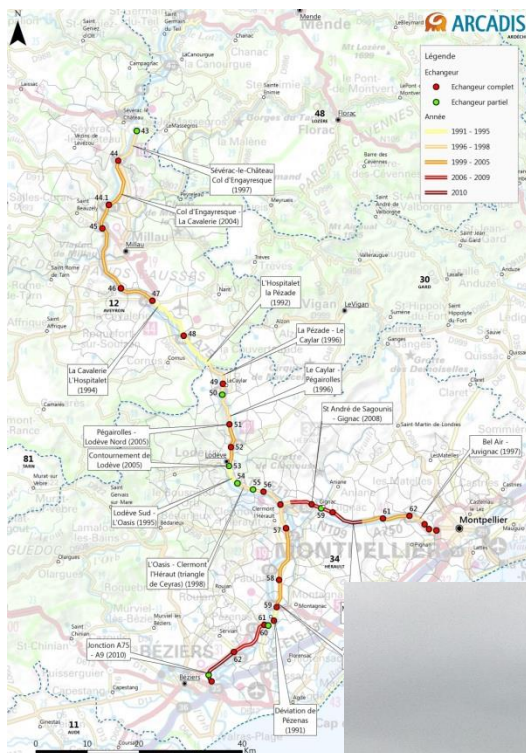


Autoroute A75 - Section Sévérac-le-Château - A9 (incluant A750)

Phase 1 - Bilan de la section Sévérac-le-Château - A9 (incluant A750)

Rapport final



Emetteur Arcadis

 Agence de Lyon

 127 boulevard Stalingrad - CS 90030
 69626 Villeurbanne Cedex
 Tél. : +33 (0)4 37 42 85 85
 Fax : +33 (0)4 78 94 36 96

Réf affaire Emetteur 81B-10-3500
Chef de Projet MAINGUY Samuel
Auteur principal TRENTESAUX Hugo

Nombre total de pages 148

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	22/11/2013	Version de travail	HTR/AGO/BG U	SMA	SMA
B	03/04/2014	Version de travail	HTR/AGO/BG U	SMA	SMA
C	09/07/2014	Intégration des données de Coûts et mise à jour / finalisation du rapport	HTR	SMA	SMA
D	01/02/2015	Reprise du rapport	BGU	SMA	SMA
E	10/04/2015	Mise en forme du rapport comme pour le bilan LOTI	BGU	SMA	SMA
F	05/01/2016	Finalisation du rapport	SMA	YES	YED
G	05/10/2016	Finalisation du rapport	SMA	YES	YED

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».
Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

1	Synthèse.....	10
1.1	Synthèse globale.....	10
1.2	Synthèse détaillée.....	11
2	Présentation générale	14
2.1	Introduction.....	14
2.2	Plan de situation et présentation du projet	15
2.2.1	Plan de situation	15
2.2.2	Présentation du projet.....	16
2.2.3	Objectifs de l'aménagement	19
2.3	Définition des périmètres d'études	22
2.4	Cadrage macroéconomique	24
2.4.1	Population.....	24
2.4.2	Nombre d'emplois au total et par secteur d'activité et chiffres du chômage	24
2.4.3	PIB.....	26
2.4.4	Croissance générale des trafics.....	27
2.4.5	Demande de transport de marchandises par région.....	27
2.4.6	Principaux éléments du cadrage macroéconomique	28
3	Volet « Contribution de l'infrastructure au développement du territoire ».....	29
3.1	Méthodologie - thèmes étudiés – sources disponibles	29
3.1.1	Méthodologie et thèmes étudiés	29
3.1.2	Sources disponibles.....	29
3.2	Effets indirects sur l'activité économique.....	33
3.2.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique	33
3.2.2	Effets sur l'activité économique	33
3.2.3	Comparaison des effets prévus et observés.....	40
3.3	Effets spécifiques sur l'emploi	42
3.3.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique	42
3.3.2	Analyse de l'évolution de l'emploi.....	42
3.3.3	Effets sur l'emploi	44
3.3.4	Comparaison des effets prévus et observés.....	45

3.4	Effets indirects sur le tourisme	46
3.4.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique	46
3.4.2	Contexte et attentes des acteurs du tourisme.....	46
3.4.3	Analyse de l'offre et de la demande touristique	47
3.4.4	Effets sur le tourisme	49
3.4.5	Comparaison des effets prévus et observés.....	55
3.5	Effets indirects sur le secteur agricole	57
3.5.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique	57
3.5.2	Contexte et attente des acteurs du monde agricole.....	57
3.5.3	Analyse de l'emploi agricole	58
3.5.4	Effets observés sur le secteur agricole	59
3.5.5	Comparaison des effets prévus et observés.....	61
3.6	Effets indirects sur la démographie, le foncier et l'habitat.....	63
3.6.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique	63
3.6.2	Analyse de l'évolution démographique	63
3.6.3	Effets observés par les acteurs.....	65
3.6.4	Comparaison des effets prévus et observés.....	69
4	Volet « Transport et économie de l'opération »	70
4.1	Cadrage général.....	70
4.1.1	Rappel des objectifs	70
4.1.2	Méthodologie	70
4.1.3	Sources disponibles.....	70
4.2	Analyse des coûts	74
4.2.1	Coûts de construction	74
4.2.2	Coûts d'exploitation	76
4.3	Analyse des trafics	78
4.3.1	Méthodologie	78
4.3.2	Les trafics sur l'A75	78
4.3.3	Les trafics sur l'A750	87
4.3.4	Les trafics sur la RN 9	91
4.3.5	Les reports depuis l'A7 et l'A20	94
4.3.6	Synthèse de l'analyse des trafics.....	99
4.4	Analyse de la sécurité routière	101

4.4.1	Méthodologie	101
4.4.2	Effets prévus.....	101
4.4.3	Effets observés	102
4.4.4	Estimation des gains d'accidentologie permis par la mise en service de l'A75.....	107
4.5	Analyse des conditions de circulation.....	110
4.5.1	Rappel des contenus des dossiers de DUP et études antérieures	110
4.5.2	Méthodologie de comparaison avec la situation observée	110
4.5.3	Comparaison des gains de temps prévus et réels	111
4.6	Évaluation de la qualité de service de l'infrastructure.....	113
4.6.1	Objectifs et méthodologie de l'enquête	113
4.6.2	Choix de l'infrastructure A75.....	113
4.6.3	Satisfaction des usagers.....	117
Annexe 1 : Indices TP01		122
Annexe 2 : Trafics de l'A75 et de l'A750 et de la RN9, trafics détaillés par années		123
Annexe 3 : Enquête satisfaction après des usagers		126
Annexe 4 : Enquête web à destination des acteurs.....		135
Annexe 5 : Liste des entretiens et personnes rencontrées		146
Annexe 6 : Liste des acronymes		147

Liste des tableaux

Tableau 1 : Principales caractéristiques des sections mises en service	18
Tableau 2 : Population 2010 et son évolution depuis 1999	24
Tableau 3 : Emploi total 2010 et son évolution depuis 1999	25
Tableau 4 : PIB 2005 des départements de l'Aveyron et de l'Hérault, en comparaison avec la France	26
Tableau 5 : Évolutions de l'emploi 1990-2010 (Source : RGP 2010)	43
Tableau 6 : Chambres en hôtellerie et emplacements en campings en 2000 et 2012	48
Tableau 7 : Nuitées hôtelières en 1999 et 2008	49
Tableau 8 : Nuitées en camping en 1999 et 2008	49
Tableau 9 : Nombre d'emplois agricoles entre 1968 et 2010 et taux de croissance annuelle moyen (TCAM) par période	58
Tableau 10 : Évolutions de la population (Source : RGP 2010)	64
Tableau 11 : Tableau des données sources pour l'analyse quantitative	72

Tableau 12 : Coûts de l'infrastructure ex-ante	74
Tableau 13 : Coûts de l'infrastructure ex-post	75
Tableau 14 : Comparaison des coûts de l'infrastructure ex-ante et ex-post	75
Tableau 15 : Coûts d'exploitation prévus	76
Tableau 16 : Coûts d'exploitation observés	77
Tableau 17 : Estimations des trafics prévus dans la DUP de 1989	78
Tableau 18 : Hypothèses de croissances considérées dans le dossier de DUP de 1989	79
Tableau 19 : Évolution des trafics observés sur l'A75 et croissance annuelle géométrique	82
Tableau 20 : Croissance de la circulation sur le réseau autoroutier	83
Tableau 21 : Évolution 2005-2012 de la part PL sur l'A75 (source DIR)	84
Tableau 22 : TMJA, TMJE et coefficient de saisonnalité de l'A75	85
Tableau 23 : Comparaison entre les trafics prévus et observés en 2010 sur l'A75	86
Tableau 24 : Trafics prévus en 2015 sur l'A750	87
Tableau 25 : Trafics observés sur l'A750 et taux de croissance des trafics entre 1995 et 2010	88
Tableau 26 : Comparaison entre les trafics prévus et observés en (2009, 2010 et 2012 selon la section)	90
Tableau 27 : Trafics prévus sur la RN9 après la mise en service de l'A75 – source « 1989 – Aménagement de la liaison Clermont-Ferrand / A9 – Etude de trafic »	91
Tableau 28 : Evolution des trafics observés sur la RN9 avant et après la mise en service de l'A75 dans l'Aveyron	92
Tableau 29 : Evolution des trafics observés sur la RN9 avant et après la mise en service de l'A75 dans l'Hérault	93
Tableau 30 : Comparaison entre les trafics observés et prévus en 2010 sur la RN9 et les trafics observés en 2005 (pas de données plus récentes)	93
Tableau 31 : Données d'accidentologie sur l'A75 (source DIR MC - ONISR)	102
Tableau 32 : Données d'accidentologie sur la RN9 (source DIR MC - ONISR)	104
Tableau 33 : Accidentologie détaillé par période sur l'axe RN9-A75 en Hérault	105
Tableau 34 : Comparaison de l'accidentologie sur la RN9 et l'A75 avec la moyenne nationale (source DIR MC - ONISR et Comptes Transport de la nation)	106
Tableau 35 : Distances parcourues en 2009 par axe en référence et en projet (exploitation ARCADIS des données trafic DIR)	108
Tableau 36 : Probabilité d'accident moyenne/an pour 10 ⁸ veh.km (DIR MC – ONISR)	108
Tableau 37 : Accidents usagers reportés selon axe (RN9 en REF, A75 en PRO)	109
Tableau 38 : Temps de parcours en 1997 (mise en service de la partie nord effective)	110
Tableau 39 : Temps de parcours estimé en projet en 2010 (DUP de 1998)	110

Tableau 40 : Gain de temps estimé en projet en 2010 (DUP de 1998)	110
Tableau 41 : Comparaison entre les temps de parcours prévus et observés	111
Tableau 42 : Premiers motifs de choix	113
Tableau 43 : Prix des péages du viaduc de Millau, 2013, Source EIFFAGE, leviaducdemillau.com	114
Tableau 44 : Premiers motifs de choix selon le type d'OD	114
Tableau 45 : Deuxièmes motifs de choix	115
Tableau 46 : Itinéraires alternatifs considérés	116
Tableau 47 : Itinéraires alternatifs considérés pour un motif vacances-tourisme	116
Tableau 48 : Itinéraires alternatifs considérés pour un motif contraint	117
Tableau 49 : Perceptions des conditions de trafic	117
Tableau 50 : Perceptions des conditions de sécurité	118
Tableau 51 : Opinions sur les autres caractéristiques de l'entretien	119
Tableau 52 : Perceptions de l'information trafic	119
Tableau 53 : Postes d'amélioration par rapport à la RN9	120
Tableau 54 : Répartition par types de véhicules	128
Tableau 55 : Répartition des OD par longueur	129
Tableau 56 : Motifs de déplacements	129
Tableau 57 : Fréquences d'utilisation et motifs	130
Tableau 58 : Compétences des répondants	137

Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation	15
Figure 2 : Carte de l'année de mise en service de chaque tronçon (Source : CCTP, CETE, DREAL)	17
Figure 3 : Périmètres d'étude	23
Figure 4 : Répartition des emplois par secteurs d'activité en 2010	25
Figure 5 : Évolution du taux de chômage	26
Figure 6 : Circulation sur le réseau routier national	27
Figure 7 : Communes desservies à moins de 15 km entre 1991 et 1997 et évolutions entre 1998 et 2008.	32
Figure 8 : Emplois en 2010	43
Figure 9 : Évolution de l'emploi 1990-2010	44
Figure 10 : EPCI composant le Pays-Cœur-d'Hérault	47
Figure 11 : Fréquentation de l'office de tourisme de Millau entre 2001 et 2006	51

Figure 12 : Évolution de l'emploi agricole en Aveyron et Hérault par rapport à la moyenne nationale	58
Figure 13 : Population en 1999 et 2010	64
Figure 14 : Évolutions de la population 1990-2010	65
Figure 15 : Carte des emplacements des postes de comptage sur l'A75 et l'ex RN9	73
Figure 16 : Carte des emplacements des postes de comptage sur l'A750	73
Figure 17 : Trafics observés sur l'A75 en 2012 (source DIR Massif Central)	80
Figure 18 : Évolution du trafic observé sur l'A75 en Aveyron entre 1998 et 2012 (source DIR Massif Central)	81
Figure 19 : Évolution du trafic observé sur l'A75 dans l'Hérault entre 1996 et 2012 (source DIR Massif Central)	82
Figure 20 : TMJM 2009	85
Figure 21 : Extrait de la carte des années de mise en service centré sur l'A750	89
Figure 22 : Évolution mensuelle du trafic sur l'A750 en 2009.	89
Figure 23 : Évolution des trafics observés sur la RN9	92
Figure 24 : OD analysées sur l'A7 et l'A20	94
Figure 25 : Évolution du trafic observé sur l'OD Vienne – Montpellier (source : ASF)	95
Figure 26 : Évolution de l'accessibilité par train de Montpellier et Perpignan entre 1989 et 2005 et % de la population française à moins de 5h de train	96
Figure 27 : Évolution du trafic observé sur l'OD Montauban-Gignac (source : ASF)	98
Figure 28 : Evolution du nombre d'accidents corporels sur l'A75 (source DIR MC - ONISR)	102
Figure 29 : Evolution du nombre d'accidents corporels sur la RN9 (source DIR MC - ONISR)	103
Figure 30 Évolution annuelle du taux d'accidentologie routière en France (source ONISR)	104
Figure 31 : Évolution de l'accidentologie sur l'axe RN9-A75 Hérault (source DIR MC - ONISR)	105
Figure 32 : Méthode de quantification des impacts accidentologie	107
Figure 33 : Comparaison des distances parcourues (veh.km) entre RN9 référence et projet (exploitation ARCADIS)	108
Figure 34 : Perceptions de la qualité de déneigement	118
Figure 35 : Nationalité des automobilistes ayant répondu à l'enquête	128
Figure 36 : Typologie des répondants	136

1 Synthèse

1.1 Synthèse globale

Par rapport aux objectifs du projet et aux engagements de l'État en terme de trafics, de temps de parcours, et d'amélioration de la sécurité, les effets sont globalement atteints :

- Les trafics sur l'A75 et l'A750 sont nettement supérieurs aux trafics prévus, en raison de la mauvaise anticipation de l'induction de trafic permis par ces axes et de la forte croissance socio-économique du territoire ;
- Les trafics sur la RN9 ont baissé de plus de la moitié, ce qui constitue des reports de trafic d'environ 50% du trafic de l'A75 en Aveyron et 30% en Hérault. Les prévisions de trafic restant sur la RN9 étaient fortement sous-estimées dans la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), d'un facteur 2 à 4, dû a priori à la modélisation de la RN9 dans la DUP ;
- En moyenne les temps de parcours indiqués dans la DUP sont proches de ceux constatés aujourd'hui ;
- Les gains de sécurité permis par l'A75 sont importants pour les reportés de la RN9 sur l'A75, mais inférieurs à ceux indiqués dans la DUP en raison de la forte baisse de l'accidentologie constatée sur le réseau national.

Le projet a subi une dérive importante des coûts de près de 40%. La réalisation très progressive de l'infrastructure sur 20 ans, l'importance du linéaire (près de 150 km) et certaines difficultés techniques peuvent expliquer cette dérive.

Globalement les effets de l'A75 et A750 sur le territoire (économie, emplois, tourisme, agriculture, démographie) ont été plus faibles que prévus sur l'Aveyron et plus conformes aux prévisions en Hérault. Seuls les effets touristiques sont importants sur l'ensemble du linéaire, grâce une anticipation importante des acteurs.

Les territoires du nord-ouest de l'Hérault semblent avoir profité assez nettement de l'effet du nœud autoroutier A75 / A750 qui a permis un développement des zones d'activités, notamment sur la logistique, et une croissance démographique, avec la question délicate de la maîtrise du développement urbain. Le Cœur-d'Hérault profite assez sensiblement de sa proximité géographique et désormais temporelle avec l'agglomération montpelliéraine, ce qui contribue à renforcer la pression démographique et économique.

L'agglomération de Béziers a pu renforcer sa position économique en développant des zones d'activités à l'est au niveau des connexions autoroutières. Les perspectives de création d'emploi sont importantes, mais doivent ici être relativisées par les possibles relocalisations d'entreprises et d'emplois.

L'A75 a aussi permis un développement du tourisme dans l'arrière-pays avec une économie de loisir en croissance grâce à la proximité de l'agglomération montpelliéraine.

En Aveyron les effets sont contrastés, notamment car l'A75 ne correspond pas à l'orientation naturelle du département plus tourné vers Midi-Pyrénées et ne dessert pas Rodez, préfecture de département. Le désenclavement du département a permis globalement un changement d'image et de nouvelles stratégies de développement économique et touristique. Cependant l'effet global sur la démographie et 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'emploi conséquent. Les effets sur le tourisme sont importants mais diffus, moins concentrés que prévu le long de l'axe, l'A75 jouant plutôt comme une vitrine pour inciter à revenir découvrir le département, notamment avec le viaduc de Millau.

1.2 Synthèse détaillée

Économie de l'opération.

Les coûts d'investissement de l'ensemble de l'infrastructure A75 et A750 incluant des réaménagements de la RN9 et de la RN109 représentent environ 1 116M€85, soit des coûts plus élevés de 40% par rapport aux dossiers d'enquêtes. La réalisation très progressive de l'infrastructure sur 20 ans, l'importance du linéaire (près de 150 km) et certaines difficultés techniques peuvent expliquer cette dérive. Toutes les sections ont subi une dérive des coûts de construction entre 35% et 80%, sauf la section Sévérac – La Cavalerie avec des coûts réels inférieurs de 10%.

Les coûts d'exploitation, d'entretien et viabilité hivernale indiqués par la DIR apparaissent quant à eux moins élevés qu'anticipés à ce stade, ce qui peut s'expliquer par la jeunesse de l'infrastructure.

Effets sur les transports et déplacements :

Trafics sur l'A75

Les trafics observés sur l'A75 en 2012 sont globalement nettement supérieurs aux trafics prévus, de +30% à 70% en Aveyron, de +20% en Hérault (hors poste de Lodève). Cela peut être dû notamment à la mauvaise anticipation de la croissance très forte des trafics entre 1985 et 1995 qui peut venir de l'induction progressive de trafic suite aux mises en service de sections d'A75 ou d'hypothèses de croissance de population et de PIB inférieure à la réalité.

La part de PL a été surestimée à l'horizon 1996 (6,8% contre 8,7%) où l'itinéraire A75 était encore partiel et sous-estimée à l'horizon 2010 (10,6% contre 9%) où l'A75 devenait attractif avec une mise en service presque complète et une quasi-gratuité.

Trafics sur l'A750

Les trafics observés sur l'A750 sont nettement supérieurs aux trafics prévus, de +20% à +40% selon les sections. Cela peut être dû notamment au dynamisme plus fort que prévu du territoire du Cœur-d'Hérault qui s'oriente plus fortement vers l'agglomération de Montpellier désormais plus accessible.

Trafics restant sur la RN9

Les fortes baisses de trafic sur la RN9 suite à la mise en service de l'A75 sont comprises entre 50% à 60% (soit environ 7000 à 8000 veh/j). Cela signifie que les reports de trafic sur la RN9 sur l'A75 représentent environ 50% du trafic de l'A75 en Aveyron et 30% en Hérault.

Les prévisions de trafic restant sur la RN9 étaient fortement sous-estimées dans la DUP, d'un facteur 2 à 4. Cet écart peut être dû à plusieurs facteurs, notamment la mauvaise prise en compte de la part de trafic local dans le modèle trafic de la DUP, une induction de trafic local suite au fort délestage de la RN9 ou aux différences sur les hypothèses d'aménagement de la RN9.

Reports de trafics sur l'A7 et l'A20

Comme dans les précédents bilans LOTI de l'A75 et de l'A20, il n'est pas possible d'estimer la part de reports depuis les axes alternatifs de l'A7 et de l'A20 en l'absence d'enquêtes OD avant et après mise en service de l'infrastructure.

Sécurité

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 résulte à la

fois des reports de trafics de la RN9 vers l'A75 moins accidentogène suite 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.

Gains de temps :

Les gains de temps permis par l'A75 n'ont pas été 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 aujourd'hui.

Le temps de parcours de l'OD Clermont-Ferrand – Montpellier est surestimé dans la DUP d'environ 10min (3h15), lié soit à une surestimation du gain de temps permis par l'A750 ou à la mauvaise prise en compte de la congestion pour l'accès à Montpellier dans le calculateur d'itinéraire sur le web.

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

Le ressenti des usagers

Au regard des réponses à cette enquête, les usagers de l'A75 semblent globalement satisfaits. Cette satisfaction est particulièrement claire chez les anciens utilisateurs de la RN9 pour qui l'A75 a permis une amélioration sur l'ensemble des thématiques proposées (conditions de trafic, conditions de sécurité, niveau d'information trafic et niveau d'entretien).

Effets territoriaux observés

Les effets de la mise en service progressive de l'A75 sur le territoire varient de manière importante suivant que l'on considère le département de l'Aveyron ou le département de l'Hérault. Au sein de ce dernier, les effets sur les territoires tournés vers Montpellier et sur le Biterrois méritent d'être distingués. Ces territoires présentent des enjeux très différents pour chaque thématique, qu'il s'agisse d'emploi, des activités économique ou du tourisme.

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'emploi conséquent. Le département reste d'ailleurs économiquement tourné vers Midi-Pyrénées plus que vers 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.

En Hérault les effets sont très différents suivant la localisation dans le département.

- Le Cœur d'Hérault, situé 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 depuis 10 ans.
- Le biterrois est resté plus en marge du développement économique montpelliérain et n'a été connecté que de manière très récente à l'A75.

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. Une modification des enjeux fonciers ainsi que 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 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 terme de logistique, et ce d'autant plus que les coûts du foncier y sont moindre qu'à Montpellier et que des zones d'activités sont mises en place sur ce territoire par l'agglomération.

Comparaison des effets territoriaux observés avec ceux prévus

Les entretiens d'acteurs montrent un décalage important entre les prévisions (qu'il s'agisse des espérances locales ou des effets anticipés dans les dossiers d'enquête ou dossiers d'engagement de l'État des différentes sections) et la réalité des effets observés, notamment sur l'Aveyron.

Dans l'Aveyron, l'impact économique de l'infrastructure semble moindre qu'escompté avec un effet très relatif sur les évolutions des filières économique (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.

En Hérault, les effets sont plus conformes aux anticipations des études préalables 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. Les démarches d'accompagnement semblent se structurer depuis quelques années avec la prise de conscience locale des effets de plus en plus perceptibles de l'autoroute.

.

2 Présentation générale

2.1 Introduction

Le présent dossier constitue le **bilan des effets de l'autoroute A75 pour sa partie sud entre Sévérac-le-Château et Béziers**. Il est réalisé conformément à la Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de décembre 1982 qui prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

Le bilan ex-post (suite à la mise en service du projet) réalisé ne sera cependant pas un bilan au sens de la LOTI en raison des mises en service des sections échelonnées sur une très longue période (de 1977 à 1998) sans logique fonctionnelle. L'avis du CGEDD d'avril 2010 (n°006652-01) indique ainsi que la réalisation d'un bilan LOTI sur des routes réalisées sur une période de plus de 20 ans s'avère pratiquement impossible.

L'itinéraire A75 sud a fait l'objet de plusieurs dossiers d'enquête préalable en raison de la mise en service successive des différentes sections. Or la méthodologie classique est basée avant tout sur une comparaison entre un dossier d'enquête préalable et l'observé.

Enfin, la difficulté à reconstituer une situation de référence due à l'étalement des différentes mises en service des sections constituant l'itinéraire A75 sud est une autre difficulté.

Le bilan global de la partie sud de l'A75 permet néanmoins de **synthétiser et prendre du recul sur l'ensemble des études disponibles** sur les différents impacts de l'axe et de ses différentes sections.

Il permet de mettre en évidence les effets d'une telle infrastructure autoroutière en interrogeant les acteurs du territoire, en utilisant les données de trafics collectées avant et après la mise en service, en analysant les données collectées sur les territoires et par l'INSEE pour mettre en lumière les adaptations et transformations de la population, de l'économie, des territoires, etc. Il permet aussi d'exploiter les dernières données disponibles pour confirmer ou affiner les tendances ou impacts observés dans les bilans menés pour les précédentes sections et mettre en évidence l'impact d'une mise en service progressive sur 20 ans du réseau avec la dernière section mise en service en 2010.

Les thèmes abordés sont variés. Pour chacun, la logique du bilan LOTI ex-post est de comparer la situation observée après la mise en service et la situation prévue au stade du projet en cherchant à expliquer les différences. Les thèmes seront analysés selon deux volets :

- Un volet plus qualitatif sur la contribution de l'infrastructure aux territoires traversés (économie, agriculture, emploi, tourisme)
- Un volet plus quantitatif sur le transport et l'économie de l'opération (coûts,
 - les aspects de coûts de l'opération
 - les effets sur les transports et déplacements
 - les effets sur la sécurité et l'accidentologie
 - le ressenti de l'usager de l'autoroute

NB : L'évaluation des effets environnementaux fait l'objet d'un second rapport d'étude spécifique.

2.2 Plan de situation et présentation du projet

2.2.1 Plan de situation

L'A75 prolonge l'A71 de Clermont-Ferrand à Béziers, constituant un axe autoroutier nord-sud pour des déplacements à l'échelle locale, nationale (pour les déplacements entre la région parisienne et le sud-ouest de la France notamment), et européenne (pour les déplacements en lien avec l'Espagne et l'Europe du Nord).

Pour certains déplacements, cet axe constitue une alternative gratuite au corridor rhodanien à l'Est (A6-A7) et à l'autoroute A20 à l'Ouest. En effet, l'A75 est intégralement gérée par la DIR Massif central. Seul le Viaduc de Millau et le raccordement à l'A9 sont soumis à un péage.

La carte suivante présente le plan de situation de l'autoroute A75, et notamment de la section entre Sévérac-le-Château et l'A9.



Figure 1 : Plan de situation

La section Sévérac-le-Château - A9 constitue la partie sud de l'autoroute A75, offrant une continuité autoroutière (ou voies rapides au droit de Pézenas) jusqu'à l'A9 en direction de l'Espagne. Elle s'inscrit dans les départements de l'Aveyron et l'Hérault, venant affirmer l'axe historique de la RN9.

2.2.2 Présentation du projet

Le Plan Routier Massif Central (PRMC), adopté en 1974, impliquait 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 est 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. A 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 Sévérac-le-Château à Béziers, a été réalisée et mise en service entre 1991 et 2011. La carte suivante présente l'année de mise en service de chaque tronçon.

