

L'Autoroute A75 (section Clermont-Ferrand – Séverac-le-château), facteur d'aménagement du territoire et de développement économique ?



Source : DIR du Massif Central

Maximilien PIQUANT
Chef de projet en économie des transports
Docteur en Géographie des transports
Egis Mobilité
maximilien.piquant@egis.fr

Guillaume LE LORC'H
Ingénieur d'études
Egis Mobilité
guillaume.lelorch@egis.fr

Introduction

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit que les grandes infrastructures de transport fassent l'objet, après réalisation, d'un bilan de leurs effets économiques et sociaux (bilan « LOTI »).

L'objectif du bilan est :

- De recenser l'ensemble des effets produits par l'infrastructure, en matière de transport, d'environnement, de socio-économie et d'aménagement du territoire,
- De les comparer à ceux qui avaient été pré-supposés dans le cadre des dossiers d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

La Direction Régionale des Routes, en tant que maître d'ouvrage, a confié à la Direction Régionale de l'Équipement Auvergne la réalisation du bilan LOTI de l'autoroute A75, sur la partie située entre Clermont-Ferrand et Séverac-le-Château (incluant la déviation de Séverac). La

mission a été confiée à Egis Mobilité (Groupe Egis) qui dispose d'une douzaine de références en matière de Bilans LOTI.

Le présent article consiste en une synthèse des principales conclusions de l'étude.

L'autoroute A75, « La Méridienne »

L'autoroute A75, née d'une décision remontant à 1975, s'inscrit dans le cadre du plan routier Massif Central visant à désenclaver le territoire. Appelée également « La Méridienne », elle traverse le Massif Central du nord au sud et relie Clermont-Ferrand à Béziers (figure 1).

La plupart des 350 km d'autoroute sont non concédés, hormis le passage par le viaduc de Millau. Il en découle une quasi gratuité de l'usage de l'axe. Avec près de 40 km à plus de 1 000 mètres d'altitude, l'A75 est aussi l'autoroute la plus haute d'Europe.

La section étudiée, de Clermont-Ferrand à Séverac-le-Château, a été aménagée progressivement du nord au sud, sur 20 ans. Sa réalisation a commencé dans les années soixante-dix avec la mise à 2x2 voies de la RN9 existante, et s'est poursuivie par la mise en service étalée dans le temps des sections, entre 1991 et 1997.

L'A75, une autoroute d'aménagement du territoire

L'A75 a permis au Massif Central d'améliorer son accessibilité et sa qualité de desserte ; en témoigne le nombre important de diffuseurs qui s'égrènent le long de l'axe (figure 2).

L'A75 a donc contribué au changement d'image du Massif Central, territoire jusque là considéré comme enclavé par les habitants d'une part, par les personnes extérieures et les entreprises d'autre part.

L'A75, par son haut niveau de service, aurait contribué à une modification de l'organisation de l'espace et à une intensification des relations entre territoires, notamment :

Un élargissement de l'influence de certains pôles (Marvejols par exemple),

Une augmentation des déplacements domicile-travail,

Une modification des modes de consommation (élargissement des bassins de vie).

L'A75 a favorisé de manière directe ou indirecte la création ou le renforcement :

De réseaux de villes (Les Perles Vertes),

D'acteurs socio-économiques du territoire : association « A75, La Méridienne », Centre de Ressources et de Développement de l'A75 (CDR A75), Association pour le Développement économique et Industriel du Massif Central et du Centre (ADIMAC), Union des Chambres de Commerce du Massif Central (UCCIMAC).

Enfin, certains territoires ont profité de l'opportunité de l'autoroute A75 pour lancer des projets de développement et d'aménagement, à l'image de Saint-Flour (restructuration de la ville-basse, aménagement de la place centrale, des zones d'activités et de la pépinière d'entreprises).

L'A75, facteur d'attractivité du territoire

Certains territoires situés dans l'aire d'étude rapprochée ont globalement enregistré, suite à la mise en service d'A75 :

Un accroissement de population ou un regain d'attractivité démographique (Lozère et Aveyron notamment),

Une amélioration de leur situation démographique par rapport à la période avant A75, voire un inversement des tendances de dépopulation.

Néanmoins, cette évolution favorable, pas toujours systématique, est avant tout due au fait que l'A75 dessert les principales villes et concentrations humaines du territoire.

