrant au minimum 20% de fraisats d'enrobés issus du rabotage de l'ancienne chaussée), création de la signalisation horizontale définitive et des dispositifs de retenue routiers sur la bande d'arrêt d'urgence.

Étape E Requalification de la chaussée existante



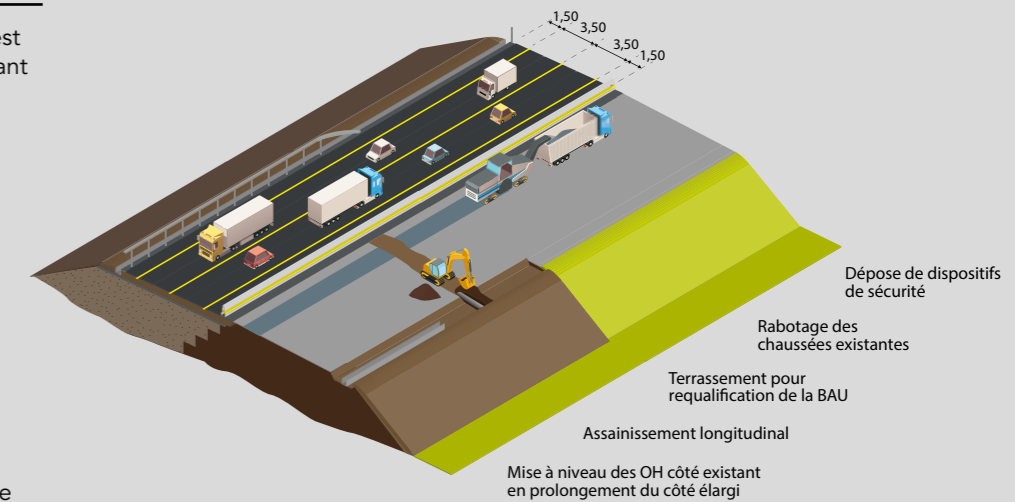
La RN79 est alors requalifiée. L'ensemble de la nouvelle A79 peut être mise en configuration définitive. La circulation s'établit maintenant sur 2x2 voies (étape F).

Étape F Mise en configuration définitive



BAU = Bande d'arrêt d'urgence
OHT = Ouvrages hydrauliques de traitement
OH = Ouvrages hydrauliques
DBA = Double en béton adhérent
TPC = Terre-plein central

Étape D Requalification de la chaussée existante



L'environnement au cœur du projet

L'intégration paysagère et architecturale

L'intégration paysagère et architecturale de l'A79 obéit à un principe de sobriété et d'élégance. Le tracé valorise les séquences paysagères traversées en respectant les particularités et en veillant à apporter une cohérence globale à l'ensemble de l'infrastructure.

Les ouvrages d'art ont été conçus pour offrir des points de vue aux automobilistes sur les différents environnements bordant le tracé tout en restant perméables dans leur lecture paysagère. Les éléments architecturaux des ouvrages d'art élargis, tels que les corniches, les piles, culées ou les murs de soutènement ont été traités avec simplicité, privilégiant la qualité des assemblages et des détails.

Le respect de la biodiversité

L'inventaire de la faune et de la flore présentes le long du tracé de l'A79 a permis d'établir la présence d'une dizaine d'espèces d'animaux et de végétaux à valeur patrimoniale forte. Ces espèces font l'objet de procédures réglementaires environnementales particulières.

Pour limiter l'impact de la route sur le déplacement de la faune mais aussi de la flore, la transparence écologique du tracé retenu de l'A79 a été améliorée. Pour ce faire 40 ouvrages hydrauliques, destinés à permettre le bon écoulement des cours d'eau sous l'infrastructure, ont été repris et améliorés pour offrir une largeur suffisante au passage de la faune d'un côté à l'autre de l'autoroute.

Par ailleurs, un passage pour la grande faune de 20 mètres de large destiné à faciliter la traversée de l'autoroute notamment par les grands mammifères terrestres, a été construit.

Enfin, des franchissements spécifiques, accompagnés d'un réseau d'éléments paysagers structurants (chiroportiques, phares acoustiques...) ont été créés pour permettre le guidage des chiroptères.



La réserve naturelle du Val d'Allier

Le franchissement de l'Allier a fait l'objet d'un traitement particulier car la dernière rivière sauvage de France, qui a donné son nom au département, traverse la réserve naturelle du Val d'Allier et connaît des périodes de crues importantes. Il s'agissait donc de concevoir un franchissement offrant une totale transparence hydraulique. C'est ainsi que l'A79 traverse le Val d'Allier sur une succession d'ouvrages d'art, dont le plus important, le viaduc sur l'Allier, a doublé de longueur (416 mètres) afin de redonner de la mobilité à cette rivière. Ces ouvrages disposent également d'une revanche d'1 mètre au niveau de crue centennale de l'Allier afin de laisser les eaux s'écouler librement.



Quelques espèces remarquables présentes sur le trajet

La loutre d'Europe

Ce mammifère aquatique est présent dans les cours d'eau de l'Allier. L'élargissement des ouvrages hydrauliques de l'A79 facilite son passage d'un côté à l'autre de l'infrastructure.



La cistude d'Europe

Cette tortue d'eau douce s'épanouit dans l'Allier, un département qui dispose de nombreux étangs. Outre les ouvrages hydrauliques qui lui permettent de traverser l'infrastructure sans entrave, des mesures ont été prises en phase chantier pour sauvegarder les sites favorables à sa ponte.



L'orme lisse

La suppression des enrochements dans la réserve naturelle du Val d'Allier a nécessité la coupe de certains pieds de cet arbre protégé régionalement. En mesure d'accompagnement, un partenariat local a été monté avec le lycée horticole de Montravel (Villars - 42) dont les élèves ont récolté les graines des ormes lisses identifiés et se sont chargés de les faire pousser en pépinière. Ces jeunes pousses seront replantées à proximité de là où vivaient leurs aînés.