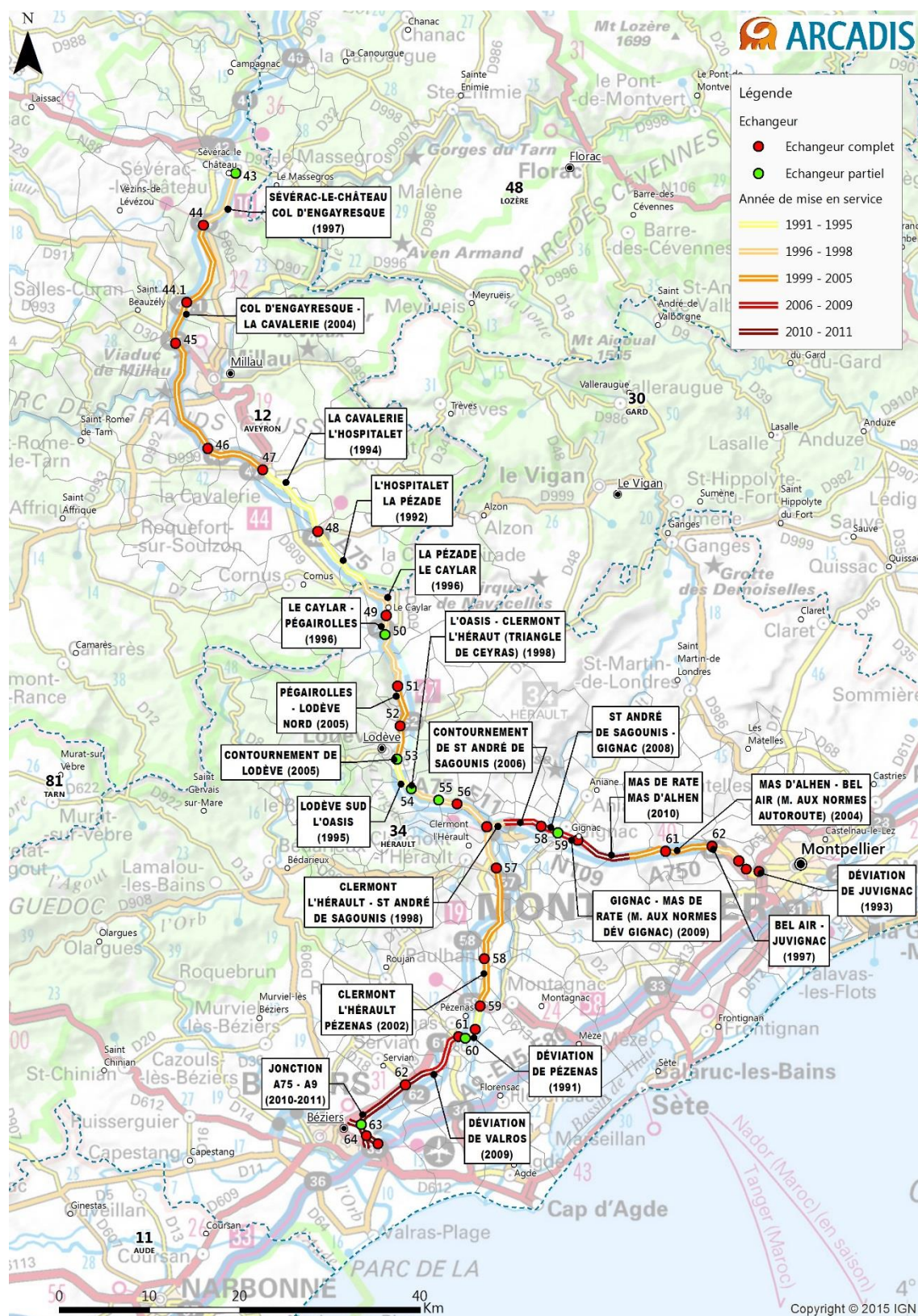


Figure 2 : Carte de l'année de mise en service de chaque tronçon (Source : CCTP, CETE, DREAL)

Le tableau suivant récapitule les principales caractéristiques des sections mises en service.

Tableau 1 : Principales caractéristiques des sections mises en service

Département	Section à l'étude	Longueur (km)	Année de mise en service effective	Nombre de voies	Vitesse limite	Péage	Information sur le dénivelé
Aveyron	Contournement Sévérac-le-Château	14.6 km	1997	2x2 voies	130	Non	Col d'Engayresque (altitude : 896m, longueur : 10,8 km, dénivelé : 271m)
	Engayresque - St Germain	16.0 km	2004	2x2 voies	130	Non	Col d'Engayresque (altitude : 896m, longueur : 5,7 km, dénivelé : 305m)
	Viaduc de Millau	2.5 km	2004	2x2 voies	130	Oui	Plateau du Larzac
	Saint Germain - La Cavalerie (hors viaduc de Millau)	21.1 km	2004	2x2 voies	130	Non	
	Déviation de la Cavalerie	2.0 km	2002	2x2 voies	130	Non	
	La Cavalerie - L'Hospitalet	5.3 km	1994	2x2 voies	130	Non	
	Déviation de la Pezade	9.3 km	1992	2x2 voies	130	Non	
	La Pezade - Le Caylar	6.6 km	1994	2x2 voies	130	Non	
Hérault	Le Caylar - Pas de l'Escalette	2.1 km	1996	2x2 voies	110	Non	Descente du Pas de l'Escalette (altitude : 680m, longueur : 4,9km, dénivelé : 360m)
	Pegairolles - Lodève	11.4 km	2005	2x2 voies	130*	Non	
	Lodève - L'Oasis	6.0 km	1995	2x2 voies	130	Non	
	Triangle de Ceyras	7,6	1998	2x2 voies	130	Non	
	Clermont L'Hérault - Pezenas-Nord	20.0 km	2002	2x2 voies	130	Non	Plaine de l'Hérault
	Deviation de Pezenas	6.5 km	1991	2x2 voies	130	Non	
	Pézenas sud - Béziers dont :	18.0 km		2x2 voies	130	Non	
	Déviation de Valros		2009	2x2 voies	130	Non	
	Liaison déviation de Valros / échangeur de Servian		2011	2x2 voies	130	Non	
	Raccordement A9 / échangeur de Servian		2010	2x2 voies	130	Oui	

*tunnel de la Vierge : 500m à 110 km/h

Ainsi, entre Sévérac-le-Château et l'A9, les différentes sections cumulées représentent un linéaire de 141.1 km.

L'ensemble A75/A750 constitue une infrastructure autoroutière non concédée. Seule la section du viaduc de Millau est concédée à la Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM).

Depuis la mise en service de la déviation de Pézenas et la réalisation de la section Pézenas Sud – Béziers, l'infrastructure présente des caractéristiques autoroutières sur l'ensemble de son linéaire de près de 150km entre Sévérac-le-Château et l'A9 et entre Ceyras et Montpellier.

L'autoroute A75 remplace ou double la RN9 selon les sections sur 134km, auxquels il faut ajouter la RN109 qui est doublée par l'A750 sur 30.7 km de liaison vers Juvignac Ouest (Montpellier).

En 1987 la RN109 n'était à 2x2 voies que sur 90 km environ entre Clermont Ferrant et Béziers (soit 30% de l'itinéraire). Les limitations de vitesses variaient fortement entre les traversées d'agglomération, les sections à 90 km/h et les sections à 2x2 voies à 110 km/h.

L'A75 est plus homogène en termes de vitesses. Celles-ci varient cependant selon les configurations avec notamment les sections de descente vers la plaine de l'Hérault depuis le nord : Tunnel du Pas de l'Escalette limité à 70 km/h suivi d'une section à 80km/h au nord de Lodève.

2.2.3 Objectifs de l'aménagement

Échelle nationale

Le Plan Routier Massif Central de 1974 avait pour but principal le désenclavement du Massif Central par le réaménagement de la RN9. Le Schéma d'Aménagement à Long Terme (SALT) de 1978 reprend cet objectif d'aménagement du territoire et d'amélioration de la sécurité routière sur la RN9. Enfin le Schéma Directeur Routier National (SDRN) de 1988 avait pour objectifs de :

- « *placer la France le plus tôt possible au cœur de l'Europe et renforcer ainsi la compétitivité des entreprises françaises ;*
- *aménager le territoire national et aménager ses régions ;*
- *améliorer la qualité de vie des usagers de la route et tout particulièrement la sécurité routière ».*

Dans ce dernier cadre, l'axe Clermont-Ferrand – A9, en tant que Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier (LACRA), devait permettre de désenclaver le Massif Central tout en délestent la vallée du Rhône et l'autoroute A7 de 11 000 véhicules/jour en moyenne annuelle (22 000 véhicules/jour en période estivale). Cet axe devait être sans péage afin d'accroître son attractivité.

Le dossier des engagements de l'État de septembre 2002 sur la section Pézenas-Béziers ajoutait l'objectif de sécurisation de l'axe RN9.

Échelle régionale

À l'échelle régionale, le Dossier d'Enquête Publique de la section Engayresque – La Cavalerie Sud, ainsi que le dossier la DUP de la section La Cavalerie Sud – Pézenas Nord, précisent que les retombées prévues de ce désenclavement sont économiques et devaient se répercuter sur :

- le tourisme en premier lieu ;
- les nouvelles activités artisanales et commerciales ;
- les nouvelles filières de l'activité agro-alimentaire.

Dans le Dossier d'Instruction Mixte à l'échelon Central de la section Pézenas – A9 et le dossier d'engagements de l'État de cette même section, sont également rappelés les objectifs suivants :

- la revitalisation de l'économie régionale est à nouveau mise en avant notamment autour des points d'échanges ;
- le désenclavement du Haut Languedoc ;
- la liaison entre Béziers et le nord du département de l'Hérault.

Échelle locale

À l'échelle locale, le Dossier d'Enquête Publique de la section Engayresque – La Cavalerie Sud précise que les gains prévus se rapportent à :

- la sécurité et la fluidité du trafic ;
- la décongestion des traversées d'agglomération de Millau et d'Aguessac ;
- la diminution de la pollution locale ;
- le développement économique, notamment dans les secteurs du transport et de la logistique, de l'agro-alimentaire, de l'élevage, et du tourisme.

Dans le dossier de DUP de la section La Cavalerie Sud – Pézenas Nord, les objectifs à l'échelle locale sont :

- une amélioration « évidente » des conditions de déplacement ;
- une opportunité pour un nouveau développement économique local.

Outre la fluidité et le confort de l'usager, une amélioration est particulièrement prévue sur la sécurité routière avec une diminution du risque d'accidents par un facteur 2 à 5.

Dans le Dossier d'Instruction Mixte à l'échelon Central de la section Pézenas – A9, l'aménagement de l'A75 devait permettre :

- d'établir une liaison sûre entre Pézenas et Béziers ;
- de favoriser la distribution à longue distance de la production agricole, tout en la mettant en valeur via les aires et la traversée du vignoble ;
- de favoriser l'implantation de petites entreprises innovantes dans un rayon de 30 kilomètres autour des échangeurs ;
- de renforcer l'attractivité du port de Sète ;
- une meilleure diffusion de la fréquentation touristique vers l'arrière-pays, notamment pour le marché espagnol.

Ces objectifs se trouvent repris dans le dossier d'engagements de l'État de la dernière section.

À l'échelle nationale, les différents documents de planification ont réaffirmé :

- la dimension européenne de l'A75, ouvrant un itinéraire direct et gratuit entre l'Europe du Nord, la méditerranée et l'Espagne ;

- l'objectif de désenclavement du Massif Central jusque-là à l'écart des grands aménagements autoroutiers et donc des grands flux économiques ;
- le délestage de vallée du Rhône de 11 000 véhicules/jour en moyenne annuelle (22 000 véhicules/jour en période estivale) ;
- l'exigence d'amélioration significative de la sécurité routière sur l'axe historique de la RN9, dont certaines sections étaient particulièrement accidentogènes.

À l'échelle régionale, les attentes de l'A75 sont avant tout économiques, notamment sur le tourisme, l'activité artisanale, commerciale et l'agro-alimentaire.

Enfin, l'amélioration des conditions de circulation, et notamment la sécurité routière, ainsi que le développement économique sont les principaux thèmes déclinés à l'échelle locale.

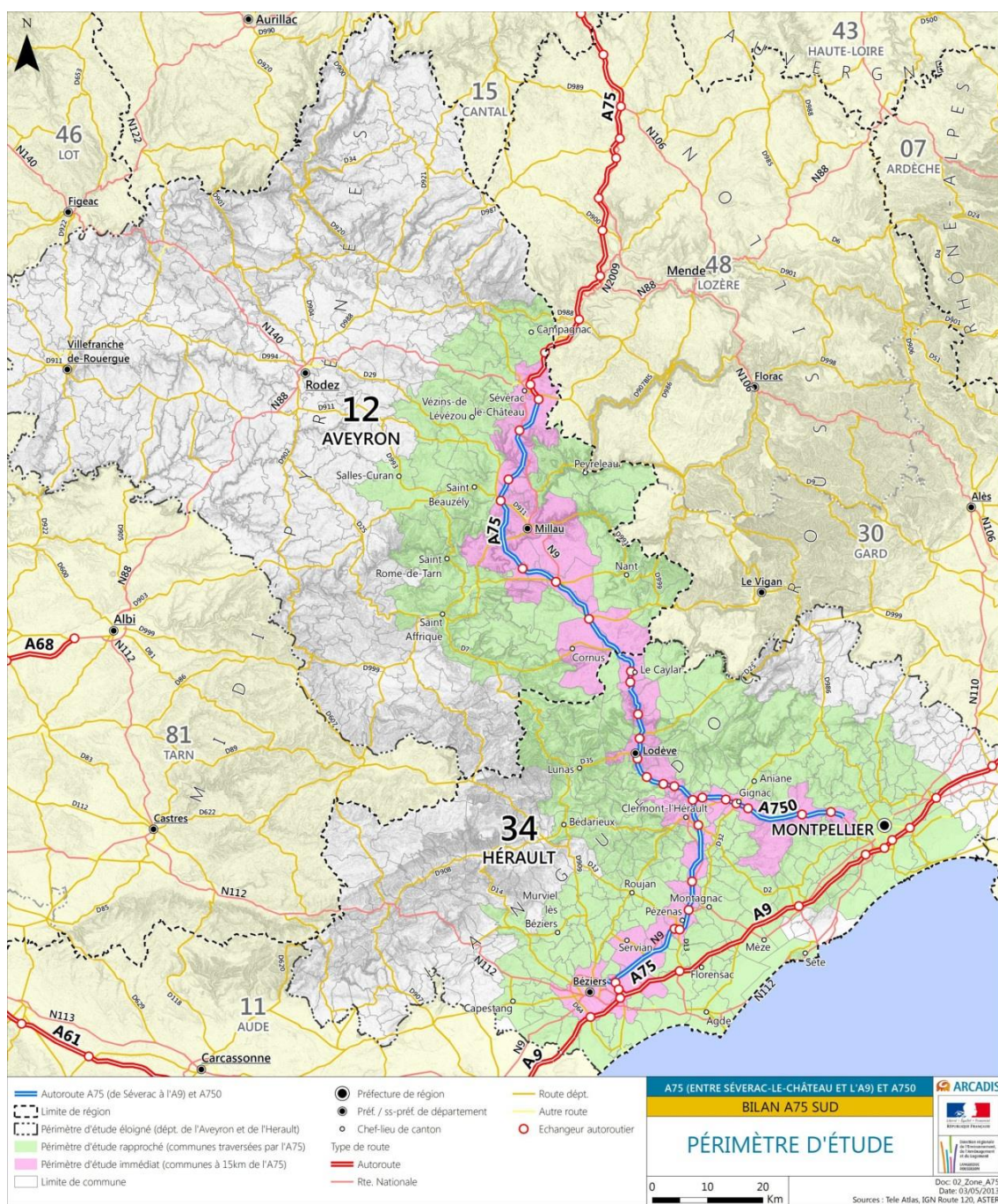
2.3 Définition des périmètres d'études

Trois niveaux de zonage ont été définis en cohérence avec l'aire d'influence de l'infrastructure sur les principaux thèmes considérés. Nous définirons ainsi :

- une aire d'étude directe regroupant les communes directement traversées par l'aménagement ou par les axes secondaires susceptibles de voir leur trafic capté par l'A75. C'est le cas de la RN9 (parfois requalifiée en départementale) lorsque celle-ci n'a pas été réaménagée sur place. Cette aire d'étude directe concerne l'ensemble des thèmes, mais plus particulièrement la sécurité, la qualité de service, l'urbanisation, l'agriculture et l'environnement,
- une aire d'étude rapprochée intégrant l'ensemble des territoires impactés et se trouvant à moins de 15km des échangeurs. Cette aire d'étude rapprochée concerne notamment le développement économique et touristique qui a tendance à être polarisé à proximité des échangeurs,
- une aire d'étude élargie comprenant l'ensemble des communes des départements traversés (Hérault et Aveyron) pour étudier l'impact de l'A75 sur le développement économique et urbain à cette échelle plus importante permettant de montrer d'éventuels effets d'entraînement, de rééquilibrage ou de polarisation du développement.

Le zonage est étendu à l'ensemble du corridor autoroutier nord-sud caractérisé par l'A7, A75 et l'A20 pour le thème des trafics. En effet, la mise en service progressive de l'A75 a généré des reports d'itinéraires depuis les autoroutes parallèles de l'A7 et l'A20. L'analyse des indicateurs est ainsi conduite sur un réseau comportant l'A75 entre Clermont-Ferrand et l'A9, la RN9 (même limites, RN9 parfois requalifiée en départementale), l'A20, l'A7, l'A750 entre Clermont-l'Hérault et Montpellier.

La carte suivante présente les périmètres rapprochés et étendus décrits ci-dessus.



2.4 Cadrage macroéconomique

L'objet de ce cadrage macroéconomique est de présenter les évolutions socio-économiques, à la fois pour les départements traversés et au niveau national, en se concentrant sur les déterminants principaux du trafic voyageurs et marchandises.

2.4.1 Population

Le tableau ci-dessous présente la population 2010 et son évolution depuis 1999 pour les départements de l'Aveyron et de l'Hérault.

Tableau 2 : Population 2010 et son évolution depuis 1999

Population 2010 et évolution depuis 1999 (source : Insee)	Pop 2010 (millions)	TVAM 1999-2010	Rang 2010	Pop	Rang TVAM 1999-2010
Aveyron	0,276	+0,4%	75		60
Hérault	1,044	+1,4%	21		8
France métropolitaine	62,8	+0,6%			

La population des départements de l'Aveyron et de l'Hérault représente 2,2% de la population nationale. On constate que l'Aveyron, département essentiellement rural, est environ quatre fois moins peuplé que l'Hérault.

L'Hérault a connu une forte croissance de sa population depuis 1999 et se situe parmi les 10 premiers départements sur le plan du dynamisme démographique. A l'inverse, l'Aveyron se situe au 60^{ème} rang en termes de croissance de population avec une croissance inférieure à la moyenne nationale.

En 2012, la population aveyronnaise est relativement plus âgée que celle de la région Midi-Pyrénées, et a fortiori que la population française dans son ensemble. Ainsi, les moins de 40 ans représente 40% de la population de l'Aveyron en 2012, contre près de 50% à l'échelle nationale.

A l'inverse, l'Hérault présente une population relativement plus jeune que la région Languedoc-Roussillon, et sa structure est globalement similaire à la moyenne nationale.

Entre 1990 et 2012, les départements de l'Aveyron et de l'Hérault ont connu un vieillissement de la population. Cependant, en comparaison avec le taux de croissance de l'ensemble de la population au sein de chaque territoire, ce vieillissement s'est effectué sur un rythme légèrement plus lent qu'à l'échelle nationale, notamment dans l'Hérault où l'écart entre les taux de croissance des tranches d'âges les plus âgées et le taux de croissance de l'ensemble de la population du département est moins important qu'à l'échelle nationale.

La population héraultaise, environ 1 million d'habitants en 2012, croît rapidement depuis 10 ans (croissance de 1.4%/an entre 1999 et 2012 contre 0.6% au niveau national).

La population aveyronnaise, 4 fois moins importante que celle de l'Hérault, a connu depuis 10 ans une croissance moins forte et est plus en moyenne plus âgée qu'au niveau national.

2.4.2 Nombre d'emplois au total et par secteur d'activité et chiffres du chômage

Le tableau ci-dessous présente l'emploi total 2010 et son évolution depuis 1999 pour les départements de l'Aveyron et de l'Hérault.

Tableau 3 : Emploi total 2010 et son évolution depuis 1999

	Emplois en 2010 (millions)	Rang Emplois 2010	Évolution annuelle des emplois 1999- 2010	Rang évolution annuelle des emplois 1999-2010
Aveyron	0,112	73	+0.7%	64
Hérault	0,390	21	+2.4%	4
France métropolitaine	25,770		+1.1%	

L'emploi des deux départements représente 1,9% des emplois nationaux, avec un nombre d'emploi près de quatre fois plus important dans l'Hérault.

Comme pour la population, cet écart s'est creusé durant la période 1999 - 2010 :

- la croissance des emplois dans l'Hérault a été l'une des plus rapides au niveau national (4^{ème} rang) ;
- inversement, la croissance des emplois dans l'Aveyron a été nettement inférieure à la moyenne nationale.

Dans les deux départements, entre 1999 et 2010, la croissance de l'emploi a été plus rapide que celle de la population.

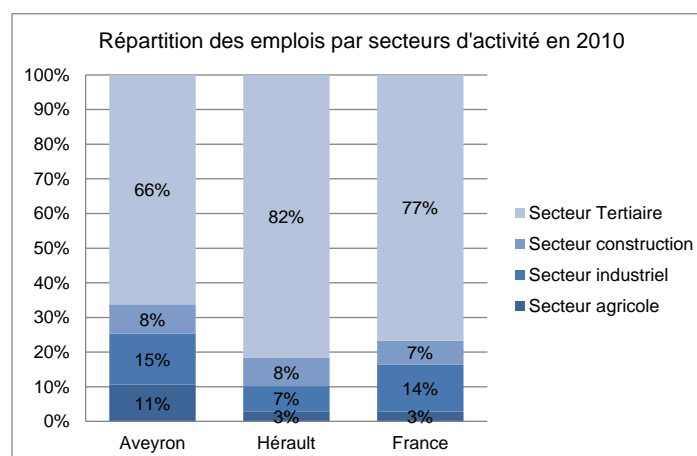


Figure 4 : Répartition des emplois par secteurs d'activité en 2010

L'emploi dans l'Aveyron est marqué par une forte composante agricole, ce secteur représentant près de 11% de l'emploi total du département, contre 3% au niveau national en 2010. Ce territoire se distingue aussi de la moyenne nationale par une tertiarisation de son économie moins marquée. L'emploi touristique représente 4,0% du total.

A l'inverse, la part de l'emploi tertiaire est plus importante dans le département de l'Hérault qu'à l'échelle nationale, au détriment de la part de l'emploi industriel. L'emploi touristique représente 7% des emplois en moyenne annuelle dans le département de l'Hérault.

Enfin, le tableau ci-dessous présente l'évolution du taux de chômage depuis 1990 dans les départements de l'Aveyron et de l'Hérault, en comparaison avec la moyenne nationale.

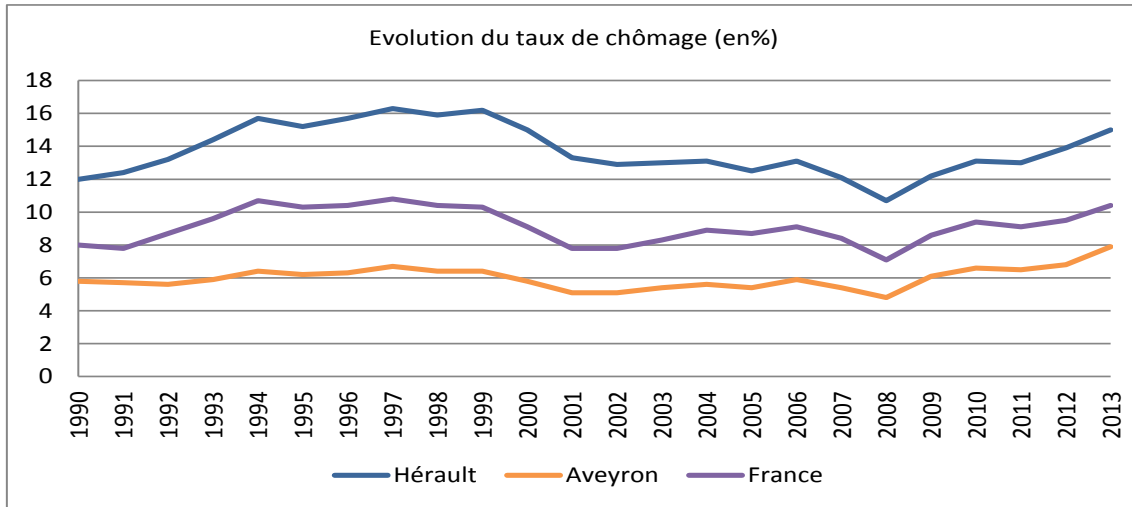


Figure 5 : Évolution du taux de chômage

Le taux de chômage dans les départements de l'Hérault et de l'Aveyron évolue de manière similaire à la moyenne nationale. Cependant, le taux de chômage de l'Hérault est systématiquement supérieur depuis 1990 à la moyenne nationale (15% contre 10,4% début 2013), et a fortiori à celui de l'Aveyron (7,9% début 2013). Ce constat s'explique en partie par l'attractivité de l'Hérault, notamment pour les jeunes, par les emplois créés relativement précaires (notamment les emplois saisonniers), ainsi que par le ralentissement récent de la création d'emploi.

L'Hérault est un département fortement tertiairisé qui a créé beaucoup d'emplois dans les 10 dernières années (+2.4%/an entre 1999 et 2012 contre 1.1% au niveau national). Mais ce département souffre d'un taux de chômage élevé.

L'Aveyron est un département plus rural avec un secteur agricole encore important.

2.4.3 PIB

Le tableau ci-dessous présente le PIB 2005 des départements de l'Aveyron et de l'Hérault, en comparaison avec la France. Ces deux départements représentent 1,7% du PIB national.

Tableau 4 : PIB 2005 des départements de l'Aveyron et de l'Hérault, en comparaison avec la France

PIB 2005	Total (en M€)	Par habitant (en €)	Par emploi (en €)	Rang total	Rang par habitant	Rang par emploi
Aveyron	6 051	22 191	55 287	73	61	85
Hérault	22 840	22 999	65 264	22	46	26
France	1 726 068	27 397	68 928			

Bien qu'à la 22^{ème} place en PIB absolu et à la 26^{ème} place en termes de PIB par emploi, l'Hérault est à la 46^{ème} place en PIB par habitant. Ceci s'explique par un taux de chômage élevé dans la population héraultaise. L'Aveyron, département rural, fait partie des derniers départements en termes de PIB par emploi.

2.4.4 Croissance générale des trafics

Au niveau national :

Comme l'illustre le graphique suivant, depuis 1990 la circulation sur le réseau autoroutier a connu une croissance continue et forte jusqu'en 2004. Cette croissance s'est faite à un taux de croissance moyen annuel de 4,4% par an sur le réseau autoroutier concédé et non concédé. Elle a conduit à un quasi doublement de la circulation en 20 ans.

Elle résulte notamment de l'accroissement du réseau (+67%). Cependant, depuis 2004, le taux de croissance moyen annuel n'est que de +1,2% par an sur le réseau autoroutier concédé et de +0,7% par an sur le réseau non concédé.

