

Rapport n° 013779-01  
octobre 2024

# Avis sur le bilan ex post de l'autoroute A75 Sud entre Sévérac-le-Château et l'A9

Jérôme Taillé-Rousseau - IGEDD

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>



**Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités  
passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction  
de ce rapport**

Statut de communication	
<input type="checkbox"/>	Préparatoire à une décision administrative
<input type="checkbox"/>	Non communicable
<input type="checkbox"/>	Communicable (données confidentielles occultées)
<input checked="" type="checkbox"/>	Communicable

## Sommaire

<b>Sommaire.....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé.....</b>	<b>4</b>
<b>Liste des recommandations.....</b>	<b>5</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>6</b>
Commande .....	6
Description et historique de l'ouvrage.....	7
<b>1 Les coûts de construction et d'exploitation.....</b>	<b>11</b>
1.1 Coûts de construction de l'ouvrage.....	11
1.2 Coûts d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage.....	12
<b>2 Les trafics, la qualité de service et la sécurité.....</b>	<b>14</b>
2.1 Trafics.....	14
2.2 Gains de temps, et sécurité.....	17
<b>3 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>18</b>
3.1 Impacts sur le bruit, la qualité de l'air et les GES.....	18
3.2 Milieu naturel et biodiversité.....	18
<b>4 Les retombées territoriales et la rentabilité socio-économique.....</b>	<b>20</b>
4.1 L'Aveyron.....	20
4.2 L'Hérault.....	21
4.3 Analyse de la rentabilité socio-économique.....	22
<b>Conclusion.....</b>	<b>23</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>24</b>
<b>Annexe 1. Lettre de mission.....</b>	<b>25</b>
<b>Annexe 2. Liste des entretiens.....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe 3. Trafic moyen journalier de l'A75 en 2023.....</b>	<b>27</b>
<b>Annexe 4. Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b>28</b>

## Résumé

La mise en service de l'autoroute A75 Sud s'est étalée sur près de vingt ans, de 1991 à 2011, en vingt-et-une sections distinctes. Elle a fait l'objet de cinq déclarations d'utilité publique. Compte tenu de ces spécificités, son bilan n'a pas pu être réalisé dans le respect des dispositions réglementaires afférentes aux grands projets d'infrastructure de transport pour le bilan de leurs effets socio-économiques et environnementaux, dits bilans ex post ou aussi bilans LOTI.

L'utilité de l'A75 ne saurait être remise en cause. Depuis plus de vingt ans désormais, elle est un maillon important du réseau routier national et semble très populaire auprès des usagers, comme le montrent les chiffres de son trafic et les enquêtes de satisfaction. Son double objectif de désenclavement du Massif central et du délestage de la vallée du Rhône est atteint.

Mais l'absence d'études et de documents de référence ex ante, y compris la plupart des dossiers de DUP ou des enquêtes publiques préalables, ne permet pas une évaluation satisfaisante de la réalisation de cette importante infrastructure de transport. Les bilans produits ne permettent donc pas de vérifier précisément la tenue des engagements de l'État, que ce soit en matière socio-économique ou en matière environnementale.

La mission estime donc inopportun de rendre un avis formel sur les bilans qui lui sont soumis ; elle formule néanmoins des recommandations afin d'éviter qu'une telle situation se reproduise.



## Liste des recommandations

**Recommandation 1.** Examiner la pertinence et la possibilité de mettre en place des bilans LOTI intermédiaires dans les cas où la mise en service d'une infrastructure de transport s'étale sur de très nombreuses années. .... 10

**Recommandation 2.** Vérifier la mise en place dans les services de l'administration centrale et dans les services déconcentrés d'un système d'archivage et de consultation des dossiers à la hauteur des enjeux de l'évaluation..... 23

**Recommandation 3.** Il convient d'enlever la mention bilan LOTI sur les documents afin d'éviter d'induire en erreur le lecteur sur la forme et la qualité du bilan réalisé. .... 23

# Introduction

## Commande

Le code des transports prévoit en son article L.1511-6 que les grands projets d'infrastructures de transports réalisés avec le concours de financements publics font l'objet d'un bilan des résultats économiques et sociaux établi au plus tard cinq ans après leur mise en service.

Constituent des grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 notamment « les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 € ». L'autoroute A 75 Sud, dont le coût total s'est élevé à 2 375 M€, se devait donc d'être soumis à un bilan ex post.

L'autoroute A75 relie Clermont-Ferrand à Béziers en 350 km. La partie dite nord de l'A75, entre Clermont-Ferrand et Sévérac-le-Château (intégrée depuis 2016 à la commune nouvelle Sévérac-d'Aveyron), a fait l'objet d'un bilan distinct sur lequel le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a rendu un avis en avril 2010. Dans sa partie sud le viaduc de Millau constitue son unique section concédée, sur 7km, et son bilan ex post a fait l'objet d'un autre avis spécifique du CGEDD en février 2011.

Le bilan qui est ici proposé à notre examen concerne le tronçon sud de l'autoroute A75, entre Sévérac-le-Château et l'A9 au niveau de Béziers (150 km) et Montpellier via l'A750 (25 km).

Mais la mise en service de l'autoroute A75 Sud s'est étalée sur près de vingt ans, de 1991 à 2011, en vingt-et-une sections distinctes. Le bilan transmis par l'ex DREAL Languedoc Roussillon fin 2018 (confié en 2014-2015 au bureau d'étude ARCADIS) n'a donc pas pu être réalisé dans le strict respect des dispositions de la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs), compte tenu notamment de la multiplicité des déclarations d'utilité publique distinctes, au nombre de cinq, et de l'étalement du projet sur une très longue période.

En janvier 2021, conformément aux dispositions des articles R.1511-8 et 9 du code des transports, la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer a cependant souhaité recueillir l'avis du CGEDD - devenu depuis l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) - sur ce bilan ex post.



Figure 1. Cartographie générale de l'A75. Source Association la Méridienne.

## Description et historique de l'ouvrage

L'A75 constitue l'épine dorsale du Massif central, mais aussi un maillon structurant du réseau autoroutier de l'Hexagone.

Elle traverse le Massif central du nord au sud, et relie Clermont-Ferrand à Béziers. Reliant ainsi les volcans d'Auvergne à la Méditerranée, elle est communément appelée « la Méridienne ».

L'A75 s'inscrit comme une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier au schéma directeur routier national. Elle a pour objectifs essentiels d'assurer le désenclavement du Massif central et de délester la vallée du Rhône. L'itinéraire complet intéresse six départements (Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron, Hérault) appartenant à deux régions distinctes, Auvergne-Rhône Alpes et Occitanie.