Dans certains espaces situés à proximité du tracé, l'autoroute aurait participé à :

- Une hausse de la demande en logements,
- Des rythmes de construction de logements plus soutenus,
- Un renforcement du poids démographique et du rayonnement des pôles,
- Une croissance des opérations immobilières (rénovations de maisons notamment).

La mise en service de l'autoroute a pu contribuer, dans la mesure où des stratégies d'accompagnement ont été mises en œuvre par les acteurs locaux, à renforcer l'urbanisation sur le territoire, à savoir :

Une diminution du nombre de résidences secondaires, converties progressivement, compte-tenu de la pression foncière, en résidences principales,

Un étalement des espaces périurbains le long de l'axe, à l'image de l'aire urbaine clermontoise qui s'est déformée au cours des années en direction du sud, suivant l'itinéraire de l'autoroute.

L'A75, une autoroute au trafic en croissance

En 2005, après la mise en service complète d'A75 à travers le Massif Central (y compris le viaduc de Millau), les trafics observés sur l'autoroute dépassent les trafics prévus à la fois en 2005 et à l'horizon 2010.

Les mises en service successives des différentes sections d'A75 expliquent le fait que la croissance des trafics ne soit pas uniforme dans le temps (figure 3).

L'autoroute a eu un effet favorable sur le réseau routier et autoroutier parallèle. Les trafics de la RN9, axe historique, sont devenus résiduels et majoritairement locaux. L'A75 a pu jouer dans une plus faible mesure un rôle de délestage de la vallée du Rhône : selon les estimations du Centre d'Etudes Technique de l'Équipement, 15% du trafic d'A75 serait issu d'A7. Comme le souligne la figure 4, l'axe est surtout fréquenté en période estivale.

Les taux de poids lourds observés dans le trafic total, modestes (entre 11 et 13%), sont cependant plus importants que prévus (9%). L'A75 constitue un itinéraire de trafic nord-sud emprunté à l'échelle nationale, voire européenne.

L'A75, une autoroute qui améliore les temps de parcours et la sécurité

L'A75 a contribué à l'amélioration de l'accessibilité des pôles d'emploi et d'habitat du Massif Central. Elle a permis de réduire considérablement les temps de parcours entre les territoires. Ces gains ont généré une augmentation de la mobilité des personnes et des biens (figure 5).

Des enquêtes de satisfaction usagers réalisées en automne 2002, été 2003, été et automne 2006 montrent que les usagers apparaissent comme satisfaits :

Pour les véhicules particuliers, le premier motif d'utilisation de l'autoroute A75 est sa facilité de circulation,

Pour les poids lourds, le choix de l'A75 est motivé par la rapidité de parcours à un coût faible, Les termes utilisés pour qualifier l'A75 sont positifs ; les usagers de l'autoroute sont avant tout sensibles à la mise en valeur des paysages environnants.

Afin d'évaluer le rôle de l'autoroute dans le domaine de la sécurité routière, la situation réelle (avec A75) a été comparée avec une situation virtuelle (dite « situation de référence ») sans l'autoroute. De manière générale, les gains de sécurités obtenus sont inférieurs aux effets attendus, en raison notamment de la baisse de l'accidentologie à l'échelle nationale. Les résultats obtenus montrent que :

- Le nombre d'accidents n'a pas diminué sur le corridor formé par l'A75 et la RN9 depuis la mise en service de l'autoroute,
- La gravité des accidents s'est amoindrie : moins de morts et de blessés graves,

Selon les estimations, la mise en service de l'autoroute aurait permis d'éviter des accidents.

L'A75, une autoroute favorable au tourisme

UNE AUTOROUTE FAVORABLE A L'ACTIVITE TOURISTIQUE

La qualité de la desserte et la gratuité de l'A75 lui confèrent désormais un statut d'axe touristique en développement en France. De ce fait, l'A75 aurait contribué à :

- Une augmentation de la fréquentation touristique de certains espaces du Massif Central. Toutefois, le nombre de sites touristiques n'a pas évolué,
- Un élargissement de la provenance de la clientèle, depuis le nord et le sud de la France et de l'Europe,
- Une intensification des déplacements touristiques des habitants du Massif Central,
- Des créations, des aménagements et des extensions de structures d'hébergement touristiques dans certains espaces.

Dès la mise en service de l'A75, certaines communes situées le long de l'axe ont effectivement profité d'un essor du tourisme. Cependant, les politiques de valorisation de l'autoroute mises en place ont souvent joué un rôle décisif.