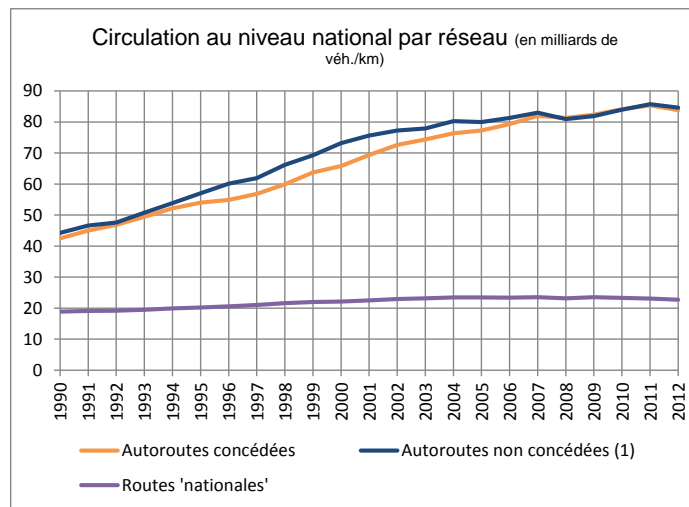


Figure 6 : Circulation sur le réseau routier national

Les baisses de trafic observées en 2008 et 2012, s'expliquent par la crise économique. Entre 2011 et 2012, à réseau constant, ce sont les autoroutes concédées qui affichent la baisse la plus importante (-2% à réseau constant) tandis que la circulation sur les autoroutes interurbaines se contracte de 1,2 %.

Le recul plus important du trafic sur les autoroutes concédées s'explique par leur coût de péage qui vient s'ajouter au coût du carburant en forte augmentation¹.

Après une période de croissance soutenue de la circulation sur le réseau autoroutier (concédé ou non) de 1991 à 2004, la tendance s'est orientée vers une croissance ralentie à l'échelle nationale sous l'effet de la crise économique entre 2007 et 2008 ainsi qu'entre 2011 et 2012.

2.4.5 Demande de transport de marchandises par région

La France est non seulement un pays touristique, d'échange de marchandises, mais également un pays de transit. Le transport routier de marchandises (TRM) français est concurrencé par le TRM des autres pays européens.

La circulation de transit tient une place importante dans le développement de la circulation de poids lourds (20,1 % de la circulation des poids lourds en France métropolitaine). Elle est réalisée en grande partie par des transporteurs d'autres pays européens. La circulation des poids lourds de pavillons étrangers sur le

¹ Les comptes des transports 2012 – le bilan de la circulation

territoire métropolitain a ainsi été multipliée par trois entre 1990 et 2010². Sa part est en augmentation dans l'ensemble des véhicules. kilomètres (veh.km) réalisés par les transporteurs routiers (13,9 % en 1990 et 31,5 % des veh.km en 2010).

Le transport de marchandises continue d'augmenter à un rythme dynamique jusqu'en 2007 (+ 2,9 % par an pour le transport international et + 3,4% par an pour le transport national). Cette croissance s'est interrompue lors de la crise économique en 2008 et 2009, sans retrouver en 2010 son niveau d'avant crise.

La croissance du transport national de marchandises a été particulièrement rapide en Languedoc-Roussillon, avec un taux de croissance moyen annuel sur la période 1993 – 2007 de +5%, soit la plus forte croissance parmi les régions françaises.

Jusqu'en 2010, le transport international a augmenté au même rythme moyen annuel en Languedoc-Roussillon que pour l'ensemble de la France, malgré un fort ralentissement depuis 2004 et une forte reprise en 2010.

Le transport global (national et international) de marchandises par route en Languedoc-Roussillon a augmenté de manière soutenue entre 1993 et 2010 (+3,5% par an en moyenne), plus rapidement que dans les autres régions française (+2.1% par an en moyenne pour l'ensemble des régions).

2.4.6 Principaux éléments du cadrage macroéconomique

Le secteur d'étude se caractérise par un fort contraste entre :

- d'une part, le département de l'Hérault, plus peuplé, plus riche et plus dynamique mais souffrant d'un taux de chômage structurel élevé ;
- et d'autre part, le département de l'Aveyron plus rural et marqué par un secteur agricole relativement important.

Ce contraste se retrouve aussi entre la moitié Ouest et Est du département de l'Hérault, cette dernière bénéficiant du dynamisme de la capitale régionale montpelliéraine.

En termes sociodémographiques, les territoires plus directement concernés par l'A75 sont principalement organisés autour de pôles secondaires.

L'A75 a connu une très forte croissance des trafics d'environ +4.4%/an entre 2004 et 2012 grâce à la montée en charge progressive de l'infrastructure suivant le rythme des mises en service. En comparaison, la croissance du trafic autoroutier a fortement ralenti depuis 2004 à +1,2% par an sur le réseau autoroutier concédé et de +0,7% par an sur le réseau non concédé.

Cependant, comme à l'échelle nationale, une baisse du trafic sur l'A75 est observée sous l'effet de la crise économique entre 2007 et 2008 ainsi qu'entre 2011 et 2012.

² Observatoire national des transports, « Le point sur », Mars 2012.

3 Volet « Contribution de l'infrastructure au développement du territoire »

3.1 Méthodologie - thèmes étudiés – sources disponibles

3.1.1 Méthodologie et thèmes étudiés

L'objectif de ce volet est de comparer les impacts des infrastructures de l'A75 entre Sévérac-le-Château et de l'A750 sur les territoires prévus dans les évaluations prévisionnelles du projet à ceux observés dans les analyses et sur le terrain et détaillés par les acteurs locaux.

L'appréciation qualitative de l'impact de l'aménagement sur le développement territorial et l'environnement sera réalisée sur la base d'une enquête web et des entretiens auprès des acteurs locaux ainsi que d'analyses socio-économiques quantitatives.

Les thèmes étudiés, retenus en accord avec la maîtrise d'ouvrage, sont les suivants :

- effet sur les zones d'activité, zones industrielles et les plates-formes logistiques ;
- effet structurant sur l'emploi de la zone d'influence du projet ;
- effet sur le tourisme ;
- effet sur l'agriculture ;
- effet sur l'urbanisation (population, habitat, foncier).

Le choix des thèmes étudiés a été guidé par les principales thématiques présentes dans les DUP et par l'enquête web qui a permis de faire ressortir les principaux enjeux. Ces derniers ont été approfondis dans un second temps lors des entretiens d'acteurs.

La démarche de ce volet comportera trois étapes pour chaque thème analysé :

- Rappel des objectifs contenus dans les documents d'évaluation prévisionnelle du projet, en premier lieu les Déclarations d'Utilité Publique (DUP) des différentes sections étudiées ;
- Diagnostic de la situation actuelle et évolutions depuis la date des études d'Avant-Projet Sommaire (APS) ;
- Analyse de l'impact de l'A75 sur les évolutions constatées ;
- Comparaison avec les estimations du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

D'un point de vue méthodologique, l'analyse de ces thèmes s'appuiera sur trois éléments :

- des analyses de séries chronologiques (recherches de points d'inflexion, recherche de facteurs explicatifs, comparaison des chiffres avec la prolongation des tendances passées) ;
- des analyses cartographiques (évolution des densités de population, d'emplois, d'entreprises, ...etc par communes, par départements) ;
- des analyses qualitatives basées sur les entretiens.

3.1.2 Sources disponibles

Les prévisions sur les impacts territoriaux sont inscrits dans :

- le dossier de DUP des différentes sections de l'A75 sud (entre Sévérac-le-Château et l'A9) et de l'A750 fournis
 - DUP Section A75 Engayresque-La Cavalerie Sud³ ;
 - DUP Section A75 La Cavalerie – Pézenas⁴ ;
 - DUP Section A75 Pézenas-A9⁵ ;
 - DUP A750⁶.
- les engagements de l'État disponibles :
 - Engagements de l'état pour la section A75 Pezenas –A9⁷ ;
 - Engagements de l'état pour A750⁸ ;
- les bilans LOTI déjà réalisés :
 - Un premier bilan ex-post⁹ a été établi par la DREAL Auvergne compétente pour la partie Nord de l'axe A 75 comprise entre Clermont-Ferrand et Sévérac-le-Château, y compris la déviation de Sévérac-le-Château en 2008 ;
 - Un deuxième bilan ex-post du viaduc de Millau¹⁰, a été établi par le concessionnaire de l'ouvrage, la compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM) en 2010.

Différents type de données ont été utilisés afin d'apprécier les effets de l'A75 sur les territoires et l'économie locale :

- Une enquête web auprès des acteurs ;
- Des entretiens d'acteurs en Hérault ;
- Des visites de terrain ;
- Le précédent bilan LOTI ex-post sur la section nord de l'A75¹¹.

³ « Autoroute Clermont-Ferrand – Béziers, section Engayresque – La Cavalerie sud, Dossier d'enquête publique », Ministère de l'Équipement – Direction des Routes – Département de l'Aveyron, pas d'année indiquée (DUP en janvier 1995)

⁴ « A75 la Méridienne – Traversée de l'Aveyron et de l'Hérault – la Cavalerie Sud – Pézenas nord » - Dossier d'enquête préalable - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Hérault – pas d'année indiquée (DUP en mai 1994)

⁵ « Liaison Autoroutière A75 Clermont-Ferrand / Béziers Section Pézenas – A9 ». Dossier d'enquête préalable - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Hérault – 2000

⁶ « Autoroute A750 – Liaison A75 Juvignac – Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique », Direction départementale de l'Équipement de l'Hérault – pas d'année indiquée (enquête publique en décembre 1999)

⁷ « Liaison Autoroutière A75 Clermont-Ferrand / Béziers Section Pézenas – A9 – Les engagements de l'Etat ». Dossier approuvé par DM du 6 décembre 2002 – service Environnement du CETE Méditerranée en 2000

⁸ « Autoroute A750 – Liaison A75 Juvignac – Dossier des engagements de l'Etat », Direction départementale de l'Équipement de l'Hérault – juin 2002

⁹ « Bilan LOTI A75 nord, Clermont-Ferrand – Sévérac-le-Château, Volet Transport », DREAL Auvergne, Egis Mobilité, Mars 2008

¹⁰ « Viaduc de Millau, Bilan LOTI, Socio-Economie », SETEC International, Décembre 2008

¹¹ « Bilan LOTI Nord Clermont Ferrand – Sévérac le Château » - Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables en collaboration avec EGIS Mobilité et le CETE Méditerranée – mars 2008

Une enquête web a été diffusée auprès d'une centaine d'acteurs du territoire d'étude : associations, collectivités, Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), entreprises, etc.
Les éléments relatifs à cette enquête sont précisés en Annexe 4 : Enquête web à destination des acteurs.

Des entretiens ont été réalisés avec des acteurs du territoire impacté par la section Pézenas – A9 entre janvier et avril 2014 : la Communauté d'Agglomération (CA) de Béziers et celle de l'Hérault, l'Agence Départementale du Tourisme (ADT) de l'Hérault, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Béziers Saint-Pons. Les personnes rencontrées ont été choisies pour leur connaissance du territoire pour chacune de leurs compétences spécifiques (tourisme, développement économique, économie agricole, etc.).
La liste des acteurs rencontrés est disponible en Annexe 5 : Liste des entretiens et personnes rencontrées.

Les données INSEE ont également été utilisées afin de quantifier certains effets, notamment sur les dynamiques de l'emploi ou de population. L'analyse se base sur la comparaison de la croissance de la population et des emplois des communes desservies par l'A75 avec les statistiques correspondantes à l'échelle de ces deux premiers départements.

Les données analysées seront celles du Recensement Général de la Population (RGP) sur trois périodes :

- 1982-1990 : comme période précédant la mise en service des premiers tronçons ;
- 1990-1999 : comme première période de mise en service ;
- 1999-2010 : comme seconde période de mise en service avec un bouclage quasi-achevé.

Les paramètres socio-économiques ont été analysés pour représenter deux périodes de mise en service de l'A75 :

- La période intercensitaire 1990-1999 permet d'observer les effets des tronçons mis en service jusqu'en 1997¹² ;
- La période intercensitaire 1999-2010 permet d'observer les effets des tronçons mis en service jusqu'en 2008¹³.

Les tableaux de synthèse distinguent également l'Hérault et les autres départements desservis.

La distance des communes à l'échangeur le plus proche a été calculée¹⁴ : moins de 1km, moins de 5 km, et de 5 à 15 km (cf. carte ci-dessous). Les tableaux de synthèse intègrent ces données.

¹² Les effets des tronçons mis en service en 1998 et 1999 ne peuvent être ressentis dans le RGP de 1999 étant donné les effets de montée en charge. Leurs effets sont analysés dans la période intercensitaire suivante.

¹³ Les effets des tronçons mis en service après 2008 ne peuvent être ressentis en 2010 (dernière année de recensement disponible). Ils ne sont donc pas inclus dans l'analyse.

¹⁴ Distance à vol d'oiseau calculée par SIG du centre-ville de chaque commune à l'échangeur le plus proche mis en service à la période considérée.

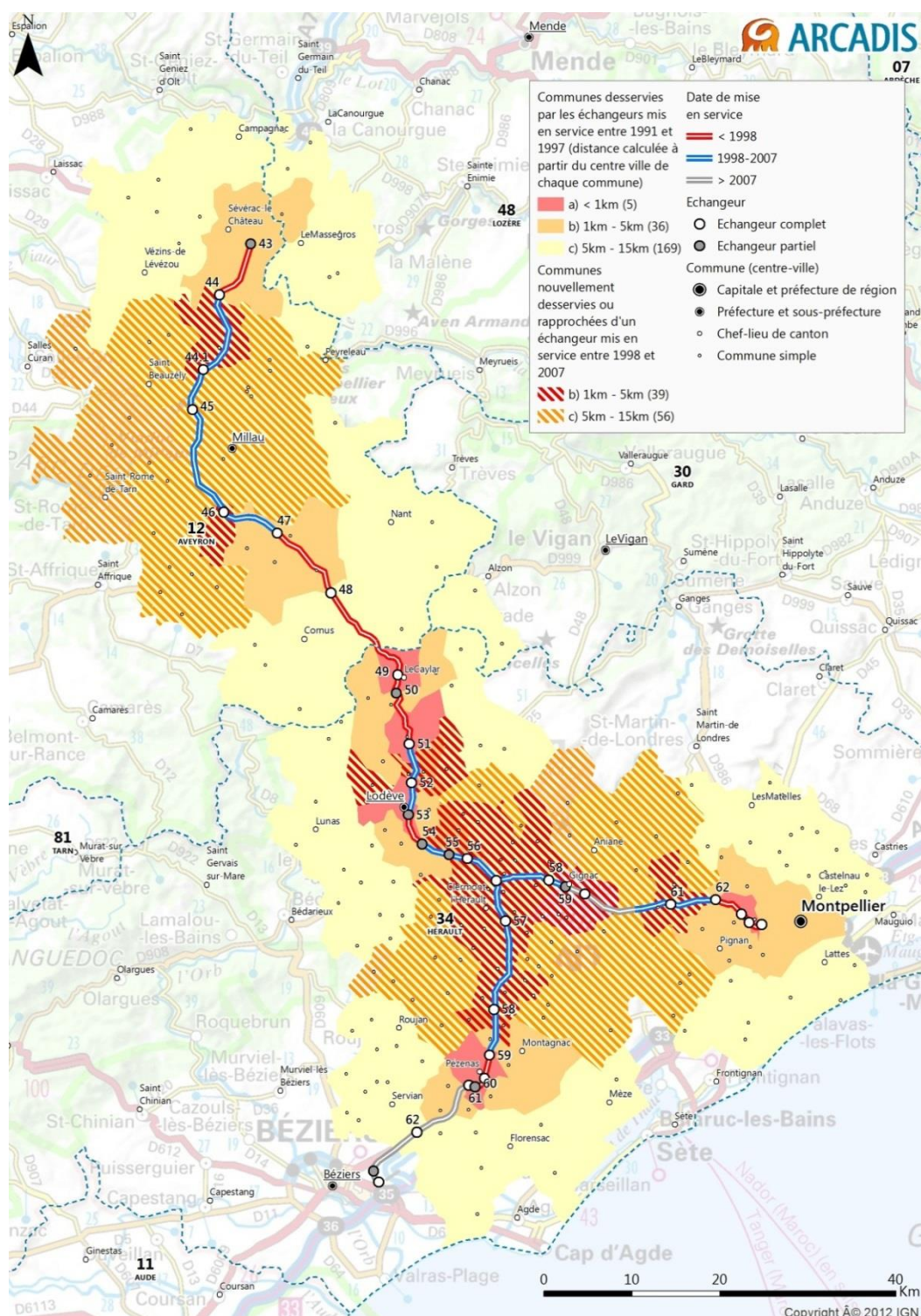


Figure 7 : Communes desservies à moins de 15 km entre 1991 et 1997 et évolutions entre 1998 et 2008.

3.2 Effets indirects sur l'activité économique

3.2.1 Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique

Différents effets indirects sur l'économie étaient anticipés dans les dossiers d'enquête d'utilité publique des sections Engayresque - La Cavalerie et La Cavalerie – Pézenas. Certains effets sont globaux aux départements de l'Aveyron et de l'Hérault, d'autres sont au contraire très spécifiques.

On retrouve ainsi comme effets globaux anticipés :

- l'extension ou la création de zone d'activités (Saint-Germain et La Cavalerie) ;
- la relocalisation et créations de nouvelles entreprises proche de l'échangeur ;
- le développement de l'activité économique ;
- l'implantation de succursales d'entreprises locales à proximité des échangeurs.

Et comme effets spécifiques à certaines parties des territoires traversés :

- l'extension des bassins de recrutement de Millau et Béziers ;
- le développement de l'activité à Clermont Hérault ;
- le fort développement du triangle de Ceyras ;
- le développement de l'activité à Lodève Marvejols et Millau ;
- l'extension des bassins de recrutement pour les entreprises Montpellier/Béziers ;
- l'incitation à un regroupement harmonieux des entreprises en des zones suffisamment bien reliées à l'autoroute Aveyron ;
- le développement du secteur transport de marchandises en Aveyron ;
- la mise en valeur des produits de l'artisanat en Aveyron ;
- la requalification paysagère des axes d'entrée de ville à l'est Béziers ;
- l'ouverture de nouvelles zones d'activités à l'est Béziers ;
- la création d'une zone d'activité intercommunale d'activités dont la mairie de Villeneuve serait maître d'ouvrage ;
- le projet Triangle d'Oc à l'initiative des Chambres de Commerce et de l'Industrie de Béziers et Narbonne Béziers ;
- la mise en valeur du canal du midi Béziers ;
- le développement d'une aire multimodale Béziers / Narbonne.

3.2.2 Effets sur l'activité économique

3.2.2.1 Un ressenti global positif sur le développement économique des territoires

Dans le cadre de l'enquête réalisée au printemps 2013 auprès des acteurs du territoire, une partie de ces effets anticipés ont été confirmés.

Il apparaît que **le désenclavement du territoire** est perçu comme ayant eu un effet particulièrement positif sur le développement économique du territoire (75% des effets listés sont positifs).

Les créations de zones d'activités ressortent nettement dans les effets observés, avec une occupation de ces zones par des entreprises du département qui se relocalisent le long de l'axe ou à minima y développent une succursale ou un entrepôt de stockage. De ce point de vue les effets anticipés sont réels. Ils sont soulignés à la fois par le Conseil général de l'Aveyron, la Chambre des Notaires et la Direction Départementale des Territoires de l'Aveyron. Cette dernière souligne notamment la tendance à la relocalisation plutôt qu'à la création d'activités. Cette dernière était pourtant un élément fortement affiché dans les dossiers d'EUP.

La relocalisation des activités n'est pas un effet intrinsèquement positif. En effet, cela est synonyme de déplacement plutôt que de création d'activité. De plus, l'impact sur les déplacements pour les salariés est potentiellement négatif et important en termes de temps de parcours domicile-travail. Enfin, cela présente le risque d'éloigner les services des bourgs ruraux.

Il ressort de l'enquête que **les intercommunalités ont accompagné l'arrivée de l'autoroute par les biais de la création de parcs d'activités à proximité des échangeurs,**

Ce développement de Zone d'Activités (ZA) a fait l'objet, sur le territoire de l'Aveyron, de prospections extérieures par les services d'Aveyron Expansion, de Midi Pyrénées Création, et de MACEO¹⁵, etc.

Exemple : Les zones d'activités de La Cavalerie et de Sévérac-le-Château sont accompagnées par Aveyron Expansion pour leur promotion exogène. Cela permis par exemple l'arrivée de grosses entreprises telles que Louisiane (Mobil-home) en 2003 ou Vincent Cadeaux (décoration, liquidation judiciaire depuis) qui représentaient plusieurs centaines de salariés.

L'effet de l'A75 sur les succès initiaux de cette zone de la Cavalerie, considérée comme un succès économique notable était évident. Ce succès est depuis remis en cause avec les difficultés économiques d'un certain nombre d'entreprises installées affrontant un contexte économique plus difficile.

Plus spécifiquement, un effet important est mis en évidence par la Communauté de Communes de Millau Grand Causse. Il s'agit du **passage d'une économie de vallée à une économie de plateau** qui dispose à la fois de plus d'espace et donc d'une plus grande diversité. Avec l'arrivée de l'A75, les disponibilités foncières dans la vallée de Millau se sont élargies puisque moins limitées par les contraintes naturelles (zones inondables, mouvements de terrains et topographie). La Communauté de Communes indique que grâce à une bonne collaboration avec les services de l'État et de la SAFER, un remembrement et des échanges fonciers ont été possibles afin de libérer des terres destinées à la création des parcs d'activités. Cet aspect du remembrement sera également largement évoqué ultérieurement sur les problématiques agricoles. Ces parcs d'activités sont devenus attractifs grâce à leur proximité avec les échangeurs autoroutiers.

Exemple : Pour le parc d'activités nord dit "Millau Viaduc", la Communauté de Communes souligne qu'il avait une crainte que celui-ci soit pénalisé par son positionnement au nord du péage, cette crainte n'a pas été avérée et son positionnement ne constitue pas un frein à son développement. Il faut cependant rappeler l'effet négatif indiqué par les acteurs au préalable que constitue le transit dans Millau lié au péage sur le viaduc.

Il ressort de l'enquête que les effets en termes de développement économique concernent la localisation de l'activité économique, le désenclavement et l'amélioration de la notoriété du territoire. Leur ressenti est globalement positif bien que distinct selon les départements et selon la localisation dans lesdits départements.

¹⁵ L'association Macéo est le rapprochement des réseaux et associations intervenant à l'échelle du Massif central : ADIMAC : association de développement industriel du Massif central, APAMAC : réseau des chambres de métiers et de l'artisanat du Massif central, SIDAM : réseau des chambres d'agriculture du Massif central, UCCIMAC : réseau des chambres de commerce et d'industrie du Massif central

L'accueil de nouvelles entreprises, en Aveyron notamment, est loin de s'être concrétisé dans les proportions anticipées dans les documents de projet. En Hérault la dimension de relocalisation des activités est présente de la même façon, et les variations sont également importantes selon la localisation dans le territoire.

3.2.2.2 Des effets hétérogènes sur l'activité économique selon les territoires

Des effets peu anticipés et relativement limités en Aveyron

La principale attente vis-à-vis de l'A75 concernait l'implantation d'entreprises exogènes en Aveyron. C'est dans cette optique qu'a été créé un Syndicat Mixte A75 à Sévérac et la Cavalerie. Ce mouvement, accompagné par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Millau principalement (avant sa fusion avec celle de Rodez) a travaillé sur le projet dès la fin des années 80 puis au début des années 90 sur son volet implantation des entreprises. A l'inverse, la **demande des entreprises endogènes de se réimplanter le long de l'axe n'a pas du tout été anticipée.**

Les implantations exogènes sont très limitées d'après la Chambre de Commerce et de l'Industrie. De ce point de vue la réalité de l'effet est à mitiger. **Les zones prévues pour ces implantations nouvelles se remplissent relativement lentement.** A Sévérac il y a eu peu d'implantation par exemple. La zone de La Cavalerie fonctionne mieux du fait de sa localisation au sud du viaduc.

Au contraire, la volonté de relocalisation des entreprises endogènes a été forte alors que celle-ci n'était pas anticipée par les acteurs (bien que mentionnée dans les dossiers d'EUP), notamment dans le bassin de Sainte Affrique. Cette demande de relocalisation est notamment liée au refus des transporteurs de s'éloigner de l'axe A75 de plus de 5km, d'où la nécessité à minima de réaliser des entrepôts intermédiaires servant de rabattement pour les transporteurs locaux effectuant le reste des trajets. En réponse à cette demande, le parc d'activité Millau Grand Gausse a été créé 10 ans après.

Ces effets relativement limités de l'A75 sur la création ou le développement d'activités économiques nouvelles pourraient s'expliquer par différents facteurs identifiés dans les entretiens d'acteurs :

- **l'A75 ne correspond pas au lien économique naturel de l'Aveyron avec Midi-Pyrénées.** Au-delà du lien administratif avec la préfecture de région, l'économie de l'ouest de l'Aveyron est plus tournée vers Tarbes, Albi et Toulouse avec notamment un tissu non négligeable de sous-traitants de l'aéronautique. L'Aveyron apparaît par certains aspects, lié, avec un territoire peu complémentaire économiquement.
- **la charte d'itinéraires pour l'A75 en Aveyron qui impliquerait de « cacher » les entreprises.** Le fait de devoir réaliser des merlons, ou talus engendre un coût supplémentaire et empêche une visibilité directe, alors que c'est aussi une raison pour les entreprises de s'installer le long de l'axe.
- **l'absence de très haut débit (fibre).** L'axe A75 a été conçu dès le départ pour permettre le déploiement du très haut débit. Or le territoire est non équipé, c'est une opportunité inaboutie dont le territoire ne s'est pas saisi. En tous cas les zones ne sont pas connectées.¹⁶
- **l'absence de gouvernance globale** à l'échelle de l'Axe A75 sur l'implantation des entreprises.

¹⁶ Un plan de développement du Très Haut Débit est en cours par le SIEDA (Syndicat intercommunal d'électricité du Département de l'Aveyron). Il devrait avoir un effet positif pour commercialiser les zones.

- **un déficit de qualité des zones d'activités.** L'A75 se veut une autoroute verte car elle traverse des paysages préservés. Elle bénéficie d'une bonne image, mais les zones artisanales implantées le long de l'axe sont peu soignées, ce qui rend d'autant plus difficile la commercialisation. Il ne s'agit pas de modèles d'intégration paysagère, peu de plantation, etc.

L'effet du viaduc sur le secteur de Millau peut être analysé à part entière. Sa construction entre 2001 et 2004 a généré de l'activité sur cette période conséquente avec des retombées importantes sur l'activité locale selon la Chambre de Commerce et de l'Industrie (travaux publics, mais également prestations de services, restauration, commerce, etc.). Par ailleurs le chantier en lui-même a généré un afflux touristique conséquent.

Actuellement, la Compagnie Eiffage concessionnaire de viaduc de Millau compte une cinquantaine de salariés (péagers, mais également personnel en charge de la sécurité et viabilité du viaduc, de la maintenance technique de l'infrastructure, et de l'administration).