Les 350km d'autoroute sont non concédés, hormis le passage par le Viaduc de Millau (soit environ 7 km). Il en découle une quasi-gratuité de l'usage de l'axe.

Avec près de 40km à plus de 1000m d'altitude, l'A75 est aussi l'autoroute dont l'altitude moyenne est la plus haute de France.

La construction de cette autoroute répondait aux vœux du Président Valéry Giscard d'Estaing, dès 1975, de faire de la RN9 une autoroute, mais le projet n'est véritablement lancé qu'à la fin des années 1980.

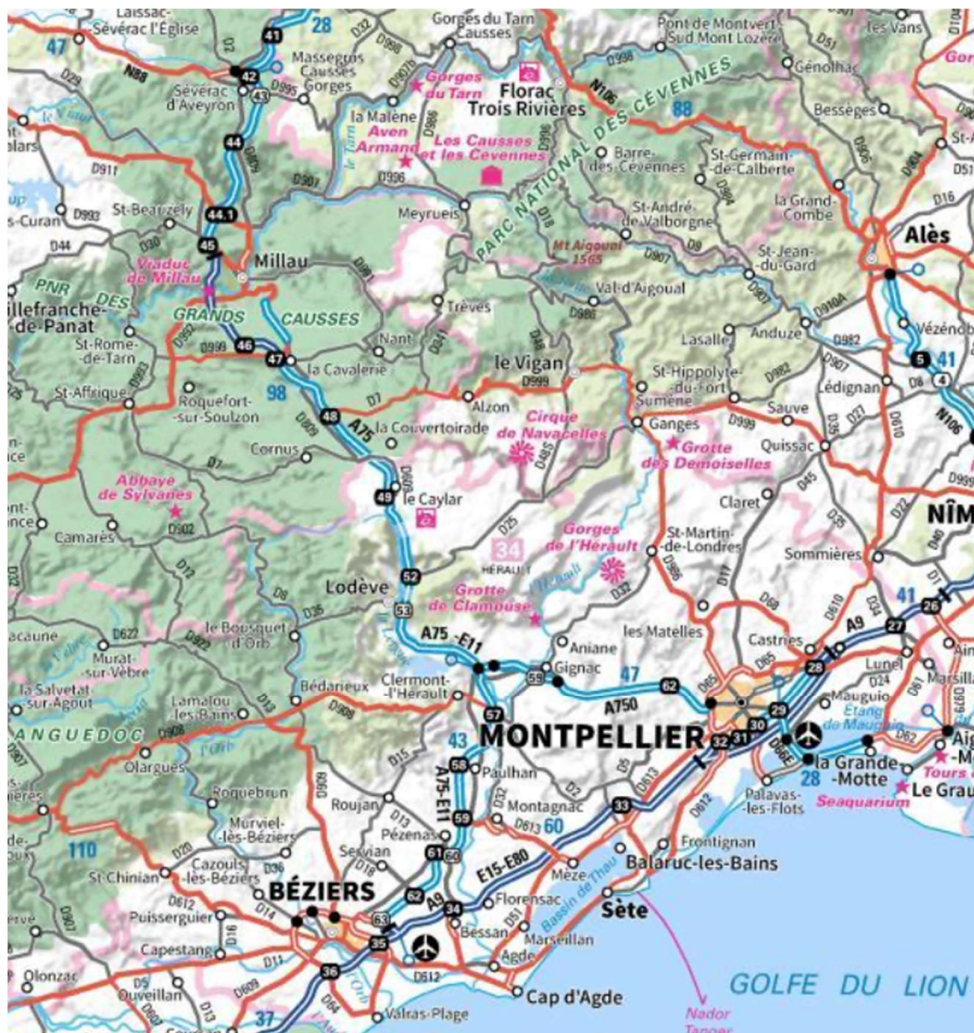


Figure 2. Cartographie de la partie sud de l'A75. Source IGN.

Sa réalisation, étalée sur plus de trente-cinq ans, a consisté principalement à mettre la RN9 existante en 2x2 voies, à construire l'A75 et à déclasser la RN9 en route départementale.

Le Plan Routier Massif central (PRMC), adopté en 1974, impliquait dans un premier temps le réaménagement de la RN 9 à 2x2 voies, avec un statut de voie rapide, de Clermont-Ferrand à Pézenas, ainsi que la déviation des agglomérations traversées.

Le temps initialement imparti à la réalisation de cette opération aura été largement dépassé. En effet, les accords du CIAT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) lors de la révision du Schéma Directeur, le 13 avril 1987, prévoyaient l'achèvement des travaux d'aménagement de l'axe, dans la décennie suivante. À l'origine, le Plan Routier Massif central, adopté en 1973 (réactualisé en 1986), avait évalué cette même réalisation à vingt ans.

L'A75 sud, de Séverac-le-Château à Béziers, a ainsi été réalisée et mise en service entre 1991 et 2011. La carte suivante présente l'année de mise en service de chaque tronçon.