DES CONCEPTS DE VALORISATION TOURISTIQUES INNOVANTS

L'A75 a été un facteur déclencheur d'actions, parfois innovantes, visant la promotion du tourisme local sur les territoires traversés :

- Six « Itinéraires de Découverte » ont été créés progressivement à compter de 1993. Leur objectif consiste à promouvoir et inciter les usagers de l'autoroute à en sortir pour visiter les territoires de qualité longeant l'A75,
- Les « Villages-Etape » (Massiac, Aumont-Aubrac, La Canourgue), proposent aux usagers de l'axe des services adaptés et complémentaires à ceux offerts par les aires de services, dans des villages de caractères. Les retombées de l'A75 en matière de tourisme de ces villages ont été notables,
- Le réseau de 7 villes traversées par l'A75, les « Perles Vertes », propose aux usagers de sortir de l'autoroute, pour découvrir leurs atouts culturels, gastronomiques et touristiques. Les villes du réseau ont enregistré une croissance de leur fréquentation ; certaines ont vu en l'A75 un nouveau moteur de développement économique.

UNE AMELIORATION DE L'IMAGE DES TERRITOIRES ET UNE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

L'autoroute A75 est la plus haute d'Europe, avec 40 km de parcours à plus de 1 000 m d'altitude. Grâce à de nombreux points de vue et à sa grande qualité paysagère, l'A75 offre une image attractive des territoires qu'elle traverse.

Ainsi, l'infrastructure assure un rôle de « vitrine » pour l'activité touristique du territoire.

Vue de l'A75 depuis Antrenas (Lozère) :



Source : DIR Massif Central

L'A75, axe de développement économique

UNE AUTOROUTE EN FAVEUR DES ACTIVITES DU TERRITOIRE

Dans le Massif Central, la route constitue pratiquement le seul mode de transport utilisé pour les déplacements des entreprises. La mise en service de l'A75 a donc eu un effet certain sur l'amélioration des conditions d'activités des entreprises, et plus particulièrement sur :

- L'élargissement des aires de livraison / approvisionnement. Les flux de marchandises ont également bénéficié de gains de fiabilité et de sécurité (qualité, délais,...),
- L'image des entreprises, du fait de leur meilleure accessibilité,
- Le maintien d'entreprises.

L'autoroute A75 a également accentué les concurrences avec les territoires proches du Massif Central, notamment la plaine languedocienne.

UNE AUTOROUTE QUI FAVORISE LE MAITIEN DES ENTREPRISES

Dans certains espaces, l'A75 a favorisé la création d'entreprises :

- Directement : activités sur les aires de services (produits locaux, services aux usagers, ...),
- Indirectement : développement de l'attractivité du tissu d'entreprises desservi par A75.

Exemple d'une aire de service réalisée sur l'A75 :



Source : DIR Massif central

L'A75, FACTEUR DE DEVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITES

L'autoroute A75, ainsi que les politiques de développement locales auraient eu les effets suivants :

- Renforcement de l'attractivité des espaces traversés,
- Réponse aux attentes de nombreux chefs d'entreprises, notamment en termes d'accessibilité et d'image,
- Accentuation de la création et du remplissage de nombreuses zones d'activités situées dans l'aire d'étude rapprochée.

L'A75, une autoroute au service de l'environnement

L'absence d'un « point zéro » concernant l'état environnemental du territoire avant la mise en service d'A75 ne permet pas d'identifier les effets de l'autoroute sur ce thème. Néanmoins, la construction de l'autoroute s'est accompagnée d'une bonne prise en compte des enjeux environnementaux du territoire.

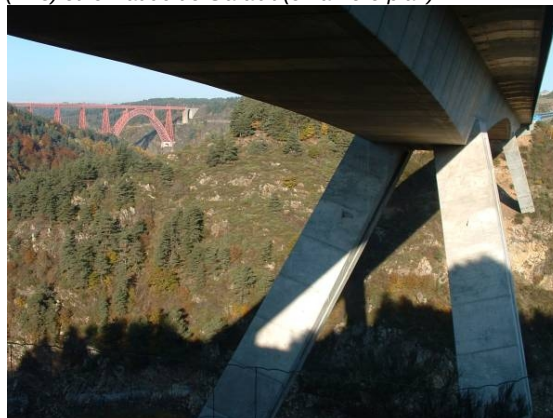
UN TRAITEMENT PAYSAGER ET ARCHITECTURAL EFFICACE

L'Etat, pour la première fois avec l'A75, s'est entouré d'une ingénierie architecturale et paysagère pour la conception d'une autoroute. Cette expérience est justifiée par la grande qualité patrimoniale, environnementale et paysagère des sites traversés. Les objectifs de ce traitement sont nombreux :