Au-delà de l'activité économique liée à l'exploitation du viaduc, le viaduc a considérablement impacté l'économie du tourisme sur le secteur de Millau (cf. paragraphe spécifique sur les effets sur le tourisme 3.4.4.3). Il a également conduit à des investissements industriels et à un développement local, notamment sur les zones de Millau-Lévézou et la zone récente de Millau-Sud à la Cavalerie. Sur ce secteur de Millau, la Chambre de Commerce et de l'Industrie enregistre une augmentation du volume de formation continue au cours des dernières années.

Les effets sur l'Hérault sont variables

Bien que le ressenti soit globalement positif, les effets précis varient suivant le territoire, et notamment sur les communes composant le pays Cœur d'Hérault. Les 3 communautés de communes du pays sont dans les situations très variables suivant leur localisation géographique autour du nœud A75-A750.

Le Clermontais, situé à la jonction des deux autoroutes a connu une croissance économique indéniable liée à l'arrivée de l'A75-A750. La jonction entre les deux autoroutes se réalise à proximité immédiate de la commune de Clermont-l'Hérault.

Exemple : La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Salamane fonctionne par exemple très bien. Elle dispose d'un bon positionnement à la jonction des autoroutes. Elle se compose d'un tiers de commerces, de l'entrepôt « système U », d'Industries, mais aucune activité tertiaire n'est présente.



Photo 1 : Centre régional Sud de Système U, La Salamane, Clermont-l'Hérault

Il s'agit principalement de relocalisation d'entreprises, mais à l'échelle de l'Hérault. Les activités se développent donc à l'échelle du Clermontais. Deux potentialités de créations existent mais sont non confirmées à l'heure de la rédaction du rapport.

Le développement économique est ici réellement très porteur selon la Communauté de Communes.

Il n'y a que peu de campagnes de recherches actives et pourtant les implantations ont lieu. Pour l'implantation de la centrale « système U », le Clermontais était en concurrence avec Béziers, et l'a emporté car ses prix sont plus compétitifs et que la localisation à la croisée des deux infrastructures est particulièrement intéressante. C'est l'élément prédominant qui fait l'intérêt de la zone.

Un élément très positif est la gratuité. C'est un facilitateur énorme, à la fois pour l'économie, l'habitat, et le tourisme, le 1er argument de vente. L'implantation de système U s'est faite également pour la desserte de la côte en limitant les coûts à l'A9 (desserte du sud uniquement depuis cette base).

Sur le Lodévois, la question du développement économique est problématique

Si la zone ex COGEMA est désormais valorisable de manière plus aisée avec la proximité du port de Sète (40min), de l'aéroport (25 min) et de la capitale régionale, induite par l'A75/A750, le dynamisme commercial semble pourtant peu évident.

Il ressort plutôt un développement économique du Pays Cœur d'Hérault concentré au centre à Clermont l'Hérault.

La gestion des implantations et de l'accueil des entreprises se fait toujours au niveau des communautés de communes, ce qui nuit certainement à certaines implantations et a un développement équilibré du territoire, et ce bien qu'un service économique existe au niveau du pays.

Le maintien d'activités dans les centre-bourg et notamment le centre-bourg de Lodève est actuellement très problématique.

Le constat est mitigé en Vallée de l'Hérault

Le passage d'une économie traditionnelle (viticole) à une économie plus axée sur les commerces et services est indéniable. Une forte augmentation de l'économie présentielle (secteur du bâtiment, économie de services, etc.) est constatée depuis la mise en service de l'A750. Cette économie se structure autour des services à la population et aux entreprises.

Les implantations le long de l'infrastructure sont principalement le fait des demandes d'implantation d'entreprises locales de cœur de village qui se réimplantent, et parfois de nouvelles entreprises d'autres territoires qui souhaitent profiter de la proximité, de la qualité de vie et des marchés nouveaux offerts par le territoire de la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault.

Plusieurs parcs d'activité sont à des stades différents de réalisation et de remplissage sur le territoire de la Communauté de Communes Vallée de l'Hérault.

Exemples :

- à Gignac la zone commerciale est obsolète et en cours de réaménagement. L'un des objectifs est l'augmentation des surfaces commerciales et de bureaux ;
- le Parc de Saint-André était préexistant à l'A750. Il y a actuellement sur ce site un travail sur l'accueil des PME et des activités semi-industrielles ;
- la Zone d'Activités de la Tour est à 8 minutes de Montpellier. L'objectif est d'y attirer les entreprises à plus haute valeur ajoutée.

Un constat paradoxal sur le commerce mérite d'être fait sur le Cœur d'Hérault. Il est lié à la croissance démographique du territoire qui sera évoquée par la suite. **La Communauté de Commune fait le constat d'un manque des commerces sur le territoire, engendrant de l'évasion commerciale.** La situation est différente de celle du Lodévois pour lequel le maintien de l'activité est problématique

Les commerces de centre-bourg ont ici moins souffert et la collectivité travaille actuellement sur les conditions d'installations nouvelles des commerces préexistants. Il y a notamment un travail en cours sur Gignac pour créer un pôle commercial afin de ne pas obliger les habitants à aller à Montpellier. L'objectif est d'avoir à terme une consommation, de l'emploi et des services sur place.

La Communauté de Communes participe à l'accompagnement de projets de développement ou d'implantation de nouveaux commerces, notamment de vêtements, chaussures, déco, commerces aujourd'hui trop absents du territoire.

Il y a une demande de grandes enseignes sur l'implantation compte des forts enjeux et du potentiel du territoire qui présente une croissance démographique importante.

La confirmation par l'A75 du développement économique de l'agglomération Biterroise vers l'est

Les effets sur l'activité économique de l'agglomération de Béziers sont peu évidents à identifier étant donné la mise en service récente de la dernière section avec Béziers.

Il est cependant possible de considérer que l'arrivée de l'A75 a permis de catalyser le développement de deux zones d'activités à l'est de l'agglomération : la Zone d'Activités de La Méridienne et le Technoparc Mazerant, et au-delà de renforcer la tendance naturelle de l'agglomération à se développer vers l'est.

Exemples :

- La Méridienne représenterait à terme 950 emplois selon la communauté d'agglomération de Béziers. Elle rassemble des plateformes logistiques : ITM Les Mousquetaires, LDL Leader Price ou DHL sont ainsi implantés sur la zone pour profiter d'un positionnement au centre du département.
- Le parc de Mazerant a une vocation de tertiaire supérieur. Sa localisation résulte d'une étude de localisation dans un site disposant d'une meilleure accessibilité. L'objectif est d'attirer sur le territoire des entreprises avec une haute valeur ajoutée en offrant un positionnement au cœur du Languedoc, tout en répondant au manque de place sur Montpellier pour les

implantations d'entreprises technologiques. Le parc technologique de 93 ha est neuf. La société Quadrant (énergie renouvelables) s'est implantée sur ce parc, qui a vocation à accueillir d'autres activités scientifiques et technologiques : T.I.C., Sciences du vivant, green-techs, etc.

Aujourd'hui Béziers est en concurrence avec directe avec Clermont-l'Hérault pour l'implantation des entreprises (disponibilités de foncier, et accessibilité comparable).

L'absence d'échangeur nord complet est perçue comme un frein majeur au bon développement du Technoparc. Le demi-échangeur actuel ne permet en effet que les flux depuis l'A75 vers le Technoparc. En l'absence d'échangeur complet, pour l'agglomération de Béziers « l'A75 n'est pas terminée ».



Photo 2 : Parc de la Méridienne, Béziers Méditerranée



Photo 3 : Technoparc de Mazeran, Béziers Méditerranée

Au-delà de Béziers, l'implantation de différentes zones d'activités ou artisanales avait été prévue sur le territoire de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Béziers-Saint-Pons le long de la dernière section et ont été réalisés. C'est exemple de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Le Monestier à Boujan-sur-Libron initiée par la commune (et située juste au nord du Technoparc de Mazeran). Elle compte environ 300 emplois pour 40 entreprises. Elle comporte 10ha à vocation mixte (artisanale et commerciale), ainsi que médicale (relocalisation de cliniques sur cette zone qui y bénéficient d'une meilleure accessibilité et services mutualisés). Ce type de zone fonctionne actuellement correctement avec des taux de remplissage satisfaisants pour la Chambre de Commerce et de l'Industrie. **Cependant il convient de nuancer l'impact de l'A75 sur le bon remplissage de ces zones.** Si son arrivée a facilité leur réalisation, il reste que les zones créées sur le reste du territoire biterrois sont également bien remplies.

Par ailleurs d'autres projets n'ont pas connu un tel succès. L'aire de Valros reste ainsi au stade du projet et son ambition a été largement revue à la baisse. Cela s'explique notamment par le contexte économique. Le projet reste non arrêté à l'heure actuelle et seule la société Shell a maintenu une offre pour la concession de cette aire, mais pour un investissement réduit à 9M€, réduction considérable par rapport au projet initial.

Le projet Triangle d'Oc, qui vise à mieux coordonner le développement et l'aménagement du territoire dont le cœur est le Narbonnais-Biterrois mais qui incorpore aussi Port La Nouvelle, Lézignan, Agde et Pézenas, a été à l'arrêt pendant longtemps avant d'être relancé sous forme de l'association Triangle d'Oc Développement en février 2015 par les CCI de Narbonne et Béziers. Cette association est destinée à favoriser l'implantation et le développement économique de l'Ouest Hérault et du Narbonnais grâce à la mise en place d'une intense collaboration entre les deux CCI.

3.2.3 Comparaison des effets prévus et observés

Comme prévu, les intercommunalités ont accompagné l'arrivée de l'autoroute en favorisant la création de parcs d'activités à proximité des échangeurs. Néanmoins, les effets économiques de celles-ci varient en fonction des départements traversés (Aveyron et Hérault) et même à l'intérieur de ces départements.

En Aveyron, il a été mis en évidence le passage, grâce à l'A75, d'une économie de vallée à une économie de plateau qui dispose de plus de foncier et donc d'une plus grande diversité pour les créations d'activité économique.

Mais la création des zones activités par les collectivités n'a pas eu les effets attendus, avec un taux de remplissage faible, composé surtout d'entreprises locales qui se relocalisent à proximité des échangeurs. L'implantation d'entreprises extérieures au territoire a été limitée (faible à Sévérac, un peu plus importante à la Cavalerie), notamment en raison du contexte économique difficile. De plus, l'économie du département, plutôt tournée vers Midi-Pyrénées est peu influencée par l'A75.

En Hérault, l'impact des zones d'activités est important à Clermont-l'Hérault, à l'intersection stratégique entre l'A750 vers Montpellier et l'A75 vers Béziers, et dans le biterrois, à l'est de Béziers. L'implantation des plateformes logistique de grandes enseignes de la grande distribution vise à profiter de l'accessibilité nouvelle importante du secteur est indéniable (Intermarché, système U, etc.). L'impact spécifique de l'A75 est cependant délicat à identifier dans un contexte de dynamisme global de la zone et de croissance de l'économie résidentielle sur le département.

Par contre, la zone d'activité dans le Lodévois, territoire en déclin et cherchant en priorité à maintenir ses activités dans les centre-bourg, n'a pas fonctionné.

3.3 Effets spécifiques sur l'emploi

3.3.1 Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique

Les prévisions étaient relativement peu précises en termes d'effets sur l'emploi dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les effets anticipés sur l'activité économique d'un point de vue global sont réputés à termes créateurs d'emplois.

Les effets spécifiques suivants ont été cependant identifiés dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la section « La Cavalerie – Pézenas » :

- 1 000 emplois liés à la construction en Lozère dans le BTP et + 300 dans les autres secteurs ;
- 1 200 à 1 500 emplois lié à la construction en Lozère dans le BTP et + 500 dans les autres secteurs ;
- Plusieurs centaines d'emplois saisonniers dans le tourisme.

Il est peu réaliste de chercher à percevoir la réalité de ces anticipations précises. Le regard sera plutôt porté sur la confrontation entre les chiffres de l'emploi depuis la mise en service des différentes sections et les ressentis des acteurs du territoire issus de l'enquête et des entretiens.

3.3.2 Analyse de l'évolution de l'emploi

La distribution des emplois suit approximativement celle de la population. Parmi les communes ayant un nombre d'emplois important, les ordres de grandeur évoluent peu dans l'absolu mais les évolutions relatives sont marquées et souvent supérieures à celles de la population. Les emplois croissent au cours des années 1980 et 2000 sensiblement plus rapidement (entre 2.1%/an dans les années 1980 et +2.4% / an dans les années 2000) que la population et dans les mêmes proportions dans les années 1990 (+1.4%/an) :

- cette forte hausse est le fait du poids et du dynamisme des communes de l'Hérault (93% des emplois en 2010). Elles ont connu une hausse soutenue au cours des 30 dernières années
- les communes des autres départements, marquées par une baisse du nombre d'emplois dans les années 80, ont connu au cours des années 90 un début de reprise et au cours des années 2000 une reprise plus franche toutefois très inférieure à la croissance de l'Hérault.

On constate une apparente corrélation entre l'A75 et les créations d'emplois dans les communes situées près des échangeurs comme le montre l'analyse des distances aux communes :

- ainsi, dans l'Hérault, à partir des années 1990, les communes situées à moins d'1km de l'A75 connaissent des hausses légèrement plus fortes que celles situées entre 5 et 15km alors que dans les années 1980, la situation était inverse. Cependant, les communes les plus éloignées de l'A75, connaissent des hausses des emplois les plus soutenues, ceci étant principalement dû à l'influence de l'aire de Montpellier. Dans les années 1990, les plus fortes hausses d'emploi qui jusqu'alors limitées à la périphérie des centres urbains, semblent dans les années 2000 se déplacer au-delà notamment le long de l'A75.

Dans les autres départements, les communes les plus proches de l'A75 ont connu les plus fortes hausses de l'emploi (toutefois plus faibles que dans tout sous-secteur de l'Hérault), alors qu'elles connaissaient de fortes baisses dans les années 1980.

Tableau 5 : Évolutions de l'emploi 1990-2010 (Source : RGP 2010)

	Dist à l'échangeur le plus proche	Communes desservies par les échangeurs ouverts entre 1991 et 1997		Communes desservies par les échangeurs ouverts entre 1998 et 2007		
		TVAM 1982 - 1990	TVAM 1990 - 1999	TVAM 1999- 2010	Empl 2010	% empl 2010
Aveyron (+ Gard et Lozère)	b) 1km - 5km	-2.6%	+0.6%	+1.6%	2 298	1%
	c) 5km - 15km	+0.0%	+0.2%	+0.7%	16 317	6%
	Total	-0.3%	+0.2%	+0.8%	18 615	7%
Hérault	a) < 1km	+1.0%	+1.0%	+2.5%	10 234	4%
	b) 1km - 5km	+2.3%	+0.9%	+2.3%	169 300	63%
	c) 5km - 15km	+2.6%	+2.9%	+3.3%	69 604	26%
	Total	+2.3%	+1.5%	+2.6%	249 138	93%
Ensemble		+2.1%	+1.4%	+2.4%	267 753	100%

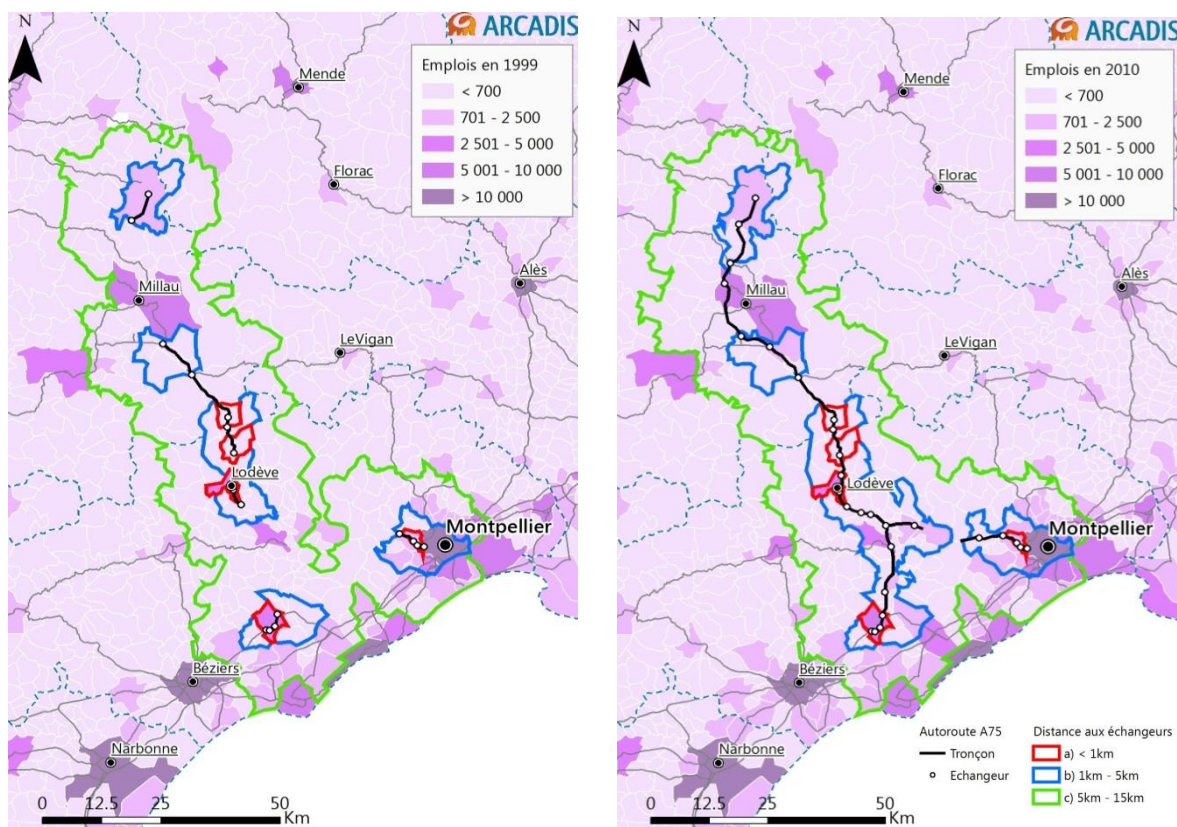


Figure 8 : Emplois en 2010

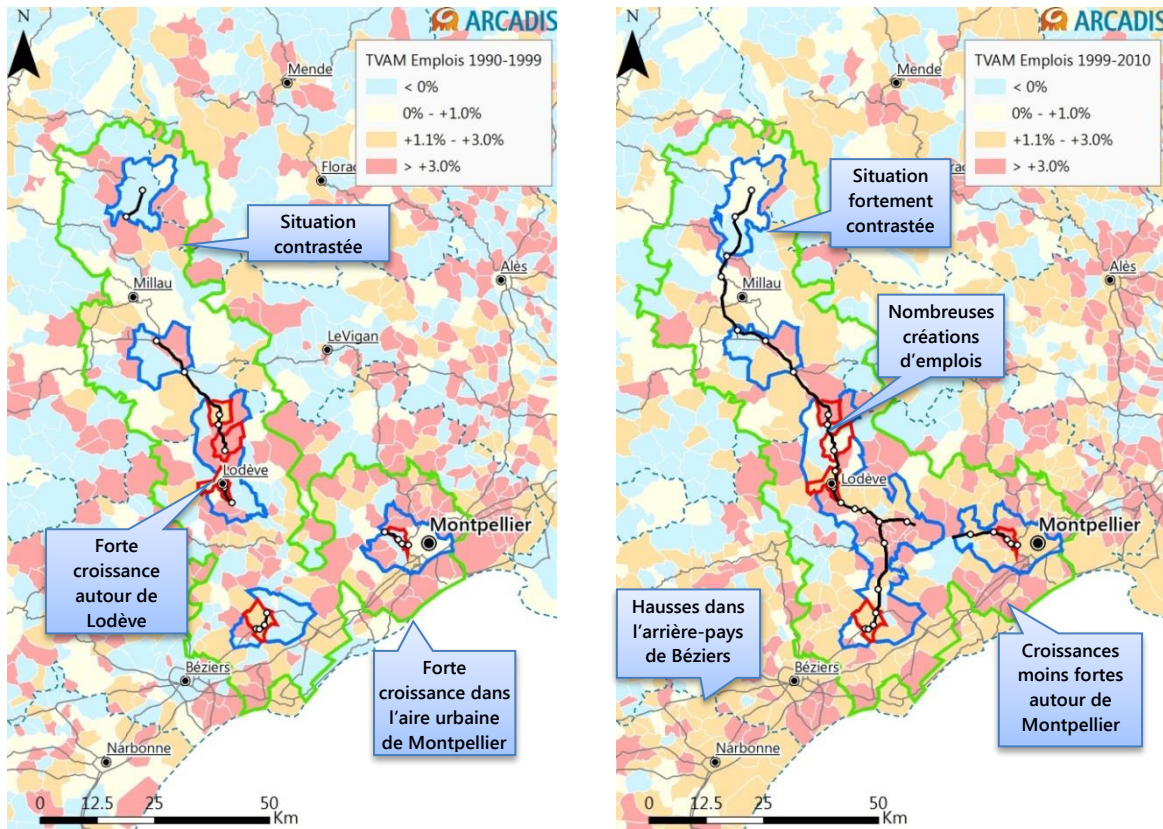


Figure 9 : Évolution de l'emploi 1990-2010

3.3.3 Effets sur l'emploi

Sur l'Hérault ces éléments sont globalement confirmés par les entretiens d'acteurs

Le secteur de Clermont l'Hérault s'est développé fortement notamment dans le secteur de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Salamane qui semble très bien fonctionner grâce à son bon positionnement. Ces implantations importantes ont permis des créations d'emploi.

Les conséquences sont plutôt négatives sur l'emploi lié aux commerces de centre-ville, avec notamment un renforcement du processus de désertification du centre-ville de Clermont l'Hérault comme de Lodève.

L'A75 a également augmenté le nombre d'emplois accessibles jusqu'à Narbonne depuis Clermont-L'Hérault (3/4h de route en heure de pointe, soit à peu près le même temps que pour un déplacement dans l'agglomération de Montpellier.)

Sur Gignac et la Vallée de l'Hérault, le constat est plus nuancé. Le territoire est dans une situation paradoxale puisqu'il présente une croissance économique qui crée des emplois mais il connaît aussi un chômage important persistant du fait des croissances de population et des problèmes de travail de conjoint pour les nouveaux arrivants. Le territoire crée à la fois de l'emploi et du chômage.

L'observatoire emploi formation de Languedoc Roussillon montre sur le Cœur d'Hérault une augmentation du nombre d'emplois et d'établissements ainsi que du niveau de qualification et du niveau de vie. Ces éléments positifs sont à signaler.

Les effets spécifiques de l'infrastructure A75 sur l'emploi en biterrois sont plus difficilement identifiables compte tenu du caractère récent de la mise en service de l'infrastructure entre Pézenas et Béziers. La tendance était à la baisse du taux de chômage au niveau de la zone d'emploi de Béziers. Le taux de chômage (chômeurs de catégorie A) est ainsi passé de 12,8% en 1999 à 10,8% en 2009. Avec la crise le taux de chômage sur la zone d'emploi a progressé de nouveau, atteignant 16,1% au premier trimestre 2013. L'impact de l'A75 est peu identifiable compte tenu de la conjoncture économique du territoire local et national.

Selon la Chambre de Commerce et de l'Industrie, l'effet est cependant progressif et régulier sur l'emploi dans les collectivités ayant créé des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC). Cette croissance de l'emploi est également le fait d'une saturation de l'agglomération de Montpellier et d'une économie résidentielle qui a augmenté avec la croissance de population.

Un impact peu perceptible sur la création d'emploi dans l'Aveyron

La création d'emplois du fait de l'A75 est peu perceptible dans le département de l'Aveyron. Elle a plutôt eu pour effet de relocaliser certaines entreprises à proximité des échangeurs et donc de déplacer les emplois. Cette concentration des activités engendre :

- une relocalisation d'entreprises déjà présentes sur le territoire sans forcément création d'activité ;
- une augmentation des distances domicile travail ;
- un éloignement des services présents dans les bourgs ruraux.

Par ailleurs les activités créées sont principalement liées à la logistique, secteur peu créateur d'emplois.

Si, comme indiqué au préalable les implantations d'entreprises dans les parcs d'activités nouvellement créés ont pu agir sur l'emploi lors de la mise en service et que La Dépêche pouvait écrire en 2006 « cet A75 qui s'avère, jour après jour, un formidable vecteur économique », la crise économique a depuis 2008 modéré le propos. L'A75 a certainement contribué au maintien de l'activité dans ces conditions nouvelles, mais cette réalité est délicate à isoler.

Cet impact limité peut s'expliquer principalement par le fait que l'A75 ne correspond pas au lien économique naturel avec Midi-Pyrénées, y compris sur la problématique du recrutement. La Chambre de Commerce et de l'Industrie indique que le taux de chômage est bas en Aveyron, et les emplois techniques de l'industrie présents sur le territoire et notamment sa partie ouest ne sont pas facile à pourvoir. La population est par ailleurs vieillissante, et beaucoup de départs prochains en retraite vont venir accentuer ce manque. Les emplois sont délicats à pourvoir car il y a un décalage avec l'Hérault qui est plus tourné vers le tertiaire supérieur. Ces formations sont peu adaptées au marché de l'emploi aveyronnais. Les nouveaux arrivants qualifiés sont plutôt issus des formations techniques de l'aire toulousaine. L'effet de l'infrastructure sur le tourisme en Aveyron n'est pas sans impact sur l'emploi et l'évolution de la structure de l'emploi. Le secteur représente en effet 3000 emplois salariés en 2010.

3.3.4 Comparaison des effets prévus et observés

Comme prévu, les communes à proximité des échangeurs de l'A75 ont connu une croissance de l'emploi plus fortes que la moyenne, particulièrement en Hérault.

L'entretien des acteurs a néanmoins mis en évidence une disparité forte des effets de l'A75 sur l'emploi entre les départements : les effets ont été, de manière globale, relativement limités en Aveyron, plus tournés vers la région Midi-Pyrénées, et nettement plus importants sur l'Hérault, dans un contexte de croissance économique soutenue.

En Hérault les croissances de l'emploi sont liées aux créations d'activités s'implantant le long de la nouvelle infrastructure dans les zones d'activités créées. Il s'agit pour une part d'activités logistiques engendrant un nombre d'emploi limité et peu qualifié. L'effet global sur l'économie et sur la croissance (ou le maintien) d'emplois indirects reste peu quantifiable.

3.4 Effets indirects sur le tourisme

3.4.1 Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique

Différents effets étaient anticipés dans les dossiers d'EUP des sections La Cavalerie –Pézenas et Pézenas-Béziers :

- une clientèle plus importante en Aveyron ;
- une extension de la durée des séjours en Aveyron ;
- un développement du tourisme Vert (Rodez, Pareloup, Tarn, Jonte, Roquefort) ;
- un renforcement des pôles spécifiques (thermalisme, ski, loisirs, culture, gastronomie) en Aveyron ;
- un renforcement des nuisances visuelle et phonique pour les gîtes ruraux ;
- une clientèle plus importante dans l'Hérault ;
- une extension de la durée des séjours dans l'Hérault ;
- un développement du tourisme Vert et court séjour Hérault ;
- un renforcement des pôles spécifiques (thermalisme, ski, loisirs, culture, gastronomie) de l'Hérault ;
- une ouverture vers le marché espagnol dans l'Hérault ;
- une captation de la clientèle de passage dans l'Aveyron et l'Hérault ;
- un développement de plus de séjours week-end dans l'Hérault ;
- une développement ou création de sites touristiques dans l'Hérault ;
- le montage de courts séjours pour la clientèle régionale dans l'Hérault ;
- un accroissement de la capacité d'accueil en Hérault ;
- un élargissement des bassins d'attractivité, notamment à l'étranger ;
- un allongement des temps de séjours pour le touriste de passage en raison d'une diminution du temps de transport (Hérault).