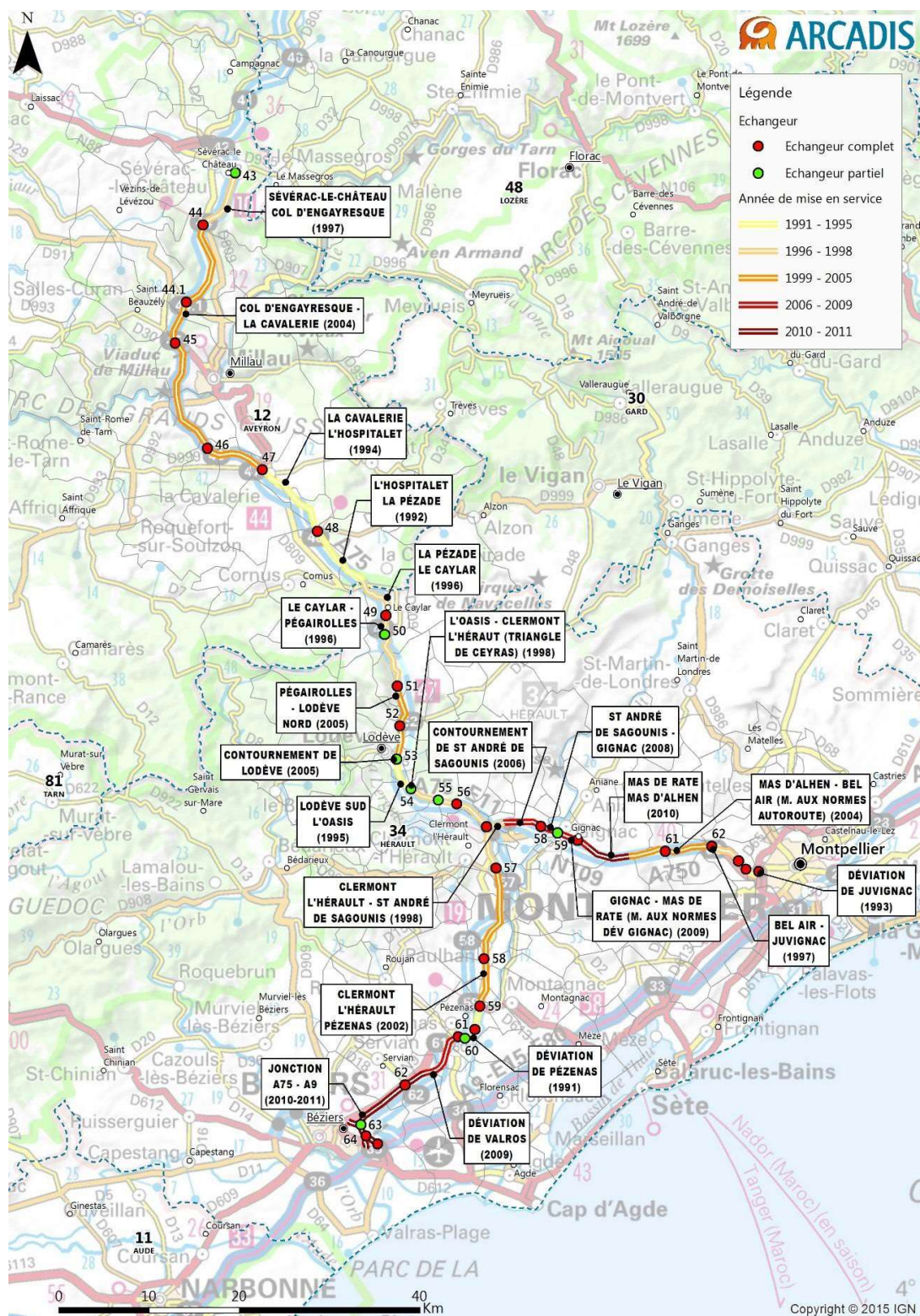


Figure 3. Carte de l'année de mise en service des différents tronçons. Source DREAL, ARCADIS.

Cette mise en service très progressive de l'infrastructure est une des principales raisons de la complexité de son évaluation.

Recommandation 1. *Examiner la pertinence et la possibilité de mettre en place des bilans LOTI intermédiaires dans les cas où la mise en service d'une infrastructure de transport s'étale sur de très nombreuses années.*

# 1 Les coûts de construction et d'exploitation

## 1.1 Coûts de construction de l'ouvrage

Le coût réel au kilomètre varie entre 10 M€<sub>2018</sub>/km et 16 M€<sub>2018</sub>/km selon la section, la section La Cavalerie-A9 (sur environ 90km) étant la plus coûteuse.

Le bilan conclut à un écart de +31 % entre les coûts de construction ex ante (1 817M€<sub>2018</sub>) et réels (2 375M€<sub>2018</sub>).

L'écart est présenté par section, avec un écart de 213 M€ sur la section La Cavalerie- Pézenas soit +82%. Il est expliqué qualitativement par des difficultés techniques lors de la réalisation de certains ouvrages : conditions géotechniques difficiles pour le percement des tunnels de l'Escalette et de la Vierge, réalisation de la déviation de Lodève à flanc de montagne plus coûteuse que prévue.

Cette analyse est insuffisante et une analyse quantitative précise aurait été préférable. Les données collectées sous la base de données infracoût ne sont pas suffisantes pour compléter cette analyse.

### Focus sur la section Pézenas-A9

La comparaison des coûts ex ante et ex post de l'État et du concessionnaire fait apparaître une dérive globale de +25 % du coût prévu pour la seule section Pézenas-A9. Ci-dessous la répartition des coûts entre le concessionnaire et l'État prévus ex ante et observés ex post :

	Coût prévu		Coût observé		Écarts M€13	
	MF97	M€13	MF97	M€13	Absolu	Relatif
Financement État	662.44	173.20	918.84	240.23	67.04	39%
Financement Concessionnaire	370.06	96.75	373.70	97.71	0.95	1%
Total	1 032.50	269.95	1 292.54	337.94	67.99	25%

Figure 4. Comparaison des coûts prévus / observés. Source ARCADIS.

L'augmentation a été prise en charge quasi intégralement par l'État (67 M€<sub>2013</sub> pour un surcoût de 68 M€<sub>2013</sub>). Une partie de cet écart pour l'État s'explique par le financement par l'État du barreau de la Devèze (29M€), initialement prévu à la charge du concessionnaire, cette prise en charge est expliquée par des raisons d'équilibre financier. Le surcoût relevant de l'État est donc en réalité de 38M€ et celui relevant du concessionnaire de 30M€.

La DGITM note que ces augmentations s'expliquent qualitativement par des dérives sur certains postes (archéologie, ouvrage hydraulique, déplacement de réseau...) mais pas quantitativement.

L'analyse des rapports de réévaluation des coûts donne des éléments quantitatifs pour cette section :

- La déviation de Pézenas a dû faire l'objet d'une mise aux normes environnementales plus importante (notamment 5 ouvrages hydrauliques de transparence et 4 km de protection acoustique), pour un coût de 44M€<sub>2013</sub> alors que le coût prévu dans les études ex ante n'était que de 15M€ (104MF), soit un écart de 29M€.
- Le coût du foncier a également dérivé : l'acquisition de bâti, le décollage des coûts dans

les années 2000 à 2005, le renchérissement du coût du vignoble dû à des caves particulières sensibles impactées par le projet ont été des éléments difficiles à prévoir dans les études DUP. Le coût final du foncier a été de 23,5M€ alors que le coût prévu était de 8M€, soit un écart de 15,5M€, près du double.

- Les coûts liés à des fouilles archéologiques sur 13 secteurs bien identifiés (8M€) et au doublement des ouvrages hydrauliques de rétablissement (22,8M€) sont également des dépenses supplémentaires non prévus dans les études ex ante.

Au total, pour cette section Pézenas-A9, les coûts supplémentaires non prévus pour l'État se sont élevés à près de 68M€.