- Protéger le patrimoine existant,
- Faire découvrir de nouveaux paysages,
- Inciter les usagers à demeurer plus longtemps sur le territoire,

L'autoroute A75 a été à plusieurs reprises récompensée par des rubans d'or (la plus haute distinction pour une infrastructure) pour les efforts remarquables effectués en matière de traitement architectural et paysager dans l'aire d'étude : Viaduc de Verrières (Aveyron) - ruban d'or 2002, Pont sur la Truyère à Garabit (Lozère) - ruban d'or 1993,...

Vis-à-vis entre le Pont sur la Truyère (A75) et le viaduc de Garabit (en arrière plan) :



Source : DIR Massif Central

La politique du 1% paysage et développement

La prise de conscience par le maître d'ouvrage du potentiel de l'A75 a abouti dans le Massif Central à la création d'une politique novatrice : le « 1% Paysage et Développement ». Cette politique, traduit, d'une part, la détermination de l'Etat de maîtriser les transformations induites par l'autoroute, d'autre part, sa volonté de permettre aux acteurs socio-économiques et collectivités riveraines, de valoriser et d'optimiser les produits de l'aménagement. La démarche repose sur la réservation par le maître d'ouvrage de 1 % du coût de construction de l'autoroute en subventions aux collectivités voisines de l'autoroute et aux porteurs de projets pour le financement

d'études et d'actions de valorisation (aménagement paysager, amélioration du patrimoine bâti, aménagements touristiques,...)

Ce système de subvention novateur a pour but de :

- Valoriser le paysage, maintenir sa qualité et éviter une banalisation,
- Optimiser les retombées économiques pour les collectivités locales riveraines de l'autoroute,
- Constituer un puissant outil de mise en valeur et de développement du territoire.

Ainsi, entre 1991 et 2006, 38 millions d'euros de travaux ont été réalisés dans le cadre de cette politique qui a eu un effet de levier important en matière d'aménagement du territoire local. Le bilan positif de cette action exemplaire menée sur l'A75 et l'A20, a conduit l'Etat à généraliser cette politique en l'appliquant à l'ensemble des axes structurants du réseau routier faisant l'objet d'aménagements importants.

Synthèse des effets de l'autoroute A75 sur le territoire :



Conclusion

L'autoroute semble avoir répondu aux grands enjeux qui ont justifié sa construction, parmi lesquels désenclaver le Massif Central, développer l'économie du territoire (plus particulièrement le tourisme), et promouvoir une image favorable du Massif Central.

Toutefois, sur certains points, les effets de l'autoroute ne seront véritablement appréciés que lorsque les derniers tronçons de l'autoroute seront réalisés (jusqu'à Pézenas et Béziers), en 2010, notamment :

- Assurer un itinéraire alternatif à la vallée du Rhône aujourd'hui saturée,
- Mesurer les effets d'axe de bout en bout entre Europe du Nord et Europe du Sud.

L'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Séverac-le-Château en 10 chiffres :

- **191 km** : La longueur de la section étudiée d'A75,
- **20** : Le nombre total d'années de construction,
- **38** : Le nombre de diffuseurs et demi-diffuseurs autoroutiers, soit 1 tous les 5 km en moyenne,
- **969** : Le coût actualisé en millions d'Euros2007 de la réalisation de l'autoroute, soit environ 5 millions d'Euros2007 par kilomètre,
- **6,7** : Le coût annuel moyen actualisé en millions d'Euros2007 de l'entretien de l'autoroute, entre 2003 et 2006,
- **1 121 mètres** : Le point culminant de l'A75 (Col des Issartets en Lozère), soit l'autoroute la plus haute d'Europe,
- **13** : Le pourcentage de poids lourds dans le trafic total,
- **95** : Le nombre de minutes gagnées sur l'itinéraire Clermont-Ferrand / Montpellier,
- **38** : Le nombre de millions d'euros de travaux des collectivités dans le cadre de la Politique du « 1% Paysage et Développement »,
- **150** : le nombre d'entretiens réalisés au cours des différentes missions alimentant le bilan LOTI.