Les éléments inscrits dans les dossiers d'enquête d'utilité publique comprennent des effets très variables et parfois potentiellement contradictoires. Ainsi, l'attente concernait à la fois le court et le long séjour, le développement d'une offre à destination de la population locale et une ouverture sur la clientèle étrangère, etc.

3.4.2 Contexte et attentes des acteurs du tourisme

Du point de vue des acteurs, les attentes étaient doubles pour le département de l'Hérault : une amélioration de la desserte et de la visibilité de l'arrière-pays. L'idée était que l'A75 et A750 pourraient

permettre une plus grande capacité à répartir la clientèle sur l'arrière-pays, notamment sur le Cœur-d'Hérault¹⁷ situé à proximité à Montpellier et qui devait devenir très accessible (15-20 min).

Une crainte préalable existait également, que ces infrastructures nouvelles (A750 et A75) soient uniquement des lieux de passage, d'où l'idée d'une autoroute conçue comme une « autoroute buissonnière » et la mise en place d'itinéraires d'étapes / découverte. Il n'y avait a priori que peu d'attentes sur une augmentation du tourisme en volume.

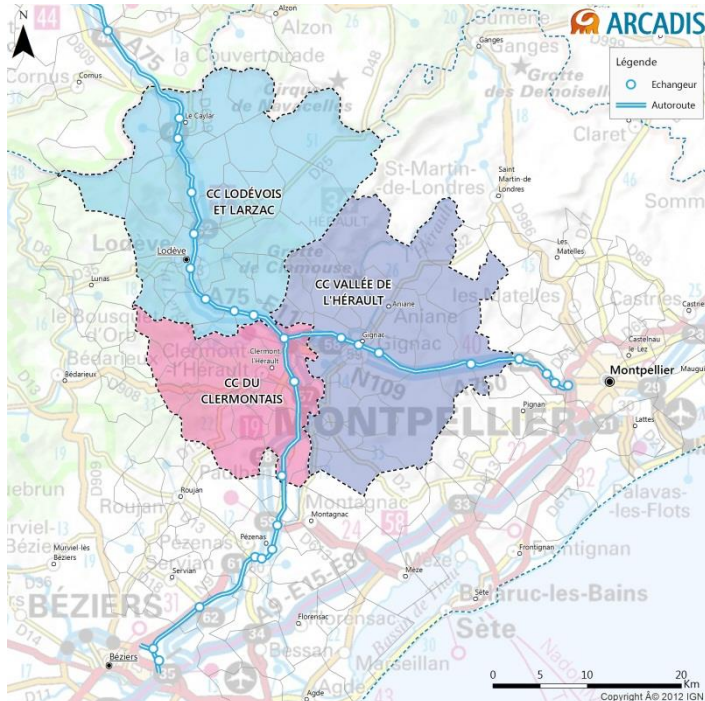


Figure 10 : EPCI composant le Pays-Cœur-d'Hérault

Pour l'Aveyron, les attentes étaient relativement proches de celles de l'Hérault en termes de développement touristique. Les évolutions principales souhaitées concernaient l'amélioration de l'accessibilité, de la lisibilité et de la visibilité du territoire. L'A75 devait en effet permettre de mettre Barcelone à 3h de l'Aveyron et Paris à 6h. L'A75 présente une configuration spécifique en Aveyron car elle longe le département et l'effleure tout en le préservant. Le gain de visibilité devait passer également par le viaduc, même si l'ampleur de son effet n'était pas prévu dans cette proportion. Il semble que, pour l'Aveyron, les attentes aient évoluées progressivement avec la mise en service de l'A75. Le territoire s'est organisé en réseau pour essayer de capter le flux dans un premier temps, puis a plutôt joué la carte de « déclencheur de séjour futur » que constituent la « vitrine A75 » et le site du viaduc.

3.4.3 Analyse de l'offre et de la demande touristique

La croissance de l'offre d'hébergement touristique de la demande de nuitées est un indicateur important du dynamisme touristique des départements. Les données, disponibles à l'échelle départementale ne permettent pas d'identifier un corridor le long de l'A75 ou de l'A750. En cela les chiffres ci-après ne sont pas

¹⁷ Le territoire du Cœur d'Hérault correspond au périmètre du Pays-Cœur-d'Hérault. Il regroupe 3 communautés de Communes du «Clermontais », du « Lodévois et Larzac » et de la « Vallée de l'Hérault ».

uniquement corrélés à l'infrastructure nouvelle mais montrent l'évolution globale des départements concernés.

Offre

Les tableaux suivants présentent l'évolution du nombre de chambres ou d'emplacements dans l'hôtellerie et les campings homologués¹⁸.

Tableau 6 : Chambres en hôtellerie et emplacements en campings en 2000 et 2012

Nombre total de chambres dans l'hôtellerie homologuée	2000	2012	Évolution sur la période	Taux de Croissance annuel Moyen
Hérault	8 518	8 897	4.4%	0.4%
Aveyron	3 573	3 727	4.3%	0.4%
France	583 578	597 697	2.4%	0.2%

Nombre total d'emplacements dans les campings homologués	2000	2012	Évolution sur la période	Taux de Croissance annuel Moyen
Hérault	48 128	46 075	-4.3%	-0.4%
Aveyron	9 051	9 434	4.2%	0.3%
France	919 847	905 526	-1.6%	-0.1%

On constate que le département de l'Aveyron enregistre une augmentation de l'offre en hôtellerie et en camping d'environ 4% sur la période. Bien que faible en volume, cette augmentation contraste avec la stabilité de l'offre à l'échelle nationale.

Dans le département de l'Hérault, la situation est plus contrastée, l'offre hôtelière est également en croissance d'environ 4% alors que l'offre d'emplacement de camping décroît plus fortement que la moyenne nationale, marquant une évolution du secteur ou une modification de la structure de l'hôtellerie de plein air. La croissance de l'offre sur l'Aveyron sur la période de mise en service progressive de l'A75 souligne le tournant pris par le département dans ce domaine sur cette période. L'A75 contribue à cette orientation nouvelle.

Les volumes très importants dans l'Hérault soulignent quant à eux le caractère fondamental de ce secteur dans l'économie départemental et l'importance de maintenir un haut niveau d'accessibilité.

Demande

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de nuitées dans l'hôtellerie entre 1999 et 2008.

¹⁸ Producteur : Ministère chargé de l'économie, de l'industrie et de l'emploi (Direction du Tourisme).

Sources : Recensement de la population, Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie, Enquête de fréquentation dans l'hôtellerie de plein air, Fichiers des hébergements touristiques

Tableau 7 : Nuitées hôtelières en 1999 et 2008

Nombre de nuitées hôtelières	1999	2008	Évolution sur la période	Taux de Croissance annuel Moyen
Hérault	2 384 608	3 073 949	28.9%	2.9%
Aveyron	771 197	804 961	4.4%	0.5%
France	180 537 468	197 615 029	9.5%	1.0%

A l'échelle nationale, le nombre de nuitées a augmenté d'environ 10% sur la période, soit un taux de croissance annuelle moyen de 1,0%.

L'Hérault a enregistré une augmentation de près de 30% du nombre de nuitées. Le taux de croissance annuelle moyen est de 2,9%, le 7^{ème} plus élevé parmi l'ensemble des départements français métropolitains. A l'inverse, la croissance du nombre de nuitées dans l'Aveyron a été plus faible que la moyenne nationale.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de nuitées dans l'hôtellerie de plein air entre 1999 et 2008.

Tableau 8 : Nuitées en camping en 1999 et 2008

Nombre de nuitées camping	1999	2008	Évolution sur la période	Taux de Croissance annuel Moyen
Hérault	6 652 678	6 904 195	3.8%	0.4%
Aveyron	985 684	1 029 800	4.5%	0.5%
France	99 583 478	98 762 297	-0.8%	-0.1%

Globalement, le nombre de nuitées dans les campings est resté relativement stable sur la période. Cependant, les départements de l'Hérault et de l'Aveyron ont enregistré une légère croissance du nombre de nuitées réalisées dans ce mode d'hébergement.

Il convient de relever que la proportion de nuitées en camping par rapport au total des nuitées en camping et en hôtellerie est plus importante dans les départements de l'Hérault et de l'Aveyron, respectivement 69% et 56% en 2008 que dans l'ensemble de la France (33%).

La demande touristique a été particulièrement dynamique entre 1999 et 2008 en Hérault. L'offre hôtelière en Hérault a augmenté de 0.4%/an entre 2000 et 2012 pour accompagner en partie la forte croissance de la demande (+2.9%/an).

L'Aveyron se distingue par une augmentation de l'offre de 4% entre 2000 et 2012, ainsi que par un relatif dynamisme de la demande de nuitées en camping.

Si l'A75 n'est pas seule responsable de cette croissance de l'économie touristique, elle y a contribué notablement, notamment en Aveyron, destination touristique plus récente que la côte héraultaise.

3.4.4 Effets sur le tourisme

3.4.4.1 Le tourisme : premier effet issu de l'enquête web auprès des acteurs

Les effets sur le tourisme sont les effets les plus nombreux répertoriés dans l'enquête Web (12 effets).

Le renforcement de l'accessibilité du territoire, qu'il s'agisse de l'Aveyron, ou du secteur de Béziers dans le sud de l'Hérault, a permis selon les acteurs enquêtés une meilleure attractivité touristique du territoire et

notamment des secteurs proches de l'infrastructure du fait de la notoriété de l'infrastructure et du viaduc de Millau. La notoriété est un élément important cité à différentes reprises.

Ces effets sont en majorité jugés positifs car facteurs de développement économique par le biais du tourisme. En revanche, le renforcement de la concurrence foncière en proximité de l'axe autoroutier vient mitiger le constat positif, même si ces effets sont à priori moindres sur l'A75 que sur l'A750. Les effets sur le Parc National Régional du Haut-Languedoc sont également jugés mitigés. Ils sont positifs pour le potentiel touristiques, négatifs pour le développement des surface urbanisées qui en résulte. Cela a nécessité des mesures d'accompagnement telles que la mise en place d'une planification renforcée de l'urbanisme, et une réhabilitation des centres bourgs pour l'habitat.

Ces effets sur le tourisme se traduisent concrètement par

- la mise en réseau des acteurs touristiques autour de l'axe A75, les actions de promotion et d'animations par VIA75 ;
- la gestion par le Comité Départemental du Tourisme et le Conseil Général de l'Aveyron de l'Aire du Viaduc de Millau avec un accueil et des expositions dédiés à aux automobilistes souhaitant voir le Viaduc de près ;
- des projets d'aménagement du territoire : la création d'équipements touristiques (hébergements, sports de nature, mise en valeur du patrimoine, etc.) ;
- des actions de promotion par le conseil général sur les marchés de proximité que sont Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.

Ces effets constituent en eux même des démarches publiques d'accompagnement permettant d'exploiter le potentiel de l'infrastructure. Il faut y ajouter le « 1% Paysage » tel qu'il a pu être cité pour le développement économique, mais également :

- les campagnes de communication du conseil général intégrant systématiquement le Viaduc de Millau ;
- la politique régionale "Grands Sites de Midi-Pyrénées" ;
- les actions de communication du comité départemental du tourisme ;
- la mise en place du schéma départemental de développement tourisme loisirs de l'Aveyron.

3.4.4.2 Un effet dont l'importance est confirmée par les entretiens d'acteurs

L'agence départementale du tourisme de l'Aveyron et le Comité Départemental du Tourisme de l'Hérault ont été rencontrés sur cette problématique du tourisme. Les Communautés de Communes constituant le Cœur-d'Hérault ont également été rencontrées. Ces entretiens permettent de préciser les effets de l'infrastructure dans ses différentes dimensions, aux échelles départementales et locales (pour l'Hérault).

L'objectif initial de mise en réseau des communes situées le long de l'infrastructure et la création d'itinéraires type « itinéraires découvertes » a eu peu d'échos. Il correspond à l'attente mentionnée dans les dossiers d'enquête de capter les clientèles de passage en les détournant de l'autoroute. Le bilan est mitigé selon les acteurs, et cela quel que soit le département.

La vision actuelle en Aveyron est plutôt de se servir de l'autoroute comme vitrine qui donne envie de séjourner dans le département. Les effets de l'infrastructure observés en Aveyron sont plutôt diffus et moins axés sur un développement à proximité immédiate de l'axe. Après les politiques d'itinéraires

découvertes et de villages étape ayant suivi la mise en service de l'A75, les politiques mises en place ont plutôt joué sur l'aspect vitrine que constitue l'autoroute qui présente le territoire sur des centaines de kilomètres. Il n'y a plus de volonté actuelle de captation des clients de façon directe en les amenant à un détour en sortant de l'autoroute. Les chances de captation directe sont en effet minces. Il est par contre envisageable de leur donner un aperçu du territoire et de déclencher l'envie de séjour (court ou long) pour une prochaine période de vacances.

Le rôle du viaduc mérite d'être analysé spécifiquement. En effet, bien plus que prévu, celui-ci est devenu un produit touristique à part entière, et ce dès sa phase de chantier entre 2001 et 2004. Il a apporté au département une nouvelle notoriété et constitue aujourd'hui un site touristique à part entière. Il est également le symbole du département dans sa communication nationale et internationale. Une remontée de clientèle est par ailleurs observée avec des excursions à la journée des vacanciers du sud. Le site est en effet à seulement à 3/4h de Montpellier. De nouveaux produits se développent, par exemple « excursion au Viaduc et visite des caves de Roquefort ».

Exemple :

- *Fréquentation de l'office de tourisme de Millau :*

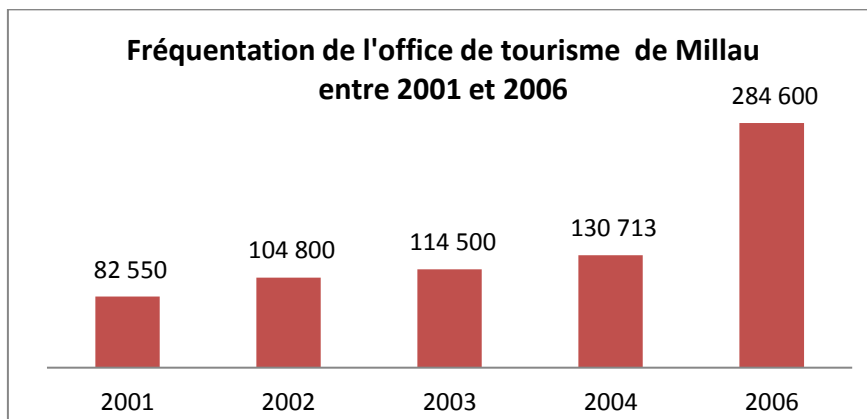


Figure 11 : Fréquentation de l'office de tourisme de Millau entre 2001 et 2006

En Hérault, les autoroutes A75 et A750 ont principalement permis d'assurer une meilleure diffusion de la fréquentation touristique du territoire principalement concentrée sur son pourtour littoral sur lequel se concentrent les stations balnéaires. Deux dimensions sont présentes : les excursions courtes pour vacanciers sur les sites de l'arrière-pays et le développement des séjours de loisirs pour les montpelliérains.

On observe ainsi une évolution du tourisme sur le biterrois avec l'arrivée de l'A75. La meilleure desserte de l'arrière-pays contribue à une évolution du tourisme et à son développement sur un espace plus large. On observe une tendance au développement d'un tourisme patrimonial, d'un oenotourisme associé à un hébergement touristique.

On note ainsi un projet à Montagnac sur le Château de Lavagnac de réaliser une Hôtel de luxe et un golf (opérateur France Pierre), ou encore le projet de zoo à Saint-Thibéry lié à la desserte de l'A75 (15ha, 3.5M€ d'investissements, 1200 animaux, 300 espèces.) Ce dernier représente 26 emplois permanents et 50 emplois en haute saison.

L'effet volume indiqué dans les dossiers d'enquête semble quant à lui peu avéré. Il s'agit soit d'un rééquilibrage, soit, pour les montpelliérains notamment, d'une évolution des territoires de loisirs avec une évolution de l'accessibilité. Par exemple la fréquentation du territoire du Cœur-d'Hérault pour les séjours de loisirs des montpelliérains, s'est faite au détriment de celle du Pic-Saint-Loup dans les Cévennes, site situé directement au nord de Montpellier. Avant l'A750, l'axe cévenol était plus naturel pour le tourisme de proximité et de loisir du bassin de vie montpelliérain

La nouvelle infrastructure a eu pour effet de changer les habitudes, l'axe vers le Cœur-d'Hérault est désormais plus facile, et cela est renforcé par la politique du Cœur-d'Hérault plus dynamique.

3.4.4.3 Un effet sur le tourisme en Aveyron différent de l'effet anticipé

Il est particulièrement intéressant de constater l'effet diffus de l'A75 sur le tourisme en Aveyron contrairement à un effet concentré le long de l'axe espéré initialement. Il s'explique par le bilan mitigé des stratégies d'itinéraires.

Les effets s'observent dans tout le département, cela s'explique par le fait qu'il **s'agit majoritairement de touristes qui reviennent par la suite et peu d'usagers de l'A75 détournés dans un rayon court autour de l'A75.**

Deux clientèles se distinguent et sont liées à la proximité avec l'infrastructure. Le court séjour se retrouve plutôt dans le sud-est du département relativement proche de l'autoroute et les séjours plus longs dans l'Aubrac, la vallée du Lot, etc. Ces territoires, du fait d'une accessibilité moindre, sont peu pertinents pour des courts séjours, mais ils bénéficient du nouvel effet d'image du département et de la publicité faite sur ses sites, y compris plus éloignés de l'autoroute.

Selon l'Agence Départementale du Tourisme, l'effet est donc double : à la fois sur le court et long séjour. Cette tendance est d'ailleurs différente selon les secteurs du département.

Exemple :

- *Au nord du département sur le Haut Rouergue, la durée moyenne des séjours est passée de 6.9 jour à 10 jours entre 2004 et 2011. Les touristes du Pays du Haut Rouergue de 2011 consomment plus de séjours générant des nuitées que ceux de 2004 : plus de séjours de vacances alors que l'excursion à la journée est en fort recul.*
- *A l'inverse, au sud du département sur le secteur du Parc Naturel Régional des Grands Causses, la durée moyenne des séjours est restée stable à 7.9 jours. La prédominance des courts séjours, étapes et excursions (58 % pour 45 % pour l'Aveyron) au détriment des séjours de vacances (42% pour 55 % pour l'Aveyron) entraîne une durée moyenne de séjour sur le PNRGC plus faible que pour le département.*

Par ailleurs, s'il n'est pas réellement observé d'effet sur la fréquentation de transit par le biais des villages étapes, etc., une enquête réalisée en 2011 par le Comité Départemental du Tourisme montrait néanmoins que le « tourisme d'étape » restait une réalité.

Exemple :

L'enquête a montré les situations :

- *« je suis en étape entre l'Est et la Méditerranée ;*
- *l'A75 est très pratique ;*
- *c'est le chemin buissonnier sur la route du retour ;*

- *je suis en étape sur la route de mes vacances ;*
- *je suis en étape au viaduc avant le Carnaval de Nice »*

3.4.4.4 Un effet fortement accompagné par les acteurs locaux

L'effet sur l'activité touristique est donc perçu comme très important par les acteurs du secteur, et cela sur les deux départements étudiés. Il s'agit également d'un effet ayant fait l'objet d'un nombre important de dispositifs d'accompagnement.

En Aveyron, la création de l'aire supplémentaire du Viaduc de Millau a permis de réaliser un lieu de promotion touristique pour le département sur le site emblématique que sont les Grands Causses et le viaduc.

Le département, avec l'autorisation de l'État bénéficie d'une occupation temporaire d'une partie du délaissé routier avant le viaduc et a pu créer sur le site une aire de repos supplémentaire. Cette aire, baptisée « Aire du Viaduc » ne dispose pas de service autoroutiers classiques (cafétéria, station-service), mais plutôt d'un centre de ressources touristiques du territoire, d'un centre d'exposition sur le viaduc géré par Eiffage, et d'un lieu de dégustation gastronomique de produits du terroir.

Selon l'Agence Départementale du Tourisme, environ un million de personnes par an s'y rendent (1 135 000 en 2012) soit 8% du nombre de passagers franchissant la barrière de péage, et près de 100 000 entrent en discussion avec les agents présents sur le site de l'aire du Viaduc qui agit à la manière d'un office du tourisme. Il ne s'agissait pas d'un effet anticipé, mais d'une opportunité saisie une fois le potentiel du viaduc plus clairement identifié. Cela entre dans la stratégie de présenter l'intégralité du département aux utilisateurs de l'autoroute et de leur donner envie de séjourner réellement pour une autre occasion.



Photo 4 Vues de l'aire du Viaduc de Millau

Une limite soulignée par l'Agence Départementale du Tourisme (ADT) et les enquêtes de satisfaction est le manque d'aménagement du belvédère et son accès difficile qui ternissent l'image du reste du site. Il se trouve de fait sur un terrain propriété de l'État, n'a pas pu être aménagé par l'ADT et le Conseil Général.



Photo 5 : Belvédère de l'Aire du viaduc de Millau

Dans le département de l'Hérault, l'accompagnement de l'arrivée de l'autoroute a beaucoup varié selon les maires et l'anticipation des enjeux par chacun.

En matière de tourisme, le Cœur d'Hérault est le territoire sur lequel le Comité Départemental du tourisme a pu travailler le mieux avec les acteurs locaux.

La convention destination avec le Pays-Cœur d'Hérault est ainsi la seule à continuer à exister sur les trois signées avec les arrières pays héraultais. Le Cœur-d'Hérault est le seul pour lequel a été défini un concept de destination touristique. Cela s'explique à la fois par la mobilisation des élus et par la dynamique « grand site » présente sur le territoire.

Une moindre structuration s'observe sur le nord biterrois. Elle peut s'expliquer par l'archipel de micro communautés de communes qui composent ce territoire et qui ne permet pas une réelle réflexion stratégique. Par ailleurs, l'approche « destination » est moins évidente, même pour la destination des vignobles des hauts Languedoc.

Dans le cadre du travail sur un nouveau schéma touristique cette partie du département cherche encore son positionnement. Les composantes de l'offre de base sont similaires à celles du Cœur-d'Hérault mais cela demeure un « territoire rural » qui reste moins accessible, notamment au nord de Béziers vers Bédarieux.

Avec une dimension plus large et plus récente à fois, la création en 2013 de « ViA75 » a pour objet la coordination des structures associatives en faveur du développement touristique le long du linéaire de l'A75. Elle marque une étape supplémentaire dans l'accompagnement des effets sur le tourisme.

A ce stade la dimension héraultaise de la structure semble plus importante (siège à Lodève dans les locaux de l'office de tourisme, liens étroits avec l'Agence Départementale du Tourisme de l'Hérault).

À travers « ViA75 » il est espéré une redynamisation des dispositifs types « perles vertes », « villages étapes », « itinéraires découvertes » ; etc. qui ont montré leurs limites. La collaboration sur la promotion est actée et les espoirs sont que ViA75 puisse mettre en place la dynamique collective.

3.4.5 Comparaison des effets prévus et observés

Les effets sur le tourisme sont importants et jugés positifs par les acteurs. Ils avaient été largement anticipés par les dossiers d'enquête préalable et ce sur l'ensemble du linéaire de la partie sud du projet d'A75. Globalement le tourisme a fait l'objet d'un accompagnement très important avec l'arrivée de l'A75, ce qui contribue certainement à la concrétisation des effets sur l'économie touristique.

En Aveyron, contrairement aux prévisions, les effets sont diffus sur l'ensemble du département et non concentrés le long de l'axe. L'objectif initial de mise en réseau des communes situées le long de l'infrastructure avec la création d'itinéraires découvertes et de villages étapes, pour capter et détourner la clientèle de passage, n'a pas réussi. L'A75 joue plutôt comme une vitrine incitant les touristes à revenir découvrir le département, autant pour des courts séjours dans le sud que de séjours longs dans l'Aubrac ou la vallée du Lot. Le viaduc joue un vrai rôle dans la visibilité touristique du département.

En Hérault, l'effet est plus classique avec un développement du tourisme dans l'arrière-pays et une économie de loisir en croissance avec la proximité de l'agglomération montpelliéraine. Cette nouvelle demande touristique correspond plus à un rééquilibrage avec d'autres destinations (notamment les

Cévennes pour les touristes de l'agglomération de Montpellier) qu'à une augmentation globale de la demande comme prévue initialement.

3.5 Effets indirects sur le secteur agricole

L'infrastructure traverse des espaces majoritairement agricoles de natures très différentes entre les zones d'élevage et de production laitière du sud de l'Aveyron et la production viticole en Hérault. Les effets sont variables. Les effets prévus inscrits dans les dossiers d'enquête préalables soulignent cette diversité.

3.5.1 Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique

Différents effets étaient anticipés par les dossiers d'enquête publique :

Sur les 2 départements :

- la consommation d'espaces naturels et agricoles
- le remembrement le long du tracé ;
- l'effet de coupure de certaines exploitations ;
- la perturbation des prix du foncier ;
- le développement de l'agrotourisme grâce à la double activité agriculture + gîte ;
- la valorisation des productions locales, notamment sur les aires d'autoroutes ;
- la facilitation des possibilités d'emploi du conjoint (accessibilité augmentée depuis l'exploitation ;
- la clientèle plus nombreuse l'été sur les marchés locaux ;

En Hérault :

- la consommation de 110ha sur la vigne ;
- les mutations de terres : développement des résidences secondaires ;
- les meilleures conditions de commercialisation de la vigne et du maraichage ;
- le remembrement des terres (notamment la vigne) en Hérault ;

En Aveyron :

- la consommation d'espaces naturels et agricoles en Aveyron (12-14ha/km) ;
- la réduction des coûts d'approvisionnement (rééquilibrage des flux entre RN88 depuis Bordeaux et le port de Sète ou Clermont-Ferrand plus accessible avec l'A75) et d'expédition des produits (jeunes animaux exportés vers l'Italie et Espagne) pour le secteur agricole ;
- la baisse des coûts de transport et une croissance de l'activité pour les unités productrices de bois ;
- la valorisation sur place des productions à Millau et Saint-Affrique ;
- l'industrie agro-alimentaire qui prendrait de l'importance à Millau et Saint-Affrique.

3.5.2 Contexte et attente des acteurs du monde agricole

Du point de vue des acteurs de la profession, l'arrivée de l'A75 était avant tout perçue en Aveyron comme un problème du fait du foncier agricole consommé. Certaines communes, telles que Sévérac-le-Château ont été fortement impactées avec un linéaire autoroutier sur la commune de 17km, soit 130ha de surface, principalement agricole sur le territoire de la commune.

L'A75 était également attendue pour valoriser et transformer les productions locales (filières viande et laitière, industrie agroalimentaire en Aveyron notamment).

Dans l'Hérault, l'arrivée de l'A75/A750 était également anticipée comme un facteur fortement consommateur de foncier agricole, créateur de coupures du territoire et d'allongements en temps de parcours pour l'usage des terres situées de part et d'autre. Mais au-delà du strict monde agricole, l'A75 était très attendue par les villages ruraux traversés par la RN9 pour éviter les traversées de bourgs (Saint-André-

de-Sangonis par exemple). Cela a participé du contexte positif dans lequel s'inscrivait l'arrivée de cette nouvelle infrastructure sur le territoire héraultais.