## 1.2 Coûts d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage

Faute de documentation, les coûts d'exploitation prévus ex ante n'ont pas été retrouvés pour toutes les sections. Il a néanmoins été observé, pour la section de l'A75 renseignée, une surestimation importante ; ci-dessous un tableau récapitulatif des données du bilan complété avec une comparaison à l'instruction cadre de 1986 :

	Longueur (en km)	Estimation DUP (en Fr1985)	Estimation DUP ratio kilométrique (en Fr1985/km)	Estimation DUP ratio kilométrique (en €2011/km)	Instruction cadre de 1986 (en Fr1986/km)
Sévérac – La Cavalerie	56,2	15,4	274 000	72 500	130 800 <sup>1</sup>
La Cavalerie	68,3	-	-		130 800
Pézenas-A9	24,5	-	-		118 800
A750	30,7	4,5	146 600	45 000	118 800

Les coûts d'exploitation ex post sont agrégés sur l'ensemble du linéaire A75 et A750, ce qui n'a pas permis de comparaison avec les deux sections estimées ex ante qui ont des caractéristiques de viabilité hivernale et des trafics différents. Néanmoins, il a été remarqué que le ratio kilométrique réel est largement inférieur à ceux prévus ex ante :

	Coûts exploitation ex post (M€ courants)	Coûts d'exploitation kilométrique ex post (en €/km)	Coût ex ante A75 (en €/km)	Coût ex ante A750 (en€/km)
2011	2,7	18100	72500	45000
2012	2,45	16500	77420	46329
2013	2,1	14100	77134	46157

Une analyse par section, même partielle, aurait été plus pertinente au vu des disparités (zone nord



montagneuse et zone sud de plaine). De plus, la stratégie d'entretien pour les grosses réparations doit normalement faire l'objet d'une analyse séparée et ne doit donc pas être incluse dans les coûts d'exploitation.

**Si le bilan réalisé a permis de pointer une sous-estimation importante du coût de construction de l'A75 Sud tel qu'estimé ex ante, il n'a pas permis de le faire précisément ni même d'en justifier les raisons pour chaque section, faute de documentation et de données.**

**L'étude des coûts d'exploitation et d'entretien, qui eux à l'inverse semblent avoir été surestimés, pâtit des mêmes lacunes.**

## 2 Les trafics, la qualité de service et la sécurité

### 2.1 Trafics

Les trafics observés en 2012 (date de la mise en service de la dernière section) varient entre 15 000 véhicules par jour (véh/j) et 19 000 véh/j sur la section aveyronnaise de l'A75, et entre 18 000 véh/j et 27 000 véh/j sur les sections héraultaises de l'A75.

Le bilan met en avant une forte saisonnalité des trafics, avec des ratios TMJE/TMJA compris entre 1.5 et 2. Cependant, cet effet n'était pas analysé dans la DUP et aucune donnée ex ante n'est disponible.

L'analyse des trafics sur différentes sections de l'A75 a mis en évidence une montée en charge de l'infrastructure très longue et des variations de trafics importantes liées aux mises en service consécutives de l'A75. A notamment été relevée la mise en service du viaduc de Millau en fin d'année 2004.

La comparaison des trafics ex post et ex ante a mis en évidence une importante sous-estimation des trafics dans la DUP de 1989 sur la partie aveyronnaise de l'A75 avec des trafics observés entre 30 et 70 % supérieurs à ceux prévus.

A également été constaté une sous-estimation pour les trafics sur l'A750 qui diffèrent entre +20 % et +60 % par rapport à ceux observés.

En ce qui concerne la partie héraultaise de l'A75, les écarts sont plus contrastés avec des trafics observés variant entre -11 % et +22 % par rapport à ceux estimés dans la DUP de 1998. Ci-dessous un tableau récapitulatif de ces écarts tels qu'observés par le bilan :

Département	Section	Observés 2010	Prévus 2010 (DUP 1989)	Prévus 2010 (DUP 1998)	Ecarts absolus (DUP la plus récente)	Ecarts relatif
Aveyron	Sévérac Sud (PR 190)		10200			
	Garrique (PR 210)	15 880	12 300		3580	29%
	La Cavalerie (PR 238)	19500	11 600		7900	68%
Hérault	Le Caylar (PR 262)	17 090	14 200		2890	20%
	Lodève Sud (PR 280)	22 200	22 300	24 600	-2 400	-11%
	Pézenas déviation	23 960	18 100	20 000	3 960	22%

Figure 5. Écarts trafics prévus / observés. Source : bilan ex post du maître d'ouvrage.

Pour l'A75, ces écarts s'expliqueraient notamment par les hypothèses de taux de croissance des trafics prises lors de la DUP de 1989. Après 1996, les observations ont divergé des hypothèses, notamment lors de la mise en service du viaduc de Millau ; entre 2004 et 2005 les trafics ont

augmenté de +7% à +30%. Ci-dessous les estimations de la DUP pour les croissances de trafic ainsi que les taux de croissance annuel moyen (TCAM) observés :

	Sections	Longueur	TCAM 87/96 prévus	TCAM 96/2010 prévu	TCAM 96/2010 observés
<b>Aveyron</b>	Severac/Engayresque	10	5,88%	2,82%	4,35%
	Engayresque/Millau	22	1,9%	2,73%	-
	Millau/La cavalerie	20	3,65%	2,94%	2,35%
	La cavalerie/Caylar	22	9,94%	2,88%	4,86%
<b>Hérault</b>	Caylar/Lodève	19	6,84%	2,9%	3,13%
	Lodève/Clermont l'Hérault	20	1,85%	2,93%	2,65%
	Clermont l'Hérault/Pézenas	21	2,96%	3,08%	4,56%

**Figure 6. TCAM prévus / observés. Source : DUP et bilan du maître d'ouvrage.**

Sur la période de 1996 à 2012, il a d'abord été observé une croissance moins forte sur l'A75 que sur le reste du réseau autoroutier non concédé, puis après 2005 ont été observés des taux de croissance supérieurs. La mise en service du viaduc qui est un maillon essentiel de l'axe semble expliquer en partie cette forte croissance.

	Croissance annuelle 1996-2004	Croissance annuelle 2005-2012
<b>A75</b>	1,8% - 2,4%	1,2% - 2,4%
<b>Total autoroutes</b>	3,9%	1,0%
<b>Autoroutes concédées</b>	4,2%	1,2%
<b>Autoroutes non concédées</b>	3,7%	0,8%

**Figure 7. TCAM A75 / TCAM total autoroutes**

Le bilan explique ces écarts par trois éléments :

- des hypothèses de croissance de la population et du PIB sous-estimées entraînant une sous-estimation d'environ 400 véh/j ;
- une attractivité de l'A75 par rapport à la RN9, qui représente jusqu'à 60% des trafics de l'A75, sous-estimée : le dossier de DUP estimait que l'A75 ne capterait que 27% du trafic de la RN9, or 80% du trafic de la RN9 s'est reporté sur l'A75, soit une sous-estimation de 5 000 à 6 000 véh/j environ. Cette erreur s'explique par le fait que le trafic de la RN9 était considéré comme étant à 80% du trafic local ex ante ;
- des reports de trafic des axes concurrents A7 et A20. Aucune estimation n'est proposée pour ce point. Il est supposé que le modèle de trafic ex ante ne permettait pas de prendre en compte finement les reports à longue distance, probablement du fait d'un périmètre trop restreint.