ZOOM

Collecte et assainissement des eaux pluviales

Le projet intégrait également la mise aux normes du système d'assainissement. L'ensemble de l'infrastructure de l'A79 est doté d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme routière, lesquelles sont acheminées vers des bassins de traitement. Débarrassée de ses polluants, l'eau retrouve ensuite le milieu naturel. Ces ouvrages ont également la capacité de piéger une pollution accidentelle.

Économie de ressources naturelles et minimisation de l'empreinte énergétique

Sur le projet de l'autoroute A79, la limitation de la consommation de matériaux et la réduction des émissions de CO₂ ont été une priorité. Un fond d'arbitrage carbone a été mis en place par Eiffage. Il a permis de financer la différence de coût des solutions techniques plus économes en CO₂ mais plus onéreuses par rapport à des solutions classiques. De nombreuses actions ont ainsi été entreprises comme par exemple :

- le réemploi des matériaux de déblais : 98 % des matériaux excavés et 100 % des enrobés rabotés la RN79 ont été réutilisés sur le chantier. Des fraisats recyclés venant d'autres chantiers ont aussi été exploités (soit au total 350 000 tonnes d'enrobés réutilisés) ;
- une bande transporteuse de 1,7 kilomètre a été mise en place, elle a permis d'acheminer 1 000 000 m³ de matériaux depuis une carrière à proximité jusqu'au chantier, et évité la rotation de 160 000 camions sur les voiries locales durant les travaux ;
- des panneaux photovoltaïques ont été installés sur le toit du centre d'exploitation de l'A79 à Diou pour produire environ 300 000 kWh/an (soit la consommation annuelle de plus de 25 maisons individuelles) ;
- le report modal et le covoiturage ont été favorisés par la construction de places de stationnement réservées et connectées avec les réseaux de transports en commun.

La compensation environnementale

Dans son approche environnementale, le concessionnaire ALIAÉ a suivi une stratégie issue de la loi Biodiversité de 2016, qui impose aux porteurs de projets de prendre des mesures visant en priorité à éviter les atteintes à l'environnement ou, à défaut, d'en réduire la portée ainsi qu'à compenser les atteintes qui n'auraient pu être évitées ou réduites.

L'action la plus efficace pour limiter un impact étant l'évitement, l'emprise du projet a été optimisée pour minimiser son empiètement sur les espaces agricoles et naturels. Le recours à la solution du péage en flux libre, concourt fortement à cette optimisation en permettant d'éviter les impacts sur environ 16 hectares bruts d'espaces naturels.

De nombreuses mesures de réduction vis-à-vis des impacts sur l'eau, les espèces et les habitats ont été ensuite mises en œuvre.

Après évitement et réduction, la dette compensatoire au titre des espèces protégées s'établit à environ 380 hectares. ALIAÉ s'est ainsi engagé à restaurer ou développer autant d'hectares de milieux forestiers, bocagers, et de zones humides en partenariat avec des sylviculteurs, agriculteurs garantissant des pratiques écologiquement vertueuses.

Calendrier

Les dates clés du projet

2019

13 juin

Désignation par le ministère des Transports du groupement Eiffage/APRR comme concessionnaire pressenti unique. Les études techniques et environnementales du projet sont enclenchées.

12 septembre

Désignation par le ministère des Transports du groupement Eiffage/APRR comme concessionnaire attributaire.

2020

Mars

Signature du contrat de concession avec l'État.

Mobilisation par APRR (l'exploitant) des moyens humains et matériels pour reprendre l'exploitation de la RN79.

Août

Signature de l'arrêté préfectoral portant autorisation environnementale

Septembre

Démarrage des travaux



2022

30 juin

Mise en service des 30 premiers kilomètres de la section Montmarault Chemilly et ouverture de la barrière de péage de Deux-Chaises

Transfert par Eiffage à sa filiale APRR de la société ALIAÉ

31 octobre

Fin des travaux sur la section courante

4 novembre

Mise en service de l'A79

Chiffres clés

En résumé

88 km Longueur de l'A79	48 ans Durée de la concession à partir de la signature du marché	+ de 600 millions d'euros d'investissement	21 communes traversées
12 échangeurs	3 aires de repos	2 haltes simples	1 aire de services

Le chantier

65 km d'élargissement de section courante	23 km de requalification autoroutière	+ de 500 000 heures travaillées en insertion
1 200 personnes au pic du chantier	678 millions d'euros de coût de conception-construction	226 millions d'euros de travaux alloués à des entreprises tierces ou PME

Les travaux

90 000 m³ de béton	92 ouvrages existants requalifiés	3,5 millions de m ³ de déblais	1 000 000 T d'enrobés
57 ouvrages d'art neufs, dont le viaduc de l'Allier, long de 416 mètres	350 000 tonnes de fraisats d'enrobés issus du rabotage de la chaussée existante mais aussi issus d'autres chantiers seront réutilisées dans la formulation des nouveaux enrobés		

Le respect de la biodiversité

10 espèces floristiques ou faunistiques patrimoniales recensées le long de l'A79	40 ouvrages hydrauliques élargis pour améliorer la transparence écologique de l'infrastructure
71 000 nouveaux plants labellisés « végétal local »	380 ha de surfaces de compensation





Retrouvez toutes les informations de l'A79 sur :
<https://www.aliae.com>

Contact presse Eiffage

Bénédicte Dao
Tél.: +33 1 71 59 22 28
benedicte.dao@eiffage.com

Contact presse ALIAÉ

Nadège Sparhubert
Tél.: +33 7 60 58 52 85
nadege.sparhubert@aprr.fr