3.5.3 Analyse de l'emploi agricole

Effet sur le volume de l'emploi agricole

L'emploi agricole est en baisse constante. Un retour sur les évolutions depuis 1968 montre la baisse moyenne de -2,8% par an en moyenne nationale. Cette baisse est légèrement plus faible sur les deux départements concernés, sans effet perceptible de l'A75.

Tableau 9 : Nombre d'emplois agricoles entre 1968 et 2010 et taux de croissance annuelle moyen (TCAM) par période

Département	1968	1975	1982	1990	1999	2010
Aveyron	22 552	19 050	16 884	13 152	11 756	8 530
Hérault	22 392	19 110	14 348	11 184	10 869	8 169
Total national	1 765 552	1 464 495	1 131 124	857 562	757 005	535 975

TCAM	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010	Evolution 1968-2010
Aveyron	-2.4%	-1.7%	-3.1%	-1.2%	-2.9%	-2.3%
Hérault	-2.2%	-4.0%	-3.1%	-0.3%	-2.6%	-2.4%
Total national	-2.6%	-3.6%	-3.4%	-1.4%	-3.1%	-2.8%

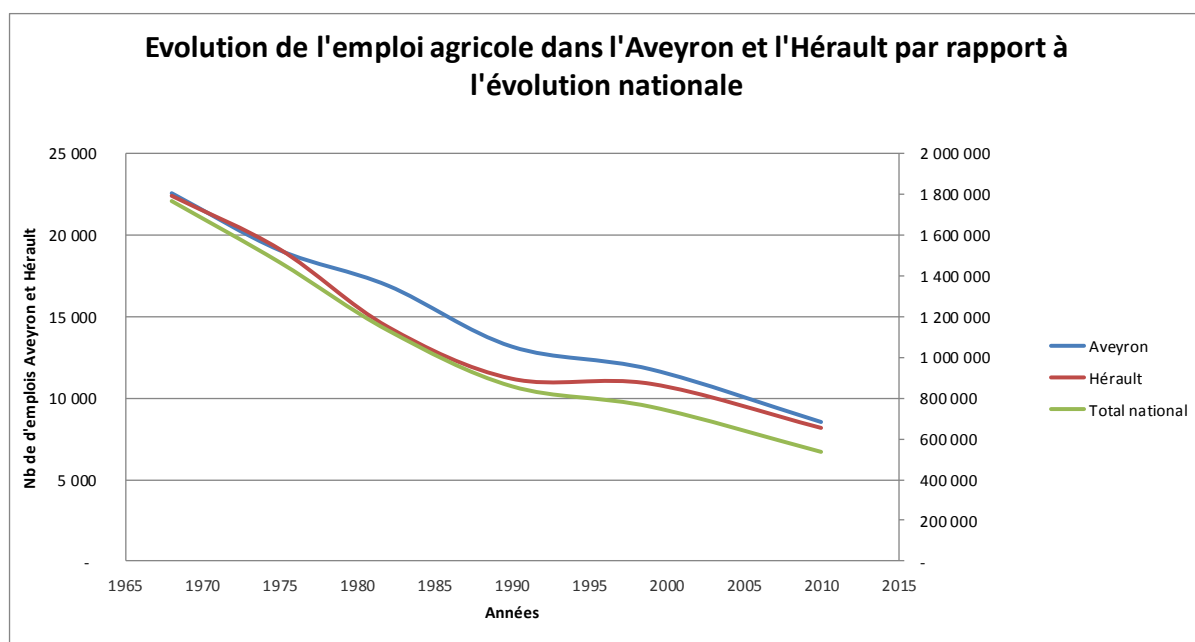


Figure 12 : Évolution de l'emploi agricole en Aveyron et Hérault par rapport à la moyenne nationale

L'absence d'impact notable de l'infrastructure sur l'emploi agricole ne doit pas masquer des effets sur le secteur en tant que tel (évolution technologique, des productions, des débouchés, etc.)

3.5.4 Effets observés sur le secteur agricole

Effet sur le secteur agricole en Aveyron

Un dispositif de remembrement efficace et bien mené en Aveyron

Il ressort des entretiens que le remembrement et la concertation ont été réalisés de manière efficace en Aveyron, et notamment sur le secteur de Sévérac-le-Château¹⁹.

Les différents tracés sur le territoire de la commune ont fait l'objet d'une concertation et de la recherche d'un compromis entre les usagers, le département, les habitants de Sévérac et les exploitants agricoles.

La profession agricole de l'Aveyron est un acteur fort qu'il s'agissait d'intégrer. Elle a su se saisir des enjeux et adopter une position constructive en participant systématiquement aux Commissions Communales d'Aménagement Foncier qui rassemblaient toujours fermiers et propriétaires.

La demande d'un remembrement des terres agricoles a été prise en compte très rapidement. La SAFER a constitué 130 ha d'emprise pour l'organisation des exploitations agricoles suite à l'arrivée de l'autoroute.

A Sévérac, il existe un consensus sur la manière dont le remembrement a été géré. Le secteur agricole est dynamique, avec notamment une grosse CUMA (Coopérative d'Utilisation du Matériel Agricole). Les parcelles reformées sont agrandies et plus pratiques avec des chemins d'accès aisés.

Il semble que sur le secteur de Millau, lui aussi fortement impacté, les choses se soient passées dans les mêmes conditions. Par contre, la situation a été plus compliquée pour le secteur de la Cavalerie où les remembrements ont été moins importants.

Les effets sur le remembrement sont donc globalement confirmés par rapport aux anticipations inscrites au dossier d'enquête.

Il n'est en pas de même pour le développement des échanges et les évolutions des exportations. L'A75 se révèle pour la filière agricole aveyronnaise relativement peu adaptée.

Comme indiqué dans les dossiers d'enquête, l'axe A75 est utile à l'agriculture aveyronnaise pour les filières bovines en facilitant les exportations vers l'Italie pour les gros marchands d'animaux situés proches de l'A75. Pour les autres filières, l'effet est moins évident avec des échanges plutôt est-ouest et des abattoirs situés en majorité dans le Tarn. Localisées vers Rodez et l'ouest du département, les laiteries sont hors du périmètre de pertinence de l'A75.

Il ressort que l'A68 serait plus efficace pour le territoire selon la chambre d'agriculture. L'élevage est peu tourné vers l'Hérault et le Languedoc-Roussillon mais vers Midi-Pyrénées.

L'effet est très limité sur la diversification touristique des exploitations agricoles.

Cette diversification a été la plus importante vers le sud Aveyron sur lequel le plus d'installations agro-tourisme et de vente directe ont été recensées.

¹⁹ L'élus de la Chambre d'Agriculture de l'Aveyron rencontré lors de l'entretien était exploitant agricole sur Sévérac-le-Château, d'où son propos plutôt centré sur ce secteur.

Cependant ce secteur se révèle très limité par rapport à ce qui était prévu.

Cela s'explique notamment par les caractéristiques du secteur agricole dans le département. Les exploitations de production de viande ou de lait sont des grosses exploitations peu adaptées à une diversification. Il y a la fois peu de volonté de diversification et peu de possibilités de le faire compte tenu de la charge de travail que nécessite une grosse exploitation et notamment les contraintes de l'élevage de moutons.

Les fermes auberges qui se sont lancées sur ce créneau touristique dans les premières années ayant suivi l'autoroute ont en partie fermé faute de rentabilité et du fait de la trop forte contrainte que représente une activité touristique.

La diversification de la transformation de la production laitière dans le sud Aveyron est peu effective.

La production de fromages de Roquefort est en perte de vitesse (perte récente de 4% de part de marché). Il s'agit d'un produit qui a peu évolué et qui devient peu adapté aux goûts actuels. Or, les exploitations sont modernes et bien équipées mais ne se diversifient pas et les fromagers ne font que du Roquefort. La production laitière de brebis est presque unique en France à cette échelle, mais elle est peu utilisée en dehors de cette production unique de Roquefort.

La gestion interprofessionnelle du secteur avec 7 industriels, producteurs ou transformateurs est une des explications de ce phénomène, en ce qu'elle empêche de nouvelles sociétés de se positionner sur le marché malgré sa bonne localisation proche de l'A75 et donc des réseaux de distribution.

Effet sur le secteur viticole dans l'Hérault

La nouvelle artificialisation des terres a globalement induit des pertes économiques pour les coopératives viticoles notamment sur Lodève qui bénéficie d'un vignoble AOP. Un impact négatif dans le secteur de l'aire du Bosc a également été clairement identifié. En effet, l'aire de service se situe sur un territoire bénéficiant d'une Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) avec système d'irrigation. Il s'agissait donc de foncier agricole à forte valeur d'où un impact négatif très fort.

Le déplacement vers les coteaux a pu être cité comme élément positif d'adaptation de la production en permettant une montée en qualité. Il faut relativiser cet effet et sa portée positive. D'une part ceci n'est pas seulement lié à l'ouvrage, c'est aussi lié à la restructuration de la filière viticole héraultaise. D'autre part, l'augmentation de la qualité aux dépens de la quantité n'est pas forcément très rentable. La rentabilité des petits rendements est peu évidente et l'irrigation possible jusqu'à présent permettait d'offrir des produits réguliers d'année en année.

Conséquence négative indirecte, le développement urbain et donc la consommation de terres agricole se renforce avec l'A75/A750. Les prix du foncier moins importants dans le Lodévois et son accessibilité nouvelle ont engendré une consommation d'espace importante. Les bonnes terres situées aux abords des centres bourgs historiques sont consommées du fait de la pression foncière et du phénomène d'étalement urbain.

Ce phénomène est également marqué à l'approche de Montpellier et du Pic Saint Loup, mais mieux encadré sur la Vallée de l'Hérault.



Photo 6 : Terrains agricole à bâtir à Brignac proximité immédiate de la ZAC de la Salamane

Dernier effet négatif, l'A75/A750 pourrait être partiellement responsable de l'arrivée du papillon de nuit *Eudémis* qui véhicule la maladie de la grappe par les œufs. Sa présence pourrait être liée à l'éclairage de l'ouvrage, notamment sur les aires de service. La détermination des responsabilités est délicate puisqu'il s'agit d'une espèce qui migre par zone et pour laquelle les causes sont dures à établir. L'A75 n'est qu'un facteur potentiel.

Cependant l'A75/A750 est aujourd'hui largement intégrée par les acteurs du monde agricole héraultais. Cette infrastructure n'a pas fait l'objet de contestation au niveau du projet et n'est pas critiquée actuellement.

Les impacts négatifs (allongements de temps de parcours, problèmes de points d'accès) ont fait l'objet de compensations financières dans le cadre des protocoles d'expropriation de 1995. Il y a peu de remontées d'insatisfaction ou de problèmes non ou mal résolus. Cela laisse supposer que les choses ont été faites correctement.

Les itinéraires véhicules lents ont par ailleurs été correctement mis en place. Il s'agit de nouveaux itinéraires de délestage sur des voies parallèles locales notamment pour la desserte locale et les véhicules agricoles. L'absence de remontées locales montre que ces itinéraires de délestage sont bien vécus. Au nord de Béziers par contre il y a beaucoup de difficultés sur les itinéraires alternatifs à la rocade nord avec de nombreuses remontées négatives d'entreprises et des prestataires agricoles.

Il convient de noter que très peu de remboursements ont eu lieu. Il n'existe qu'un seul exemple à priori sur le linéaire héraultais : la cave coopérative de vinification Montblanc a bénéficié d'un accord avec la DREAL pour récupérer une partie des terres délaissées. Les difficultés de remboursement s'expliquent par le fait que la surface agricole est composée à 80% de vigne, culture pour laquelle les échanges de parcelles sont délicats. Il est beaucoup moins facile d'y aboutir que pour l'élevage et la polyculture.

3.5.5 Comparaison des effets prévus et observés

Comme prévu et attendu par les acteurs, l'impact principal du projet de l'A75 et de l'A750 a été la consommation de foncier agricole, avec néanmoins une efficacité du remboursement très différente

selon les territoires. Il est considéré que le remembrement a été bien mené en Aveyron, avec une augmentation de taille de certaines exploitations, mais a été limité en Hérault en raison de la difficulté à échanger des parcelles viticoles constituant la majorité du linéaire dans ce département. Néanmoins, les indemnités et les itinéraires parallèles mis en place en Hérault semblent fonctionner de manière satisfaisante.

En Aveyron, la diversification espérée, notamment dans l'agro-tourisme, s'est peu concrétisée car elle est peu compatible avec une agriculture d'élevage en grandes exploitations. De plus, l'A75 n'a permis un développement des échanges que pour la filière bovine, les autres filières agricoles étant plus tournées vers l'Est avec des abattoirs situés en majorité dans le Tarn.

En Hérault, la mise en service de l'A75 est un facteur secondaire dans le déplacement de la filière viticole vers les coteaux, avec une montée en qualité, car cette filière est par ailleurs en pleine restructuration.

Comme prévu, il est aussi observé un phénomène d'étalement urbain engendrant une consommation de terre agricole, sur les communes situées proches de l'échangeur qui bénéficient de gains d'accessibilité importants grâce à l'A75 et l'A750 et disposent de fonciers disponibles et bon marché (notamment dans le Lodévois et proche de Montpellier et Béziers).

Pour les acteurs agricoles, les gains d'accessibilité permis pour ces territoires l'ont semble-t-il emporté sur les effets négatifs. L'infrastructure a fait l'objet de très peu de contestations dans les espaces ruraux.

3.6 Effets indirects sur la démographie, le foncier et l'habitat

3.6.1 Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique

Différents effets avaient été anticipés dans les dossiers d'enquête sur les évolutions de la démographie et les conséquences prévisibles sur le foncier et l'habitat :

- l'extension de la demande de résidence principale dans l'aire périurbaine de Béziers ;
- la dispersion des investissements de viabilisation sur le secteur de Béziers ;
- l'évolution périurbaine du Cœur d'Hérault ;
- l'augmentation des prix du foncier en Cœur d'Hérault, Lozère et Millavois ;
- le renforcement et le besoin d'une politique de planification.

3.6.2 Analyse de l'évolution démographique

La population du territoire d'étude est inégalement répartie, les communes de l'Hérault accueillant plus de 9 habitants sur 10 en 2010, principalement à Montpellier et sur la plaine côtière de Montpellier-Béziers.

L'A75 a généré des effets sur les évolutions de population des communes situées près de celle-ci. Ces communes, qui connaissaient des hausses de populations plus faibles que les communes plus éloignées (voire des baisses), connaissent ainsi une reprise durant les années 1990 et un dynamisme remarquable au cours des années 2000.

Dans l'Hérault, les hausses de population les plus fortes ne semblent pas liées à l'A75 mais à l'urbanisation rapide de la périphérie de Montpellier. On constate dans les années 1990 que plus les communes sont éloignées des sections ouvertes avant 1998, plus les croissances sont élevées (effet dû à la croissance de l'aire de Montpellier plus que de l'A75).

Au cours des années 2000, le bouclage de l'A75 semble cette fois générer une réelle croissance de population. Les hausses de population se concentrent ainsi autour de l'axe de l'A75 de Pézenas à l'échangeur 49, alors que la périphérie de Montpellier connaît des hausses toujours fortes mais moins élevées. Les hausses de population sont du même ordre de grandeur dans l'ensemble des périmètres malgré l'effet Montpellier.

Les communes du périmètre situées dans l'Aveyron, le Gard et la Lozère connaissent pour la plupart des baisses de population durant la décennie 1990, et le périmètre d'étude n'échappe pas à la règle. On note cependant une hausse à peine sensible dans les communes les plus proches de l'A75 dans les années 1990 alors que celles-ci connaissaient une baisse très forte de leur population dans les années 1980. Elles connaissent une hausse moyenne de population légèrement supérieure à la moyenne de l'Aveyron, et nettement plus soutenue pour les communes les plus proches de l'A75. Les hausses restent malgré tout moindres que celles de l'Hérault.

Tableau 10 : Évolutions de la population (Source : RGP 2010)

	Distance à l'échangeur le plus proche	Communes desservies par les échangeurs ouverts entre 1991 et 1997		Communes desservies par les échangeurs ouverts entre 1998 et 2007		
		TVAM 1982 - 1990	TVAM 1990 - 1999	TVAM 1999-2010	pop 2010	% pop 2010
Aveyron (+ Gard et Lozère)	b) 1km - 5km	-1.6%	+0.2%	+1.0%	4 850	1%
	c) 5km - 15km	+0.1%	-0.0%	+0.4%	42 559	6%
	Total	-0.1%	+0.0%	+0.5%	47 409	7%
Hérault	a) < 1km	+0.0%	+0.3%	+1.4%	23816	4%
	b) 1km - 5km	+0.9%	+1.2%	+1.4%	350 528	53%
	c) 5km - 15km	+3.1%	+2.2%	+1.6%	235 959	36%
	Total	+1.7%	+1.5%	+1.5%	610 303	93%
Ensemble		+1.6%	+1.4%	+1.4%	657 712	100%

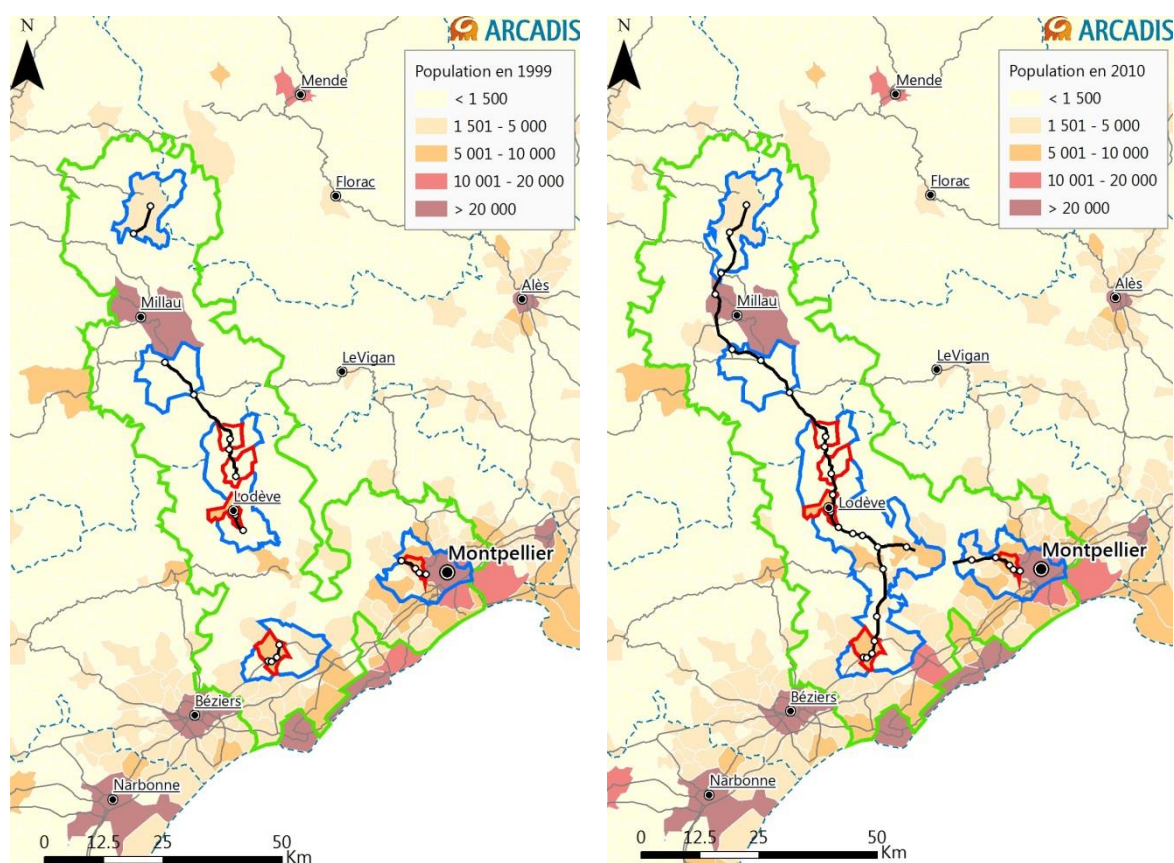


Figure 13 : Population en 1999 et 2010

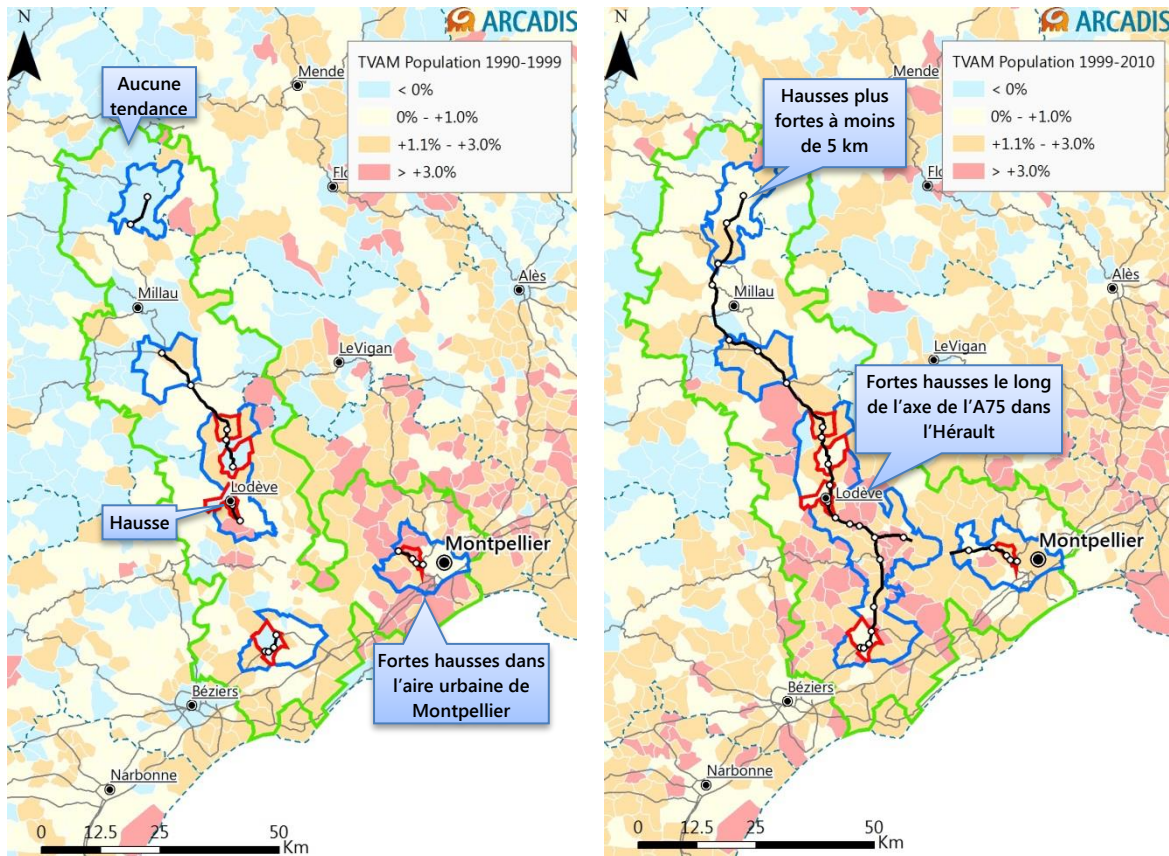


Figure 14 : Évolutions de la population 1990-2010

Cet effet sur la démographie est confirmé à la fois par l'enquête web et par les acteurs rencontrés en entretiens.

3.6.3 Effets observés par les acteurs

Bien qu'inscrits dans les documents d'enquête, il semble que les effets sur l'habitat et le foncier qui sont très importants sur les territoires aient été peu anticipés par les collectivités situées le long de l'infrastructure. Les discussions se faisaient au niveau communal et non intercommunal, avec en conséquence une moindre prise en compte des enjeux d'ensemble. Par exemple, la Communauté de Communes de la Vallée-de-l'Hérault a été créée officiellement en 1998 avec une montée en compétences entre 2002 et 2005.

Effets de progression démographique dans l'Hérault

Cité à quatre reprises, l'effet sur la démographie n'est pas négligeable pour les acteurs enquêtés.

Les effets sont particulièrement soulignés par le Parc Naturel Régional du Haut Languedoc avec une pression démographique observée. Cette croissance démographique est observée principalement sur la partie sud du territoire du parc (on retrouve cette croissance de population sur la carte Figure 14 : Évolutions de la population 1990-2010). Elle est perçue positivement en ce qu'elle valorise les bassins de vie de Clermont l'Hérault et de Pézenas. Le développement démographique et économique des communes du Parc les plus proches de l'infrastructure, et le développement des surfaces urbanisées qui en découle pose cependant question compte tenu de sa nature de parc naturel régional. L'effet est donc à la fois positif et négatif et a nécessité un renforcement de la planification de l'urbanisation comme indiqué au préalable pour le tourisme.

Les deux communes ayant répondu à l'enquête (Béziers et Valros) indiquent aussi que l'A75 a eu des effets sur la démographie par le biais d'une meilleure attractivité du territoire et une meilleure facilité d'accès. L'effet est perçu comme très positif et largement imputable à la dernière section, ce qui est logique compte tenu de la localisation des deux communes. Ces éléments se retrouvent également pour ce qui concerne les effets en termes de foncier et d'immobilier.

La tendance est à une relative stagnation du phénomène de croissance de population. Ainsi, sur le Clermontais, la population de la Communauté de Commune est aujourd'hui stable autour de 26 000 habitants alors que dans les dix années précédentes les croissances étaient très fortes. Dès que l'on s'éloigne de l'échangeur, l'effet est plus négligeable.

On constate aussi un fort développement de la population sur les communes du biterrois situées le long de la dernière section de l'A75 entre Pézenas et Béziers. Les taux de croissance annuelle ont été de 3 à 4% par an depuis 7 à 8 ans (l'effet d'anticipation semble avoir joué). Sur l'arrondissement de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Béziers-Saint-Pons, le taux de 1.5% par an depuis 10 ans est non négligeable. Le Scot du biterrois retient le chiffre de 1.4%.

Un effet démographique limité en Aveyron

La croissance de population s'est réalisée plutôt au sud du département en direction de Lodève dans l'Hérault et peu ressentie en Aveyron même si le territoire bénéficie de temps de parcours favorables vers Montpellier. Le Sud Aveyron attendait beaucoup de la meilleure accessibilité à Montpellier qui n'était plus qu'à une heure d'autoroute, mais les effets sont moindres qu'escomptés sur les croissances de population. Cela a cependant joué sur l'évolution sociale de la ville de Millau. Le sud Aveyron se retrouve avec des problèmes ruraux auxquels s'ajoutent des problèmes liés à une relation déséquilibrée avec une grande agglomération.



Photo 7 : Vues de Millau

La périurbanisation du territoire du Cœur d'Hérault

La croissance démographique du territoire transforme peu à peu celui-ci et notamment sa nature rurale. La croissance de population peut être considérée comme un élément positif, mais son corollaire, la périurbanisation est plus discutable. Selon les points de vue elle est aujourd'hui excessive ou à maîtriser, notamment sur le territoire de la Vallée de l'Hérault.

Ces changements de population ont également des effets sur sa composition sociologique et la pyramide des âges de la population. Il s'agit en effet souvent de jeunes ménages avec enfants, de nouvelles familles ce qui implique un développement économique. En accueillant des populations avec des visions différentes, de nouveaux besoins et demandes de services (cinéma, piscine, commerces), inexistantes jusque-là, émergent. On observe une perte de la « demande village » sur le cœur d'Hérault. Cela passe également par de nouvelles définitions des nuisances.