Sur la partie sud, la sous-estimation des trafics est expliquée par une sous-estimation de l'attractivité de la RD13 qui était faible ex ante, et qui ex post a été aménagée avec carrefours dénivelés et déviations. Le bilan remarque à juste titre qu'il aurait été intéressant de chiffrer les reports longue distance avec les axes concurrents que sont l'A7 et l'A20 pour mieux expliquer les différences observées avec la DUP. Un modèle de trafic aurait été utile afin de recréer une situation de référence et de modéliser les mises en service consécutives.

### Focus sur l'A750

Sur l'A750, les trafics présentent des écarts entre 25% et 60% en fonction de la section analysée, voici ci-dessous le détail des trois sections analysées dans le bilan :

Section	Année de comparaison	Trafic observé	Trafic prévu DUP*	Écarts absolus	Écarts relatif
A75 – échg. de l'Armous (St-Félix)	2012	26 580	16 593	9987	0.6
1/2 échg. de Gignac – échg. est Gignac	2010	21 000	16 137	4863	0.3
Échg. de Bel-Air – Échg. Juvignac ouest	2009	28 050	22 648	5402	0.24

Figure 8. Trafics prévus / observés par section de l'A750. Source : bilan du maître d'ouvrage.

Les taux de croissance prévus lors de la DUP étaient ici aussi inférieurs à ceux observés, ce que le bilan explique notamment par le dynamisme du territoire du Cœur d'Hérault et ses échanges avec l'agglomération de Montpellier.

La saisonnalité n'est pas aussi marquée que sur l'A75 avec un coefficient de TMJE/TMJA inférieur à 1,3.

En ce qui concerne les poids lourds, leur part était de 10,6 % en 2010 contre 9 % prévu lors de la DUP de 1989.

### Focus sur la section Pézenas-A9

En 2012, le trafic sur l'A75 en sortie de la déviation de Pézenas est de 27 000 véh/j dont 2 500 poids lourds. Sur cette section, le niveau de trafic alterne entre des phases de croissance forte correspondant aux périodes de mise en service des autres sections de l'A75 et des phases plus modérées en l'absence de mise en service.

Les données sur la RN9 entre Pézenas et Béziers s'arrêtent en 2009 : on y observe le report massif (près de 80% soit 14 500 véh/j) vers l'A75 en 2008 après la mise en service de la dernière section.

**En 2023**, notons que les trafics observés sur l'A75 Sud sont désormais autour de 15 000 véhicules par jour de part et d'autre du viaduc de Millau, entre 20 et 30 000 véh/j sur les sections de l'Aveyron, et entre 30 et 40 000 véh/j sur les sections de l'Hérault.<sup>1</sup> Mais ces chiffres peuvent augmenter de manière significative pendant les périodes de week-ends et de vacances, atteignant parfois jusqu'à 40 000 véhicules par jour sur certaines sections. En termes de trafic annuel, cela se traduit par environ 7 à 9 millions de véhicules par an.

<sup>1</sup> Carte du trafic moyen journalier de l'A75 en 2023 en annexes

Les trafics de l'A75 Sud prévus ex ante ont été très largement sous-estimés, notamment du fait de la non-anticipation de l'impact de la mise en service du viaduc de Millau en 2004.

Il est regrettable que l'absence d'une situation de référence n'ait pas permis au bilan de chiffrer les reports longue distance avec les axes concurrents que sont l'A7 et l'A20.

## 2.2 Gains de temps, et sécurité

### *Gains de temps*

**Les gains de temps permis par l'A75 n'ont pas pu être reconstitués en l'absence de construction d'un réseau de référence.**

Seuls les temps de parcours sur l'A75 prévus et observés ont été comparés. En moyenne les temps de parcours indiqués dans la DUP sont proches de ceux constatés lors du bilan et aujourd'hui.

Le temps de parcours Clermont-Ferrand – Montpellier est surestimé dans la DUP d'environ 10 minutes (3h15). Selon le bilan cela résulte soit d'une surestimation du gain de temps permis par l'A750, soit d'une mauvaise prise en compte de la congestion pour l'accès à Montpellier.

Le temps de parcours Millau – Béziers (1h20) a été initialement sous-estimé de 20 minutes mais dépend des hypothèses de réaménagement de la RN9 pour la traversée de Millau prévu dans la DUP.

### *Sécurité*

**Selon le bilan qui nous est soumis, l'accidentologie sur le corridor RN9-A75 a chuté à partir de 2003 avec notamment une division par 3 du nombre d'accidents ou par 4 du nombre de tués sur 2003-2009 comparés à 1998-2002.**

Cela résulterait à la fois des reports de trafics de la RN9 vers l'A75 moins accidentogène grâce à la mise en service progressive de l'autoroute, et de la tendance nationale à la diminution de l'accidentologie routière.

Il a été estimé que les seuls reports de trafic de la RN9 sur l'A75 ont permis d'éviter environ 8 décès par an, 24 blessés graves ainsi que 3 blessés légers. Cette estimation est nettement inférieure à celle de la DUP en raison principalement de la forte baisse de l'accidentologie sur le réseau national grâce notamment à la loi plus restrictive sur l'alcool au volant et à la généralisation des radars automatiques.

### 3 L'évaluation environnementale

Un des enjeux importants de la construction de l'A75 Sud, dans cette région majoritairement naturelle, était de concilier développement économique et maintien du cadre de vie.

Malheureusement **aucun état zéro de l'environnement n'a été établi avant l'engagement des travaux de l'A75 Sud.**

Les données et références méthodologiques trop partielles empêchent une évaluation exhaustive des effets des mesures mises en œuvre.

Aucun véritable bilan environnemental ne peut donc être constaté a posteriori, malgré des observations sur quelques thématiques.

#### 3.1 Impacts sur le bruit, la qualité de l'air et les GES

##### *Le bruit*

Le bilan montre que la DREAL aurait respecté les obligations réglementaires, pour réduire au mieux les incidences phoniques de l'autoroute, avec notamment l'édification de merlons végétalisés et d'écrans acoustiques.

**Les engagements de l'État semblent globalement respectés pour cette thématique.** Toutefois il a été préconisé de contrôler l'état des protections acoustiques.

##### *Qualité de l'air et GES*

Selon les informations recueillies par le CEREMA et la mission, **aucune étude sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre n'a été réalisée.**

La conformité de l'infrastructure aux seuils réglementaires sur la qualité de l'air n'a donc pas été vérifiée.

#### 3.2 Milieu naturel et biodiversité

Le tracé de l'autoroute s'est attaché à épargner les zones écologiquement sensibles dans un milieu naturel riche et varié.

À titre d'exemple, des passages spécifiques ou non permettent le transit de la faune sauvage et évitent ainsi le morcellement des territoires.

Cette volonté de préserver les milieux s'est aussi directement adressée aux espèces rares et protégées d'amphibiens, dont le suivi sur plusieurs années avait été programmé au niveau du site de compensation de Cantagal, dans l'Hérault. Le bilan note que le suivi réalisé sur ce site permet de confirmer la réussite de cette mesure compensatoire, avec une diversité d'espèces d'amphibiens et de plantes protégées allant croissant.

Mais cette **unique mesure de suivi, géographiquement ponctuelle, ne permet pas à elle seule de garantir l'efficacité des mesures appliquées sur tout le linéaire étudié.**

#### ***Eaux souterraines et superficielles***

Selon le bilan, la réalisation de nombreux bassins de rétention et décantation des eaux a permis de maintenir la qualité des eaux des milieux récepteurs. **La continuité hydraulique des cours d'eau interceptés par l'ouvrage a été maintenue tout en maintenant la qualité des eaux.**

Les axes d'amélioration à prendre en compte pour cette thématique concernent : le contrôle de l'ensemble des ouvrages hydrauliques et des actions correctives sur ceux jugés défectueux (A750, A75) ; la réalisation de mesures de suivi de la qualité des milieux récepteurs (toutes sections) ; et le contrôle du bon fonctionnement du dépôt de carburant (section viaduc de Millau).

#### ***Paysages et restauration des milieux***

La diversité, l'originalité, mais aussi la fragilité des paysages jusqu'alors épargnés des grands aménagements, constituaient un enjeu majeur.

Le tracé de l'A75 s'est adapté au relief accidenté qu'il traverse. La cohérence des partis paysager et architectural a permis d'intégrer au mieux l'autoroute dans son paysage.

Le viaduc de Millau - qui pour rappel ne fait pas partie du bilan de l'A75 Sud - constitue aujourd'hui un ouvrage unique, qui a su trouver sa place dans un paysage marqué par le relief. Il symbolise aujourd'hui à lui seul l'A75.

**Les engagements de l'État sont globalement bien respectés pour cette thématique.** Cependant, selon le bilan des axes d'amélioration sont à prévoir sur l'entretien et le suivi des espaces paysagers, et sur la vérification de la bonne mise en œuvre de la politique 1% paysage et développement (A750).

**Si des objectifs paysagers et des objectifs de préservation des milieux naturels dans la réalisation de l'A75 Sud ont bien été pris en compte et a priori respectés, la mission partage l'avis du CEREMA selon lequel, dans ce bilan, « l'ensemble des engagements de l'État est analysé de manière superficielle et accompagné de conclusions sur l'atteinte des objectifs sans être mis en regard de relevés précis, d'études ou d'observations réalisées ».**

## 4 Les retombées territoriales et la rentabilité socio-économique

L'autoroute a facilité le transit de la région du Massif central, et a ouvert des portes pour le développement économique aux abords des échangeurs.

Compte tenu de la longueur du tracé étudié les territoires concernés sont très diversifiés. L'étude des impacts de l'A75 Sud sur ces territoires a donc distingué différents sous-ensembles géographiques.

Les effets de l'A75 sur le territoire varient en effet de manière importante suivant que l'on considère le département de l'Aveyron ou le département de l'Hérault. C'est donc à juste titre que le bilan qui nous est soumis a distingué l'étude de ces deux départements.

### 4.1 L'Aveyron

L'Aveyron a bénéficié partiellement des gains d'accessibilité permis par cette nouvelle connexion autoroutière. Le désenclavement du département a permis globalement un changement d'image, de nouvelles stratégies de développement économique et touristique. Cependant, **l'effet global sur l'économie semble relativement faible.**

L'activité s'est partiellement relocalisée pour bénéficier de la proximité de l'axe, mais sans créer un nombre d'emplois conséquent. Le département reste d'ailleurs économiquement tourné vers l'ancienne région Midi-Pyrénées plus que vers l'ancienne région Languedoc-Roussillon.

Le développement touristique a été finalement construit sur une perspective plus globale que le strict linéaire proche de l'autoroute et de ce point de vue l'effet bénéfique de l'A75 et du viaduc de Millau, devenu symbole départemental, est important.

#### ***Comparaison des effets territoriaux observés à ceux prévus***

Selon le bilan, **l'impact économique de l'infrastructure dans l'Aveyron semble moindre qu'escompté avec un effet très relatif sur les évolutions des filières économiques (agricoles ou autres activités) et l'effet sur l'emploi reste marginal.**

Les implantations de zones d'activités correspondent principalement à des relocalisations d'activités ou des succursales logistiques peu créatrices d'emploi.

Les évolutions du monde agricole sont également à relativiser. Le remembrement a certes permis d'agir autour de l'autoroute sur la taille des parcelles, mais sans effet majeur sur les structures de production.

L'effet principal s'est produit sur le secteur touristique mais il diffère de l'effet anticipé. Les dispositifs mis en place pour accompagner l'arrivée de l'infrastructure concernaient en majorité l'aire d'influence de l'A75 mais ils ont trouvé peu de pertinence. Les politiques de village étape et autres itinéraires découvertes ont été abandonnées au niveau départemental au profit d'une politique plus globale de vente du territoire aveyronnais, par le biais de l'autoroute et l'emblème qu'est devenu le site du viaduc de Millau pour faire de l'Aveyron un lieu de destination plus que de transit.



## 4.2 L'Hérault

Dans l'Hérault, le bilan qui nous est soumis a distingué les effets sur les territoires tournés vers Montpellier et sur le Biterrois. Ces territoires présentent en effet des enjeux très différents pour chaque thématique, qu'il s'agisse d'emploi, des activités économiques ou du tourisme.

À l'ouest du département, autour de la ville de Béziers, le Biterrois est resté plus en marge du développement économique montpelliérain et n'a été connecté que de manière plus tardive à l'A75.

Le Cœur d'Hérault, situé à la jonction entre l'A75 et l'A750 vers l'ouest de Montpellier, a été connecté de plus longue date à l'A75 et a fortement évolué.

Deux enjeux majeurs ressortent sur le Cœur d'Hérault : la transformation du territoire liée à la connexion plus rapide avec l'agglomération de Montpellier et son bassin d'emplois, et l'implantation d'entreprises pour bénéficier des interconnexions autoroutières.

Contrairement à l'Aveyron, département dans lequel l'A75 ne dessert pas Rodez et s'intègre dans un secteur rural sans modification profonde de l'accessibilité intra-départementale, le secteur du Cœur d'Hérault se situe du fait de l'A75 dans la proximité immédiate de Montpellier.