Le Programme Local pour l'Habitat bientôt en place à l'échelle des Communauté de Communes du Clermontais et de la Vallée de l'Hérault tente de faire la synthèse entre un discours ambivalent de protection et de réponse à une demande de logement (pour les enfants, pour permettre la vente de foncier, et pour répondre à la pression économique).

Le rôle intrinsèque de l'A75 est à relativiser car il s'inscrit dans un mouvement large de périurbanisation du territoire.

L'élément le plus positif est que **le territoire rural est devenu « plus affiché »**. Il est désormais connecté au nord et à la capitale et au sud à la Catalogne. Le meilleur atout est la proximité avec l'agglomération de Montpellier qui induit des mutations profondes du territoire qu'il est nécessaire d'accompagner.

Au niveau de la section Pézenas – A9, il n'y a pas de lien direct avec la paupérisation des centres villes notamment à Béziers. Le mouvement d'urbanisation vers le nord sur la route de Bédarieux et aujourd'hui sur l'axe A75 a bien sûr joué sur la perte d'attractivité du centre-ville, mais celle-ci est principalement liée aux politiques publiques conduites (offre commerciale, hôtelière, type d'habitat, etc.). Cette paupérisation du centre bourg est également perceptible à Agde.

L'effet de spéculation foncière : un risque multiforme

La pression démographique et économique a engendré une pression foncière importante. L'une des conséquences observées dans l'Hérault et notamment sur le Cœur-d'Hérault est la spéculation foncière sur les terres agricoles.

Pour la Communauté de Communes de Millau Grands-Causse, l'action sur le foncier et l'immobilier d'entreprise est une démarche mise en place de manière apparemment importante et dont les effets sont considérés comme très significatifs. La Communauté de Communes précise que l'élargissement déjà évoqué de la Zone d'Activités de Millau Viaduc de 40 hectares à 60 hectares est en cours grâce aux stocks de fonciers. Ce type d'aménagement fait l'objet de campagnes de promotion. La Zone d'Activités a d'ailleurs été classée zone d'intérêt régional.

Des réserves foncières ont parfois été constituées dans des zones qui se sont peu développées. Ainsi il en existe pour une zone d'activité prévue par les acteurs locaux dans le secteur de Sévérac à la jonction entre l'A75 et le prolongement à 2x2 voies de la RN 88.

À la différence de l'Aveyron, cet effet n'a semble-t-il été que très peu anticipé en Hérault sans constitution de réserves foncières. Le territoire subit actuellement les conséquences des prix de foncier élevés entraînant un mauvais positionnement pour les implantations d'entreprises nécessitant des parcelles importantes notamment de l'industrie.

La pression foncière entraîne de la spéculation. Les terrains agricoles deviennent gelés à la retraite des agriculteurs en attente d'une hypothétique viabilisation et vente. On observe ainsi une spéculation des opérateurs et des individus privés. Cette non-vente fige le devenir de court terme de ces terrains et ne permet pas le développement agricole et commercial. Par ailleurs, les friches qui résultent de ce phénomène desservent la qualité paysagère et l'attractivité de la zone.

Risques futurs liés à la périurbanisation du Cœur-Hérault

Il existe un fort risque de saturation routière. Un des effets déjà en cours est la saturation des voies autour de Montpellier. Actuellement, à certaines heures, le temps de parcours est à peu près équivalent pour aller de la banlieue ouest de Montpellier à Montpellier ou jusqu'à Béziers.

À terme cela pourrait aider le biterrois à lutter contre l'évasion commerciale. Ceci une question importante à résoudre pour le développement stratégique des années à venir. Il faudra ainsi raisonner en temps de parcours plus qu'en distance.

La mutation en cours sur le covoiturage pourrait permettre d'accompagner une tendance de fond et l'importance des flux pendulaires.

Le co-voiturage existe de fait par les parkings des équipements publics et les zones proches des échangeurs sur les communautés de communes de Vallée de l'Hérault et du Clermontais. Il s'agit d'un phénomène aujourd'hui spontané. Cela crée des nuisances fortes pour les activités locales depuis 2012.

Ce phénomène est non anticipé par l'État. Or les communautés de communes pourraient être accompagnées pour prendre en main cet enjeu, notamment par la mise à disposition de terrains. Se posent également les questions de la maîtrise d'ouvrage des travaux et de leur financement.

Besoin de planification territoriale dans un contexte de métropolisation

Globalement il y a eu très peu d'accompagnement en matière d'aménagement dans l'Hérault. Un SCoT est en préfiguration pour gérer ce retard à l'échelle de la Communauté de Communes du Clermontais et de la Communauté de Communes de la vallée de l'Hérault. Celui-ci prend mieux en compte l'autoroute et les enjeux en termes d'aménagement de l'espace (et donc par ricochet de tourisme). C'est a priori également le cas de la charte de pays « horizon 2025 » à l'échelle cette fois du pays Cœur d'Hérault.

Il s'agit de rattraper un retard sur les dispositifs réglementaires et également de prendre en compte la crainte des communes et des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) d'être absorbés par les agglomérations de Montpellier et/ou de Béziers. Le processus de métropolisation de Montpellier à proximité directe mérite notamment d'être pris en compte dans un territoire où les flux domicile-travail sont déjà tournés vers Montpellier.

3.6.4 Comparaison des effets prévus et observés

Conformément aux prévisions, il a été observé une croissance démographique assez forte sur les territoires de l'Hérault desservis par l'A75 et qui peuvent accéder rapidement aux agglomérations de Montpellier ou de Béziers. Le territoire rural desservi par l'A75 est mieux connecté et reconnu grâce à ce lien plus fort avec les grandes agglomérations du sud.

Cela a contribué au mouvement de périurbanisation déjà en cours, notamment sur le Clermontais et la vallée de l'Hérault, mais dont les effets (sur la transformation sociologique des habitants avec de nouveaux besoins, sur le foncier, sur la perte de « la demande village ») sont difficiles à maîtriser et à accompagner. La pression foncière génère une spéculation foncière, notamment sur les terres agricoles, source de nombreux effets indésirables (artificialisation de terres arables, terres gelées en attente de viabilisation qui bloquent tout développement et nuisent à l'attractivité locale..).

La planification territoriale pour accompagner ces transformations a été lancée pour rattraper le retard en la matière, et avec la crainte d'être absorbés par les agglomérations de Montpellier ou de Béziers.

A l'inverse, l'effet démographique lié à l'A75 en Aveyron est moindre qu'escompté, notamment car l'A75 ne traverse pas de bassins urbains (hormis Millau).

4 Volet « Transport et économie de l'opération »

4.1 Cadrage général

4.1.1 Rappel des objectifs

Les analyses de ce volet doivent permettre de déterminer dans quelles mesures l'A75 a permis de répondre aux objectifs liés aux transports et déplacements définis dans les DUP et les dossiers d'engagement de l'État, à savoir :

- le désenclavement du massif-central grâce une amélioration forte de l'accessibilité caractérisée notamment par les gains de temps depuis Clermont-Ferrand et Montpellier,
- l'amélioration de la desserte locale liée aux gains de temps sur l'A75 et sur les axes locaux réaménagés pour accéder rapidement aux échangeurs,
- le délestage de la RN9 et l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité avec une baisse de trafic sur la RN9
- le délestage de la vallée du Rhône avec une baisse de trafic de l'A7 suite à la mise en service progressive de l'A75.

4.1.2 Méthodologie

Comme indiqué en introduction, l'échelonnement dans le temps, sans logique fonctionnelle, des opérations routières constituant l'ensemble de cet itinéraire ne permet pas l'élaboration d'un bilan ex-post au sens de la Loi sur l'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en tant que tel sur l'ensemble de l'axe.

Compte tenu de ces contraintes, le bilan vise à comparer les prévisions d'impact présents dans les différents documents justifiant la décision de construire l'infrastructure (DUP, instruction, études de trafic ou socio-économiques, dossiers d'engagement de l'Etat...) avec les impacts réellement constatés en synthétisant les études disponibles sur les différents impacts de l'axe et de ses différentes sections.

Il s'agit en outre d'exploiter les dernières données disponibles pour confirmer ou affiner les tendances et impacts observés dans les bilans menés pour les précédentes sections.

Les thèmes abordés sont les suivants :

- Les coûts
- Les trafics
- La sécurité routière
- Les conditions de circulation (temps de parcours)
- La qualité de service de l'infrastructure

4.1.3 Sources disponibles

Les prévisions sur les impacts territoriaux sont inscrits dans :

- le dossier de DUP des différentes sections de l'A75 sud (entre Sévérac-le-Château et l'A9) et de l'A750 fournis
 - DUP Section A75 Engayresque-La Cavalerie Sud²⁰
 - DUP Section A75 La Cavalerie – Pézenas²¹
 - DUP Section A75 Pézenas-A9²²
 - DUP A750²³
- Les engagements de l'Etat disponibles :
 - Engagements de l'état pour la section A75 Pezenas –A9²⁴
 - Engagements de l'état pour A750²⁵
- Les études complémentaires réalisées :
 - Étude de trafic Liaison Clermont-Ferrand – A9²⁶, CETE Méditerranée, 1989

Par ailleurs, nous avons utilisé les bilans LOTI ex-post déjà réalisés :

- Un premier bilan ex-post²⁷ a été établi par la DREAL Auvergne compétente pour la partie Nord de l'axe A 75 comprise entre Clermont-Ferrand et Sévérac-le-Château, y compris la déviation de Sévérac-le-Château en 2008.
- Un bilan ex-post spécifique du viaduc de Millau²⁸, a été établi par le concessionnaire de l'ouvrage, la compagnie Eiffage du viaduc de Millau (CEVM) en 2010 ;
- Le bilan ex-post de l'autoroute A20²⁹ dont la mise en service complète date de 2003 ;

Enfin, un état zéro³⁰ a été réalisé par la DREAL pour le bilan de l'A75 entre Sévérac-le-Château et l'A9 et de l'A750 et pour le bilan LOTI de la dernière section A75 entre Pézenas et l'A9.

²⁰ « Autoroute Clermont-Ferrand – Béziers, section Engayresque – La Cavalerie sud, Dossier d'enquête publique », Ministère de l'Équipement – Direction des Routes – Département de l'Aveyron, pas d'année indiquée (DUP en janvier 1995)

²¹ « A75 la Méridienne – Traversée de l'Aveyron et de l'Hérault – la Cavalerie Sud – Pézenas nord » - Dossier d'enquête préalable - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Hérault – pas d'année indiquée (DUP en mai 1994)

²² « Liaison Autoroutière A75 Clermont-Ferrand / Béziers Section Pézenas – A9 ». Dossier d'enquête préalable - Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Hérault – 2000

²³ « Autoroute A750 – Liaison A75 Juvignac – Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique », Direction départementale de l'Équipement de l'Hérault – pas d'année indiquée (enquête publique en décembre 1999)

²⁴ « Liaison Autoroutière A75 Clermont-Ferrand / Béziers Section Pézenas – A9 – Les engagements de l'Etat ». Dossier approuvé par DM du 6 décembre 2002 – service Environnement du CETE Méditerranée en 2000

²⁵ « Autoroute A750 – Liaison A75 Juvignac – Dossier des engagements de l'Etat », Direction départementale de l'Équipement de l'Hérault – juin 2002

²⁶ « Étude de trafic Liaison Clermont-Ferrand – A9 », CETE Méditerranée, 1989

²⁷ « Bilan LOTI A75 nord, Clermont-Ferrand – Sévérac-le-Château, Volet Transport », DREAL Auvergne, Egis Mobilité, Mars 2008

²⁸ « Viaduc de Millau, Bilan LOTI, Socio-Economie », SETEC International, Décembre 2008

²⁹ « Bilan LOTI de l'autoroute A20 Brive – Montauban » ASF (Vinci), Egis Mobilité – Mars 2009

³⁰ « Bilan de la section autoroutière de l'A75 Sévérac-le-Château-A9, comprenant l'A750 - Bilan LOTI de la section autoroutière de l'A75 Pézenas-A9 - Etablissement d'un « état zéro », CETE Méditerranée, version V5, Avril 2011

Les données utilisées sont précisées dans le tableau suivant.

Tableau 11 : Tableau des données sources pour l'analyse quantitative

Thèmes	Données utilisées	Fournisseur
Coûts	Coûts de construction	DREAL
	Coûts d'exploitation	DIR Massif Central
Trafics	Comptages de trafics sur l'A75, l'A750 et la RN9 (voir détail ci-après)	DIR Massif Central
	Comptages Origine-Destination sur l'A9 et sur l'A7	ASF
Sécurité routière	Données nationales d'accidentologie	ONISR (Observatoire National Interministériel sur la Sécurité Routière)
	Données d'accidentologie A75, A750 et RN9	ONISR - CIGT – DIR Massif Central
Conditions de circulation	Relevés de temps de parcours	DREAL
	Données de temps de parcours par calculateur d'itinéraire sur le web	Googlemaps
Satisfaction des usagers	Enquête de satisfaction auprès des usagers	DREAL - ARCADIS

Le détail de ces données est présenté dans chaque section abordant les différents thèmes.

Précisions sur les comptages

La carte suivante indique l'emplacement des points de comptage sur l'A75 (en bleu) et l'ex RN9 (en rouge).

Au cours de la construction des différentes sections composant l'A75, la RN 9 est soit :

- aménagée aux caractéristiques autoroutières et la route nationale n'existe plus, entre Lodève et Le Caylar par exemple. Dans ce cas, il n'existe plus de comptages ;
- dédiée à la desserte locale, parfois suite à des réaménagements visant à réduire les capacités et les vitesses, l'A75 se substituant à la RN9 pour le trafic de transit.

Hormis la section entre la déviation de Pézenas et Béziers, la gestion de la RN9 a été décentralisée aux Conseils Généraux de l'Hérault (D609) et de l'Aveyron (D809).



Figure 15 : Carte des emplacements des postes de comptage sur l'A75 et l'ex RN9

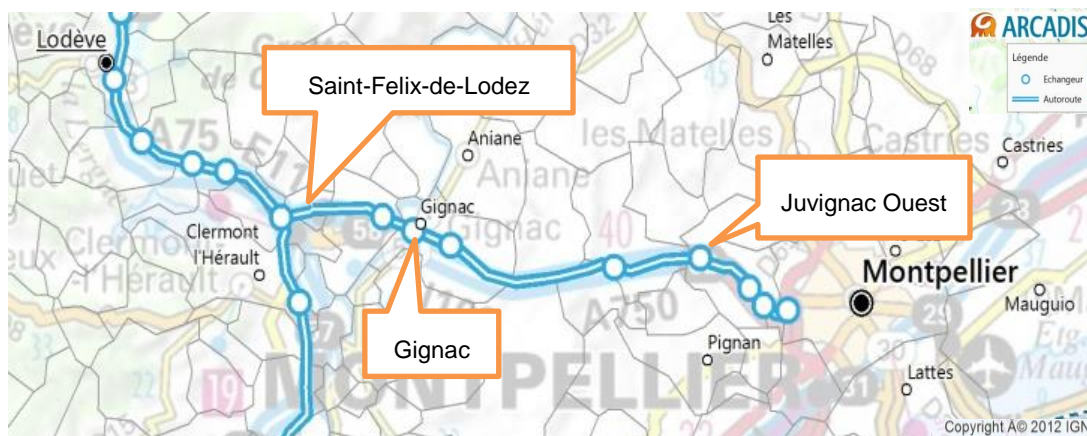


Figure 16 : Carte des emplacements des postes de comptage sur l'A750

4.2 Analyse des coûts

4.2.1 Coûts de construction

Les coûts indiqués dans la présente section ne prennent pas en compte les coûts liés au viaduc de Millau, la section ayant d'ores et déjà fait l'objet d'un bilan spécifique compte tenu de son caractère concédé. Pour mémoire, le bilan avait souligné des coûts réels supérieurs de 6,9% aux coûts prévus dans le dossier d'enquête d'utilité publique, soit 697M€04 contre 652M€04 prévus.

4.2.1.1 Source des données et méthodologie

Les coûts transmis par la DREAL sont Hors Taxes. Ils ont été ramenés en Francs 1985 qui sont généralement l'année de base monétaire retenue dans la circulaire de 1986, puis convertis en €1985. L'actualisation des coûts en €1985 s'est faite en utilisant l'indice TP01 dont les valeurs sont rappelées en annexe.

Ces coûts intègrent également les mesures de réaménagement de la RN9 et de la RN109 inscrites dans les dossiers d'enquête. À ce titre il s'agit des coûts globaux de réaménagement de l'axe.

4.2.1.2 Coûts de construction prévus

Les coûts de construction prévus, intégrant l'ensemble des mesures d'accompagnement étaient de 705M€85 pour l'ensemble de l'A75 Sud, c'est-à-dire entre Sévérac-le-Château et Béziers en intégrant les travaux réalisés sur la RN9 liés au projet. Ils sont de 805M€85 si l'on intègre les dépenses liées à l'A750. Les coûts prévus ex-ante sont synthétisés dans le tableau suivant. Ils ont été convertis en €85 pour l'ensemble des DUP.

Tableau 12 : Coûts de l'infrastructure ex-ante

	M€1985	km	M€85/km
Séverac - Engayresque – La Cavalerie (hors viaduc)	301	56,2	5,4
La Cavalerie-Pézenas	261	68,3	3,8
Pézenas A9 (incluant la déviation de Pézenas)	142	24,5	5,8
A750 ³¹	100	30,7	3,3
TOTAL hors A750	705	149	4,7
Total Ensemble	805	179,7	4,5

Les coûts de construction prévus dans les DUP étaient de 705M€85 pour l'A75 sud et de 100M€85 pour l'A750, soit un total de 805M€85.

4.2.1.3 Coûts de construction observés

Les coûts réels de construction observés, intégrant l'ensemble des mesures d'accompagnement sont de **918M€85** pour l'ensemble de l'A75 Sud, c'est-à-dire entre Sévérac-le-Château et Béziers en intégrant les travaux réalisés sur la RN9 liés au projet. Ils sont de **1 052M€** si l'on intègre les dépenses liées à l'A750 et à la RN109.

Les coûts ex-post observés sont synthétisés dans le tableau suivant. Ils ont été convertis en €85.

³¹ Attention ces coûts intègrent des travaux d'adaptation de la RN109 à hauteur de 71M€85

Tableau 13 : Coûts de l'infrastructure ex-post

	M€1985	km	M€85 / km
Sévérac - Engayresque – La Cavalerie (hors viaduc)	273	56,2	4,9
La Cavalerie-Pézenas	474	68,3	6,9
Pézenas - A9	171	24,5	7,0
A750	134	30,7	4,4
TOTAL hors A750	918	149	6,2
Total Ensemble	1052	179,7	5.9

Les coûts au km observés reflètent les différences de complexité d'insertion. En particulier, la section La Pézenas – A9 est la plus chère au kilomètre (9,6M€85).

Les coûts de construction observés sont de 918M€85 pour l'A75 sud et de 134M€85 pour l'A750, soit un total de 1052M€85.

4.2.1.4 Comparaisons et explication des écarts

Tableau 14 : Comparaison des coûts de l'infrastructure ex-ante et ex-post

En M€1985	Ex-ante	Ex-post	différence	En %
Sévérac - Engayresque – La Cavalerie	301	273	-29	-9%
La Cavalerie-Pézenas	261	474	213	82%
PézenasA9	142	171	29	20%
Intégrale A750/RN109	100	134	34	34%
TOTAL hors A750	705	918	213	30%
Total Ensemble	805	1052	247	31%

La dérive des coûts la plus importante, de plus de 80%, concerne la section la Cavalerie-Pézenas, section la plus longue avec 68.3km et la plus contraignante. En particulier, entre Le Caylar et Clermont l'Hérault (section appelée « triangle de Ceyras et comprise dans la section « La Cavalerie-Pézenas »), le percement des tunnels de l'Escalette et de la Vierge ont été réalisés dans des conditions géotechniques plus difficiles que prévus. Il en va de même pour la déviation de Lodève dont la réalisation à flanc de montagne a été plus coûteuse que prévue.

Enfin, sur l'A750, la dérive des coûts s'explique en partie par les difficultés liées à la réalisation du pont de l'Hérault.

Les coûts de construction réels sont supérieurs de près de 30% aux coûts prévus. La réalisation très progressive de l'infrastructure sur 20 ans, l'importance du linéaire (près de 150 km) et certaines difficultés techniques peuvent expliquer cette dérive. Toutes les sections ont subi une dérive des coûts de

construction entre 20% et 80%, sauf la section Sévérac – La Cavalerie avec des coûts réels inférieurs de - 10% environ.

4.2.2 Coûts d'exploitation

4.2.2.1 Coûts d'exploitation prévus

Les niveaux de détail donnés sur les hypothèses de coûts dans chacun des dossiers de DUP de l'A75 Sud y compris A750 sont très variables. Les coûts d'entretien ne sont isolés que dans le dossier d'EUP de la section Engayresque-La Cavalerie-Sud, p303.

Pour l'A750 ce coût est indiqué au paragraphe relatif aux emplois générés par les dépenses annuelles d'entretien. Pour les autres dossiers, les coûts d'investissement ne sont pas détaillés ou masqués au sein des coûts économiques globaux actualisés.

Tableau 15 : Coûts d'exploitation prévus

	Mfr 1985	M€85	€85/km	€ 2011/km	KM
Sévérac - La Cavalerie	15,4	2,3	42 500	72 500	56,2
La Cavalerie-Pézenas	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	68,3
Pézenas A9	Nd.	Nd.	Nd.	Nd.	24,5
intégrale A750	4,5	0,7	27 000	45 000	30,7

Cela donne un ratio au km de 42 500€85 environ par km et par an pour la section Sévérac-La Cavalerie et 27 000€85 environ par km et par an pour l'A750. La valeur nettement plus forte pour Sévérac – La Cavalerie peut être explicable par son caractère montagnard marqué par une usure plus rapide lié à la neige, au froid et aux pentes plus fortes.

Néanmoins, ces coûts d'exploitation prévus posent question car ils sont 2 à 3 fois plus élevés que les ratios préconisés pour les autoroutes non concédées dans la circulaire de 2007. En effet, en prenant en compte les grosses réparations, l'entretien courant, et la viabilité hivernale, le ratio en €85 est plutôt de 15 800€ par km et par an pour les autoroutes non concédées.

Les coûts d'exploitations prévus ne sont fournis que dans certaines DUP, estimés à 42 500€/km pour Sévérac – La Cavalerie et à 27000€/km pour l'A750. La nature exacte de ces coûts pose questions car ils sont beaucoup plus élevés que les moyennes nationales pour des autoroutes non-concédées de montagne.

4.2.2.2 Coûts d'exploitation observés

Les coûts d'exploitation ex-post ont été fournis par la DIR Massif-Central pour l'ensemble du linéaire A75 et A750 sur les départements Aveyron et Hérault sur trois années : 2011, 2012 et 2013.

Les coûts d'exploitation sont détaillés dans le tableau suivant. Ils intègrent au-delà de l'entretien, la viabilité hivernale, les gros travaux, et du budget de fonctionnement.

Tableau 16 : Coûts d'exploitation observés

	M€ courants	Coûts au km en € courants
2011	2.7	18 121
2012	2.45	16 443
2013	2.1	14 094

4.2.2.3 Comparaison entre les coûts réels et prévus

Les coûts réels d'exploitation sont notablement inférieurs aux coûts prévus au préalable dans certains des dossiers de DUP ramenés en €2011 par km.

Mais il semble délicat de conclure car il subsiste un doute sur le montant de ces coûts prévus qui ne sont présentés que pour deux dossiers de DUP, sans détails sur les éléments qu'ils recouvrent et qui pourraient expliquer l'écart très fort avec les valeurs moyennes nationales.

4.3 Analyse des trafics

4.3.1 Méthodologie

L'analyse des trafics a été effectuée par l'étude des séries chronologiques des trafics VL et PL, et leur comparaison par rapport aux trafics anticipés en 1989 et 1993 dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Les évolutions mensuelles sont étudiées pour montrer la saisonnalité des trafics.

La discrimination des trafics par type de flux (transit, échange, interne), ainsi que la détermination du trafic de report depuis l'A7 font l'objet d'une analyse simplifiée, compte tenu du manque de données disponibles. En effet, les précédents bilans LOTI ex-post de l'A75 Nord, du viaduc de Millau et de l'A20 concédée ont montré qu'il était très délicat d'analyser les reports de trafic entre grands itinéraires en raison à la fois du manque de données et de la complexité des analyses. D'une part, les données disponibles sont insuffisantes pour mener des analyses de reports fiabilisées (absence d'enquêtes OD avant et après qui permettraient de mettre à jour les reports de longue distance à une date donnée). D'autre part, les analyses sont rendues complexes en raison des nombreux facteurs jouant sur l'évolution des trafics : mises en service étalées sur plusieurs années des infrastructures (A20, A75, A89,...) dans le corridor, différences d'évolution des trafics selon les points de comptage avec notamment l'influence des autres types de trafic que le trafic de transit nord-sud, impact de facteurs extérieurs (conjoncture économique, mise en service de la LGV Méditerranée,...).

4.3.2 Les trafics sur l'A75

4.3.2.1 Trafics prévus sur l'A75

Les trafics prévus sur l'A75 en 1996 et 2010 dans les dossiers de DUP sont rappelés ci-dessous. La mise en service (MES) de l'A75 était prévue initialement en 1996 dans le dossier de DUP de 1989.

Les trafics prévus en 2010 sur l'A75 étaient compris entre 10 000 et 14 000 véhicules par jour (véh/j) en Aveyron et entre 13 et 22 000 véh/j en Hérault.

Tableau 17 : Estimations des trafics prévus dans la DUP de 1989

DUP 1989	Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA)			Croissance annuelle	
	TMJA 1987 (RN9)	TMJA 1996	TMJA 2010	87/96 Avant MES	96/2010 Après MES
Séverac - Engayresque	4 970	7 300	10 200	4.4%	2.4%
Engayresque - Millau	7 600	8 900	12 300	1.8%	2.3%
Millau - La Cavalerie	6 400	8 200	11 600	2.8%	2.5%
La Cavalerie - Le Caylar	6 400	10 100	14 200	5.2%	2.5%
Le Caylar - Lodève	6 870	10 800	15 200	5.2%	2.5%
Lodève - Clermont l'Hérault	10 800	15 800	22 300	4.3%	2.5%
Clermont l'Hérault - Pézenas	7 500	9 300	13 300	2.4%	2.6%

NB : Hypothèses considérées dans la DUP de 1989 : mise en service complète, y compris « déviation » de Millau, dès 1996.

Les hypothèses de croissances considérées dans le DUP de 1989 sont distinguées selon les types de trafics après la mise en service (MES).

Tableau 18 : Hypothèses de croissances considérées dans le dossier de DUP de 1989

TCAM	95-2010 Après MES
Trafic de grand transit	3%
Trafic d'échange	3%
Trafic interrégional de l'aire d'étude	3%
Trafic interne	2%

Il faut y ajouter les trafics reportés de la vallée du Rhône, dont le trafic était supposé croître de 4% par an jusqu'en 1995, puis de 3% jusqu'en 2010.

L'analyse des croissances de trafic modélisées entre 1996 et 2010 montre que la modélisation donne des résultats similaires sur tout l'itinéraire (entre 2.3 et 2.6%/an). Les hypothèses de croissance pour le trafic local et de transit sont peu différenciées.

On observe de fortes prévisions d'augmentations de trafics de plus de 4% avant la mise en service de l'A75.

Les parts de trafic PL anticipées en 1989 sont de l'ordre de 8,7% en moyenne à l'horizon 1996 de mise en service, et de 9% à l'horizon 2010.