Cela engendre des mutations profondes du territoire avec des migrations pendulaires importantes et une périurbanisation non négligeable, ainsi qu'une modification des enjeux fonciers et des enjeux touristiques, commerciaux et de loisirs. Le Cœur d'Hérault devient également attractif pour les implantations d'entreprises à la jonction entre l'A750 et l'A75.

Ce phénomène de périurbanisation existe également le long de l'A75 dans le biterrois avec la mise en service de l'A75. Les effets y sont actuellement moins perceptibles, car la mise en service de la dernière section de l'A75 est plus récente. L'agglomération bénéficie d'un dynamisme économique et démographique moindre que celui de Montpellier. Cependant, avec l'arrivée de l'A75 et sa jonction avec l'A9, l'accessibilité vers le nord du département est plus importante et son positionnement en cœur de département et de région est intéressant en termes de logistique. Cela est d'autant plus vrai que les coûts du foncier y sont moindres qu'à Montpellier et que des zones d'activités sont mises en place sur ce territoire par l'agglomération.

### ***Comparaison des effets territoriaux observés à ceux prévus***

En Hérault, le bilan souligne que les effets sont plus conformes aux anticipations des études préalables que dans l'Aveyron, notamment sur le Cœur d'Hérault, malgré un accompagnement de l'arrivée de l'A75 relativement limité. **L'A75 a eu pour effet indirect de rapprocher l'arrière-pays héraultais à l'agglomération Montpelliéraine, entraînant une modification parfois importante des dynamiques économiques, immobilières et foncières.**

**On regrettera que le bilan n'ait pas pu réaliser une analyse plus globale des effets territoriaux de l'A75 Sud compte tenu de sa mise en service très progressive.**

### 4.3 Analyse de la rentabilité socio-économique

Dans le bilan qui nous est soumis seule la toute dernière section de l'A75 mise en service en 2011, entre Pézenas et l'A9, soit environ 42 km, a fait l'objet d'une analyse de rentabilité socio-économique.

Le dossier d'enquête préalable précise que : « en l'absence de certaines données et des incertitudes concernant plusieurs paramètres (trafics estimés en particulier...), on se bornera à un calcul simplifié prenant en compte les avantages suivants : économie due aux gains de temps pour les usagers, économie due au gain de sécurité pour la puissance publique » et il n'est donné aucun détail sur les calculs réalisés.

L'évaluation simplifiée réalisée ex ante aboutissait à un taux de rentabilité immédiate de 6% et un bénéfice actualisé positif de 937 millions d'euros 2013, sans préciser la structure du bilan par postes (coûts, gains de temps, sécurité).

L'évaluation ex post, en suivant la méthodologie utilisée ex ante, fait apparaître un bénéfice actualisé négatif avec une perte d'environ 250 millions d'euros et un TRI (taux de rentabilité interne) de 5,2%.

Selon le bilan, l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post pourrait s'expliquer par la dérive des coûts d'investissement, par la surestimation probable des gains de temps, par une hypothèse surestimée de croissance des trafics après mise en service, par un allongement du temps de construction, et enfin par une mise en service tardive (le coût de construction évoluant plus rapidement que les gains de temps notamment).

Mais au regard des méthodes d'évaluation en vigueur au moment de la réalisation du bilan (instruction cadre 2007), avec un taux d'actualisation préconisé de 4%, le projet présenterait finalement un bénéfice actualisé de 304,7 millions d'euros 2013 et un TRI de 6%.

**La mission ne peut que regretter que cette analyse de la rentabilité socio-économique soit si succincte mais surtout qu'elle n'ait pas pu être réalisée pour l'ensemble des 175 km de l'A75 Sud faute de données suffisamment fiables.**

## Conclusion

Le bilan qui nous a été soumis permet de tirer quelques enseignements d'ordre général, rappelés ci-dessus, qui autorisent à considérer que l'A75 Sud a eu des effets assez positifs sur les territoires concernés.

Cependant ce bilan s'est heurté à des difficultés méthodologiques majeures.

- La situation initiale n'a pas fait en son temps l'objet d'un enregistrement précis des données la concernant (pas d'état zéro de l'environnement, perte des dossiers d'enquête d'utilité publique, pas de liste des engagements de l'État spécifique à l'infrastructure). Ce qui n'est probablement pas sans lien avec le fait que l'ensemble de l'axe ait été réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique.
- Les travaux de l'A75 Sud se sont échelonnés sur une très longue période (près de vingt ans) avec la mise en service progressive de vingt-et-une sections distinctes. Cela a notamment rendu très aléatoire les calculs micro-économiques.

Il a donc été impossible de procéder à une évaluation environnementale et à une évaluation socio-économique complètes, fiables et argumentées.

Ces difficultés méthodologiques majeures demeurant, et s'accroissant même avec le temps, il nous semble inutile de demander aux services concernés de reprendre ces évaluations.

Aussi, comme cela était déjà le cas pour le bilan de l'A75 Nord, le bilan soumis à la mission ne peut pas être assimilé à un bilan LOTI tant il est éloigné des règles de l'art.

**Recommandation 2. Vérifier la mise en place dans les services de l'administration centrale et dans les services déconcentrés d'un système d'archivage et de consultation des dossiers à la hauteur des enjeux de l'évaluation.**

**Recommandation 3. Il convient d'enlever la mention bilan LOTI sur les documents afin d'éviter d'induire en erreur le lecteur sur la forme et la qualité du bilan réalisé.**



Jérôme Taillé-Rousseau  
Inspecteur général

# Annexes

# Annexe 1. Lettre de mission



**Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer**

*Direction des infrastructures de transport  
Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national  
Bureau de l'aménagement du réseau routier national zone Nord*

**Nos Ref. :DEP2020-259**

**Affaire suivie par :** Pierre ESCAND

**Courriel :** pierre.escand@developpement-durable.gouv.fr

**Tél. :** 01 40 81 17 63

Paris, le 28 janvier 2021

Monsieur le vice-président du conseil général de  
l'environnement et du développement durable

**OBJET :** RECUEIL DE L'AVIS DU CGEDD SUR LE BILAN EX POST DE L'A75 SUD ENTRE SEVERAC-LE-CHATEAU ET L'A9

**PJ :**

- AVIS TECHNIQUE ARN SUR LE BILAN EX POST DE L'A75 SUD ENTRE SEVERAC-LE-CHATEAU ET L'A9
- AVIS DU CEREMA SUR LE BILAN ENVIRONNEMENTAL DE L'A75 SUD ENTRE SEVERAC-LE-CHATEAU ET L'A9

L'A75 est un axe autoroutier non concédé qui relie Clermont-Ferrand à l'A9 au niveau de Béziers et Montpellier via l'A750.

Le bilan ex-post de l'autoroute A75 Sud entre Sévérac-le-Château et l'A9, dont la mise en service s'étale sur 20 ans de 1991 et 2011, a été établi par la DREAL Occitanie. Ce bilan n'est pas réalisé strictement au sens de la LOTI pour des raisons techniques liées à l'étalement des mises en service sur une période longue. Le viaduc de Millau, concédé au groupe Vinci, a fait l'objet d'un bilan séparé.

La DREAL a adressé à mes services le bilan ex post final le 8 novembre 2018. Ce bilan comprend un volet socio-économique, un volet environnemental ainsi qu'une synthèse. Il a fait l'objet d'un avis du Cerema pour ce qui concerne son bilan environnemental. Cet avis a été reçu le 9 décembre 2019.

Conformément aux dispositions des articles R.1511-8 et 9 du code des transports, je souhaite recueillir l'avis du CGEDD sur ce bilan ex post.

Les dossiers constitutifs de ce bilan vous seront transmis par voie électronique parallèlement à cet envoi. Je joins également à cet envoi :

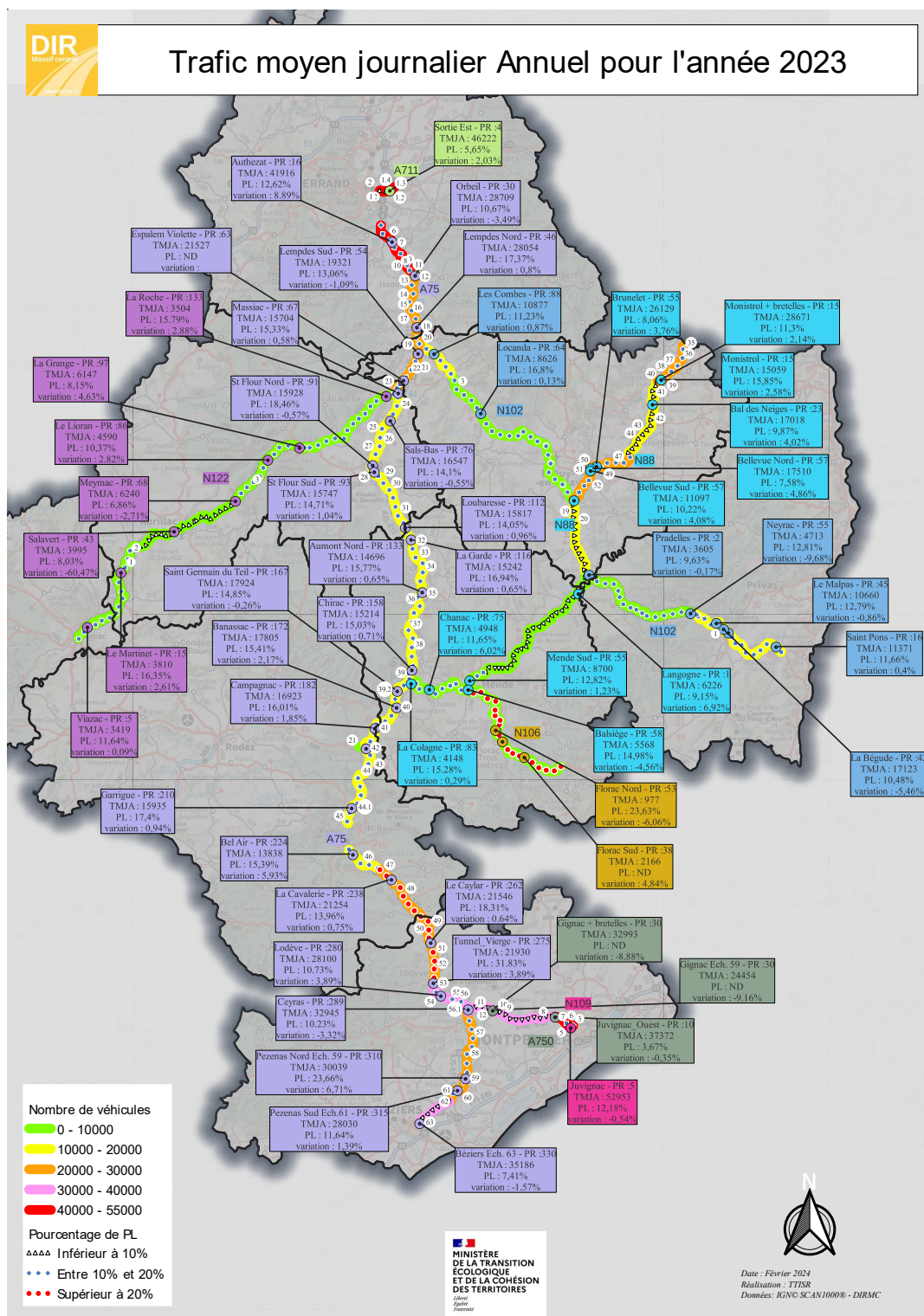
- ∞ l'avis du Cerema sur le bilan environnemental reçu le 09/12/2019 ;
- ∞ l'avis technique de la sous-direction ARN portant que le volet socio-économique du bilan .

92005 La Défense cedex

## Annexe 2. Liste des entretiens

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
ALLIER	Charles-Elie	DGITM	Adjoint au chef de bureau DMR / SAM1	1er mars 2023
CAYLA	Sophie	DIR Massif central	Responsable du bureau DMQ / ACDD	10 juillet 2023
CARLE	Philippe	DIR Massif central	Responsable du bureau Exploitation Sécurité et Équipements	31 août 2023
CHAPELIER	Gilles	CEREMA	Responsable d'études en évaluation environnementale Direction territoriale centre-est	30 mai 2023
COSTES	Jean	Association A75 - La Méridienne	Président délégué	30 mai 2023
JAUTZY	Olivier	DIR Massif central	Directeur	11 novembre 2023

## Annexe 3. Trafic moyen journalier de l'A75 en 2023



## Annexe 4. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DEP	Dossier d'enquête publique
DIT	Direction des infrastructures de transports
DUP	Déclaration d'utilité publique
GES	Gaz à effet de serre
MOA	Maîtrise d'ouvrage
PL	Poids lourd
TCAM	Taux de croissance annuel moyen
TMJA	Taux moyen journalier annuel
TMJE	Taux moyen journalier estival
TMJO	Taux moyen en jour ouvrable (du lundi au vendredi)
TRI	Taux de rentabilité interne
TV	Tous véhicules
VL	Véhicules légers







Site internet de l'IGEDD :  
« Les rapports de l'inspection »