Les trafics prévus en 2010 sur l'A75 étaient compris entre 10 000 et 14 000 véhicules par jour (véh/j) en Aveyron et entre 13 000 et 22 000 véh/j en Hérault.

La croissance prévue avant mise en service de l'A75 était supérieure à 4% puis était estimée entre 2.3 et 2.6%/an après la mise en service en 1996.

La part PL prévue est d'environ 9% en 2010.

4.3.2.2 Trafics observés sur l'A75

Les trafics observés

La carte suivant présente les trafics tous véhicules (TMJA) en 2012. On note des niveaux de trafic croissants entre les sections se trouvant dans l'Aveyron et celles proches des agglomérations de l'Hérault (Montpellier et Béziers). Ceci s'explique par une part croissante des trafics d'échange avec ces agglomérations, s'ajoutant au trafic de transit longue distance.

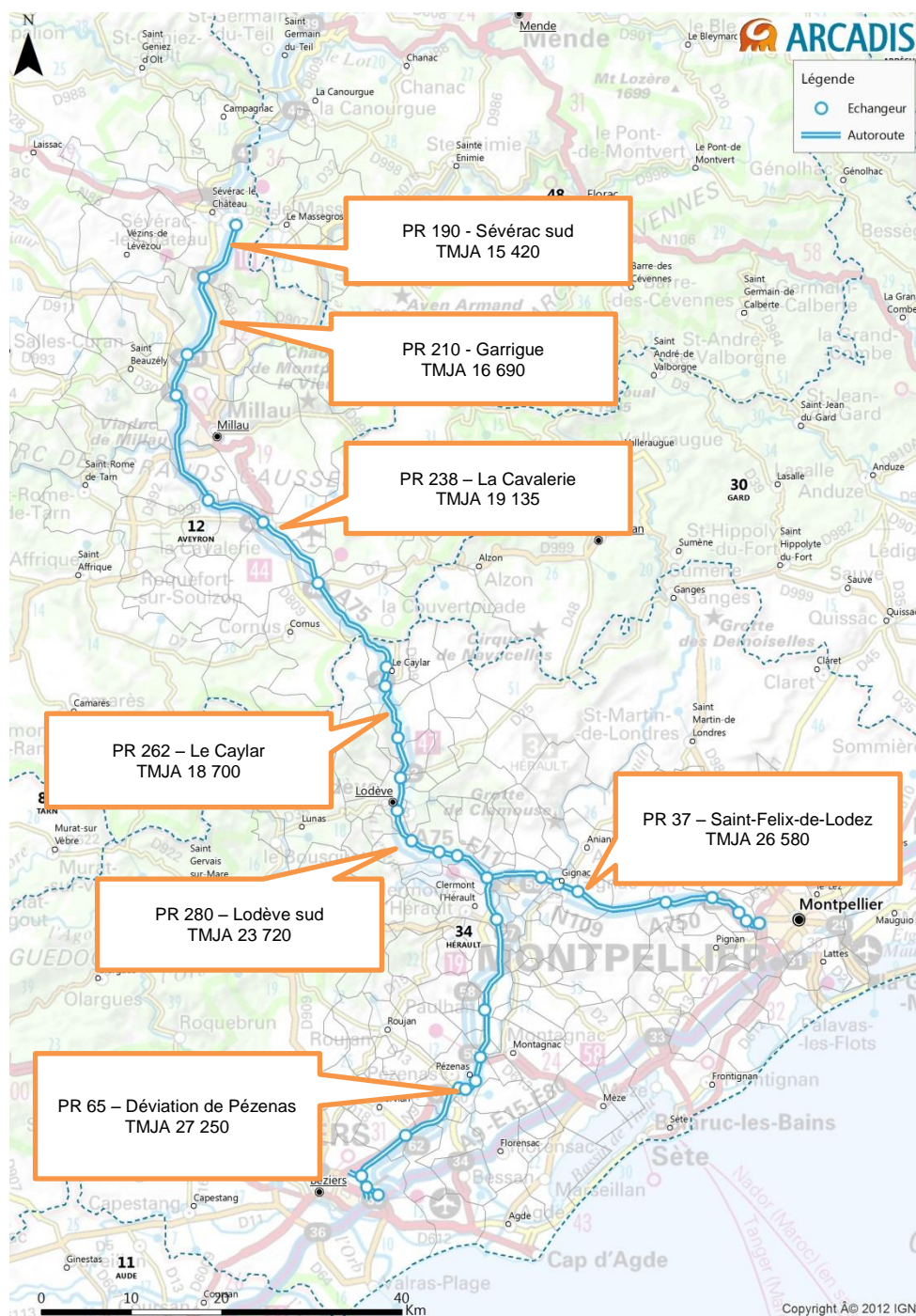


Figure 17 : Trafics observés sur l'A75 en 2012 (source DIR Massif Central)

Les trafics observés en 2012 sur l'A75 sont compris entre 15 000 véh/j et 19 000 véh/j dans l'Aveyron et entre 18 000 et 27 000 véh/j en Hérault, dans des secteurs plus fortement urbanisés.

Évolution des trafics A75 depuis 20 ans

Les deux graphiques suivant présentent l'évolution des trafics (TMJA) sur différents points de comptage de l'A75 entre Sévérac-le-Château et Pézenas sur la période 1996-2012, cette période incluant les mises en

service des différentes sections. Dans un souci de lisibilité, des graphiques ont été distingués par département.

Toutes sections confondues on observe que la croissance de l'A75 est relativement forte depuis plus de 15 ans. Cependant, cette croissance est irrégulière du fait notamment de :

- la mise en service étalée et non linéaire sur 20 ans, entre 1992 et 2011 des sections de l'A75 entre Sévérac le Château et l'A9 ;
- l'impact sur le transit nord-sud des mises en service de l'itinéraire concurrent de l'A20 (2003) ou de la LGV Méditerranée (2001) est à prendre en compte ;
- la mise en service du viaduc de Millau en 2004 qui a constitué une amélioration très forte de l'attractivité de l'axe avec une diminution importante des temps de parcours. L'impact sur le trafic est visible ;
- la crise économique que connaît la France depuis 2009 a touché fortement le trafic en 2009 (principalement les PL) puis, après une phase de rebond, a entraîné une nouvelle baisse en 2012. Néanmoins, les baisses de trafic liées à la crise économique sont variables selon les points de comptage.

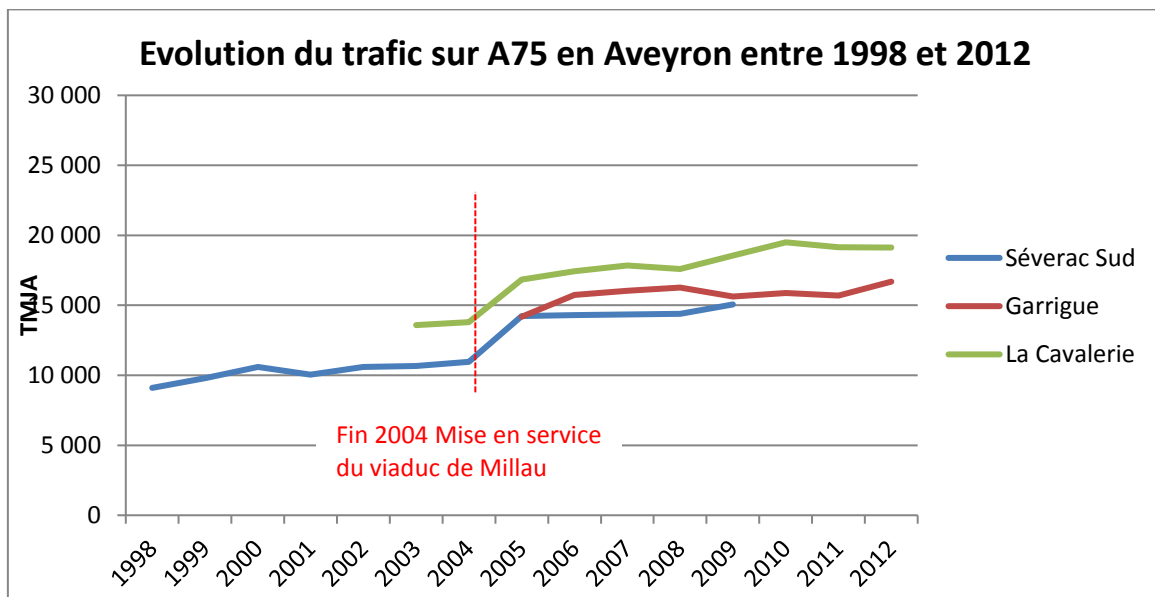


Figure 18 : Évolution du trafic observé sur l'A75 en Aveyron entre 1998 et 2012 (source DIR Massif Central)

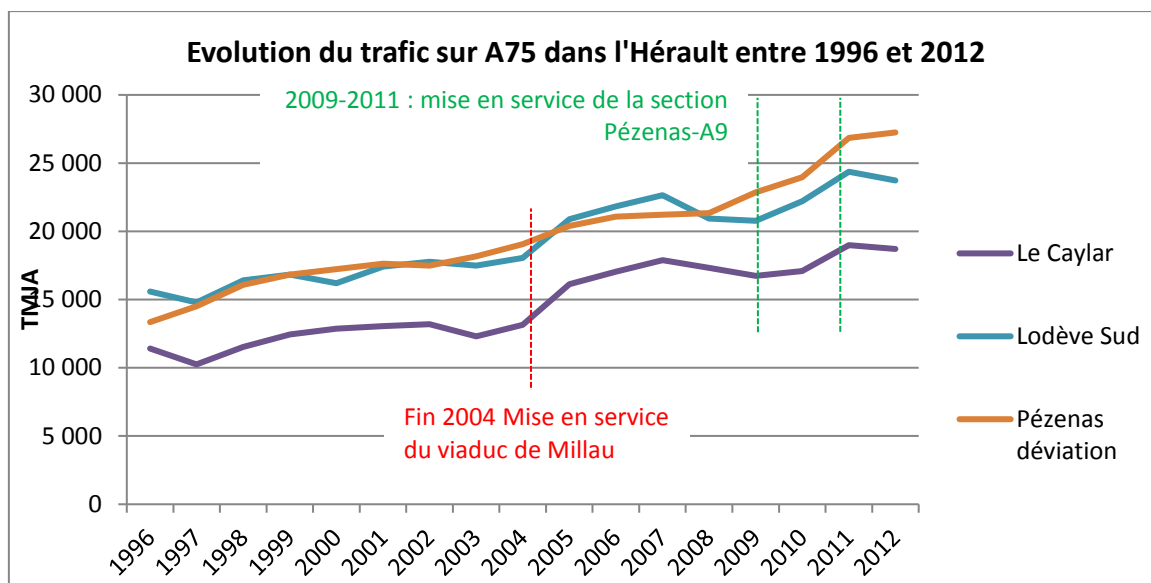


Figure 19 : Évolution du trafic observé sur l'A75 dans l'Hérault entre 1996 et 2012 (source DIR Massif Central)

Les trafics de ces différentes sections ont été analysés selon les périodes suivantes, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

- La période 1996-2004, l'année 1996 étant l'année de référence dans l'étude de trafic de 1989 et 2004 qui est l'année de mise en service du viaduc de Millau,
- La période 2004-2005 correspondant à l'année de mise en service du viaduc de Millau,
- La période 2005-2012 comprenant la mise en service en 2010 de la dernière section.

Tableau 19 : Évolution des trafics observés sur l'A75 et croissance annuelle géométrique

Département	Section	Trafics moyens journaliers annuels (TMJA)				Croissance annuelle géométrique		
		1996	2004	2005	2012	1996-2004	2004-2005	2005-2012
Aveyron	Sévérac Sud (PR 190)		10 970	14 230	15 420	2.4% (1)	29.70%	1.20%
	Garrigue (PR 210)			14 185	16 690			2.40%
	La Cavalerie (PR 238)		13 790	16 830	19 135	1.5% (2)	22.00%	1.90%
Hérault	Le Caylar (PR 262)	11 420	13 140	16 130	18 700	1.80%	22.80%	2.10%
	Lodève Sud (PR 280)	15 600	18 050	20 900	23 720	1.80%	15.80%	1.80%
	Pézenas déviation (PR 65)	13 350	19 060	20 400	27 250	4.60%	7.00%	4.20%

(1) : croissance annuelle 1998-2004 (2) : croissance 2003-2004

Il est possible d'en tirer les éléments suivants :

Croissance 1996-2004 (avant la mise en service du viaduc de Millau) :

le trafic A75 avant la mise en service du viaduc de Millau augmentait à un rythme annuel compris entre 1.8% et 2.4% (hors comptage de Pézenas à 4.6%)

Impact du viaduc de Millau en 2004 :

Une hausse de trafic d'environ 3 000 véhicules par jour (3 200 véhicules à Sévérac-le-Château et 2 800 véhicules à Lodève) est observée en 2004. Elle est vraisemblablement constituée de trafic de transit reporté des axes alternatifs A7 et A20. Cette hausse représente une croissance d'environ 20% des trafics de l'A75 au droit de Millau et de 30% au niveau de Sévérac où le niveau de trafic initial est moins élevé (15 000 véh/jour). L'impact du viaduc est limité à 1 300 véh/jour à Pézenas, ce qui semble indiquer qu'une majeure partie du trafic est en direction de Montpellier via l'A750 et serait ainsi reporté en majorité de l'A7

Croissance 2005-2012 :

La croissance moyenne annuelle entre 2005 et 2012 est globalement similaire à celle antérieure à la mise en service du viaduc, comprise entre 1.8% et 2.4%, sauf pour Sévérac-le-Château et Pézenas.

La croissance du trafic à Sévérac-le-Château est deux fois plus faible que celle de 1996-2004, ce qui peut être expliqué à la fois par la plus faible croissance économique et démographique du nord de l'Aveyron, et par la plus forte part du trafic de transit qui a fortement diminué avec la crise économique (notamment en lien avec l'Espagne).

La croissance du trafic à Pézenas est forte à 4.2%/an en moyenne mais cache des disparités entre des phases de croissance très élevées avec la mise en service progressive de la dernière section d'A75 entre 2009-2011 (8,4% par an en moyenne) et des phases de croissance plus modérée autrement.

Le tableau suivant présente une comparaison entre le taux de croissance sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Tableau 20 : Croissance de la circulation sur le réseau autoroutier

	Croissance annuelle 1996-2004	Croissance annuelle 2005-2012
A75	1,8% - 2.4%	1,2% - 2.4%
Total autoroutes	3.9%	1.0%
Autoroutes concédées	4.2%	1.2%
Autoroutes non concédées	3.7%	0.8%

Source : Comptes Transports de la Nation 2012 – bilan de la circulation

On observe que la croissance de l'A75 avant la mise en service du viaduc de Millau, c'est-à-dire celle d'un réseau incomplet auquel manquait le maillon très important du viaduc, a été nettement inférieure à celle du réseau autoroutier (1,8% à 2,4% sur l'A75 contre 3.9%/an sur le réseau autoroutier dont 3.7%/an sur celui non concédé).

A l'inverse, la croissance de l'A75 depuis la mise en service du viaduc de Millau (globalement entre 1.8 et 2.4%/an) est plus forte que la moyenne nationale (entre 1.2 et 0.8%/an). L'A75, itinéraire gratuit hors viaduc du Millau, a sans doute profité de la crise économique pour gagner des parts de marchés aux 2 itinéraires nord-sud plus coûteux. De plus, l'attractivité de l'A75 a continué à s'améliorer depuis 2005 suite aux dernières mises en service.

La croissance de l'A75 est relativement forte depuis plus de 15 ans. Cependant, cette croissance est irrégulière du fait des mises en service étalées des sections et de la mise en service d'infrastructures concurrentes pour le transit nord-sud (LGV Méditerranée ou A20) :

- la croissance avant mise en service du viaduc de Millau en 2004 est comprise entre 1.8% et 2.4%, inférieure à celle du trafic autoroutier national, a priori en raison de l'itinéraire A75 incomplet ;
- la mise en service du viaduc de Millau a induit une hausse de trafic d'environ 3000 véhicules / jour, notamment des reports depuis les itinéraires concurrents de l'A7 et de l'A20 ;
- la croissance depuis 2005 est globalement similaire à celle avant mise en service (entre 1.8 et 2.4%), bien supérieure à la moyenne autoroutière nationale, grâce notamment à sa gratuité de plus en plus recherchée en période de crise ;

Les Taux Poids Lourds (PL) sur l'A75

La part de PL est comprise entre 9% et 12,5% sur l'Hérault et entre 12,5% et 15,7% en Aveyron où la part de trafic local est plus faible et la part de transit la plus forte.

Cette part de PL a augmenté fortement depuis 2005 (part PL entre 7% et 10%), notamment en Aveyron. Cette hausse marquée peut s'expliquer par une volonté de réduire les coûts en utilisant un itinéraire gratuit dans un contexte de crise économique, et de bénéficier d'un itinéraire intégralement en service.

Tableau 21 : Évolution 2005-2012 de la part PL sur l'A75 (source DIR)

Part PL	section	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Aveyron	Sévérac Sud	11.5	12	-*	-	-	-	-	-
	La Gamasse	-	10.9	-	12	-	-	-	15.7
	Bel Air	6.6	7.5	8	12.5	12	-	-	-
	La Cavalerie	9.8	9.8	10.3	10.6	-	10.5	-	12.6
Hérault	Le Caylar	6.8	8.7	10	-	12.4	12.3	-	-
	Lodève Sud	9.4	9.5	9.9	10.6	-	-	-	-
	Pézenas déviation		9.9	10.7	10	-	9.4	8.8	-

* '-' indique une valeur manquante

La part de PL est comprise entre 9% et 12,5% sur l'Hérault et entre 12,5% et 15,7% en Aveyron, en nette hausse depuis 10 ans, explicable par l'attractivité de plus en plus forte de l'axe avec les mises en service progressives et sa gratuité (hors viaduc).

Saisonnalité des trafics

Les trafics présentent une forte saisonnalité, avec une très forte croissance des trafics durant les mois de juillet et août. Le trafic en août est plus de trois fois supérieur à celui du mois de décembre. Cela s'explique par le transit estival à destination de la côte méditerranéenne et de l'Espagne depuis l'A75.

Ces données, présentées dans le graphe ci-après pour 2009, sont représentatives des années précédentes concernant la répartition sur les mois de l'année.

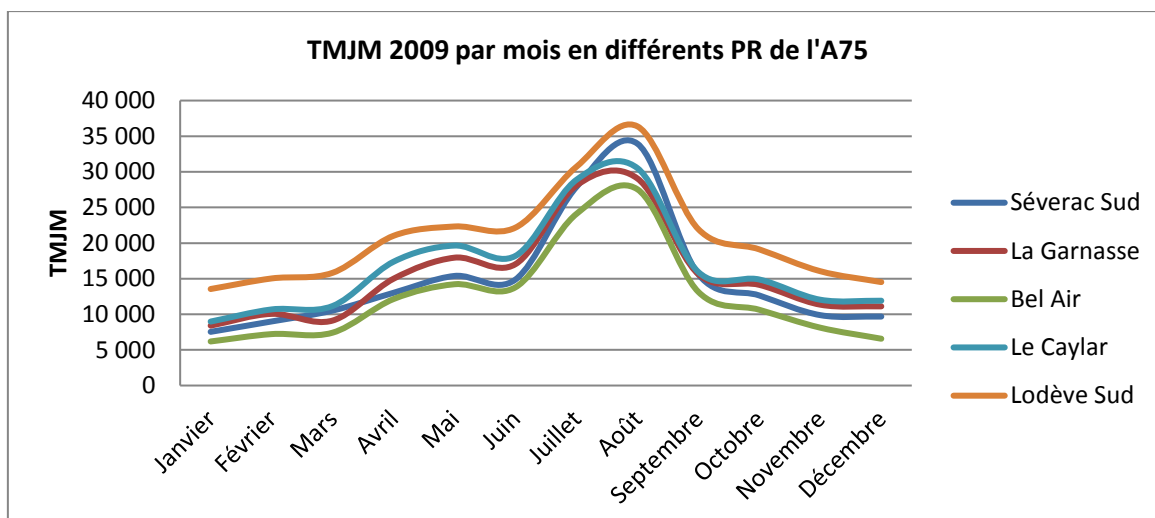


Figure 20 : TMJM 2009

En 2012, comme indiqué dans le tableau suivant, le Trafic Moyen Journalier Estival (TMJE), qui est le trafic moyen durant les mois de juillet et d'août, est entre 1,5 et près de 2 fois plus élevés que le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA).

Tableau 22 : TMJA, TMJE et coefficient de saisonnalité de l'A75

	TMJA 2012	TMJE	Coef. saisonnalité
Séverac Sud (PR 190)	15 420	30 300	1.96
Garrigue (PR 210)	16 690		
La Cavalerie (PR 238)	19 135	35 860	1.87
Le Caylar (PR 262)	18 700	33 180	1.77
Lodève Sud (PR 280)	23 720	37 330	1.57
Pézenas déviation (PR 65)	27 250	41 070	1.50

Le coefficient de saisonnalité de l'A75, qui est le ratio du TMJE sur le TMJA, est compris entre 1.5 et 2. Sur l'Aveyron, ce coefficient est relativement stable depuis 2004 autour de 2 avec la mise en service du viaduc qui a permis de capter une part importante de trafic de transit estival.

En Hérault, les taux varient depuis 1997 entre 1.5 et 2 sur l'A75 sans qu'une tendance réelle ne se dégage.

A l'inverse, sur les sections de RN9 qui continuent à exister, notamment entre Clermont l'Hérault et Pézenas, ce coefficient se rapproche de 1 avec une disparition quasi intégrale du trafic estival de transit.

Les trafics A75 présentent une forte saisonnalité, avec un trafic d'août entre 2 et 3 fois supérieur au trafic de décembre. Le coefficient de saisonnalité de l'A75 est ainsi fort, environ 2 en Aveyron où la part du trafic de transit est la plus importante, entre 1.5 et 2 en Hérault. Cette saisonnalité s'explique par le transit estival à destination de la côte Méditerranéenne et de l'Espagne.

4.3.2.3 Comparaison entre les trafics prévus et observés

Comparaison des trafics

Le tableau ci-dessous récapitule les prévisions de trafic à l'horizon 2010 réalisées en 1989 et 1998, ainsi que les trafics observés à cette date.

Tableau 23 : Comparaison entre les trafics prévus et observés en 2010 sur l'A75

Département	Section	Observés 2010	Prévus 2010 (DUP 1989)	Prévus 2010 (DUP 1998)	Ecart absolu (DUP la plus récente)	Ecart relatif
Aveyron	Sévérac Sud (PR 190)		10200			
	Garrigue (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 déviations	23 960	18 100	20 000	3 960	22%

Les trafics prévus sur l'A75 sont globalement nettement sous-estimés par rapport aux trafics observés. Dans le département de l'Aveyron, les écarts sont les plus forts avec des trafics observés entre +30 et +70% supérieurs aux trafics prévus. Pour l'Hérault, les DUP de 1989 et 1998 donnaient des estimations plus proches de la réalité, avec des trafics observés supérieurs d'environ +20% au Caylar et sur la déviation de Pézenas et inférieurs d'environ -10% au niveau de Lodève.

Croissance des trafics

Cette nette sous-estimation des trafics peut s'expliquer par les hypothèses de croissances de trafic considérées dans l'étude de 1989 (3% à 4% par an entre 1985 et 1995) sous-estimées par rapport à ce qui a été constaté sur la RN9 sur cette période (de 7,2% dans l'Aveyron entre 1990 et 1995). Ces hypothèses de croissance des trafics plus faible que prévue peut venir de l'induction progressive de trafic suite aux mises en service de sections d'A75 ou d'hypothèses de croissance de population et de PIB inférieure à la réalité.

Saisonnalité

Sur l'aspect de la saisonnalité, aucune distinction entre les trafics hiver/été n'avait été faite dans l'étude prospective de trafics de 1989. En l'absence de données suffisantes, la confrontation aux données observées n'est pas possible.

Comparaison de la part PL

Les parts de trafic PL anticipées en 1989 sont de l'ordre de 8,7% en moyenne à l'horizon 1996 de mise en service, et de 9% à l'horizon 2010.

Le taux observé en 1996 est de 6,8%, et donc inférieur au taux anticipé. Contrairement au projet considéré dans la DUP de 1989, l'itinéraire était loin d'être totalement en service, ce qui peut expliquer cette différence. En 2010, une fois la majeure partie de l'itinéraire en service, le taux de PL observé était de 10,6%, supérieur au taux prévu. La quasi gratuité de l'axe (hors viaduc de Millau) dans un contexte de hausse importante des prix des péages autoroutiers depuis 10 ans³² peut aussi expliquer l'attrait renforcé de l'A75 pour les poids-lourds.

Les trafics observés sur l'A75 en 2012 sont globalement nettement supérieurs aux trafics prévus, de +30% à 70% en Aveyron, de +20% en Hérault (hors poste de Lodève). Cela peut être dû notamment à la mauvaise anticipation de la croissance très forte des trafics entre 1985 et 1995 qui peut venir de l'induction progressive de trafic suite aux mises en service de sections d'A75 ou d'hypothèses de croissance de population et de PIB inférieure à la réalité.

La part de PL a été sur-estimée à l'horizon 1996 (6,8% contre 8,7%) où l'itinéraire A75 était encore partiel et sous-estimée à l'horizon 2010 (10,6% contre 9%) où l'A75 devenait attractif avec une mise en service presque complète et une quasi-gratuité.

4.3.3 Les trafics sur l'A750

4.3.3.1 Trafics prévus sur l'A750

Le dossier d'enquête publique de l'A750 présente des hypothèses de trafics 2015 variables selon les sections.

Les estimations étaient les suivantes :

Tableau 24 : Trafics prévus en 2015 sur l'A750

Sections	Trafics prévus 2005	Trafics prévus 2015
A75 – Échangeur de l'Armoux	15 500	19 600
Échangeur de l'Armoux – Échangeur de Saint-André de S.	12 800	16 600
Échangeur de Saint-André de S. – Demi-échangeur de Gignac	12 000	15 500
Demi-échangeur de Gignac – Échangeur est de Gignac	17 000	21 300
Échangeur est de Gignac – Échangeur de Saint-Paul et Valmalle	22 100	27 600
Échangeur de Saint-Paul et Valmalle – Échangeur de Bel-Air	19 500	24 800
Échangeur de Bel-Air – Échangeur de Juvignac ouest	25 300	31 600

Les taux d'évolution utilisés sont les suivants (croissances moyennes linéaires, tous secteurs confondus) :

- 1996-2005 : 5.4%
- 2005-2015 : 2.5%

³² Cour des Comptes, Les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, Juillet 2013, pp. 127. 127.

[Lien vers le rapport de la Cour des Comptes](#)

Les trafics prévus en 2005 sur l'A750 étaient compris entre 12 000 et 17 000 véhicules par jour (véh/j) entre l'A75 et Gignac puis entre 20 000 et 22 000 à proximité de l'agglomération montpelliéraine. La croissance prévue avant mise en service de l'A750 (prévue en 2005) était de 5,4% puis était estimée à 2.5%/an après la mise en service en 1996.

4.3.3.2 Trafics observés sur l'A750

Les trafics observés

Trois postes de comptages sont disponibles sur l'A750 (cf. Figure 16 : Carte des emplacements des postes de comptage sur l'A750) :

- le poste de Saint-Félix de Lodez (PR37) à moins de 2km de la bifurcation avec l'A75 ;
- le poste de Gignac (PR30) à 8km de la bifurcation de l'A75, située en aval de la ville de Saint-André-de-Sangonis ;
- le poste de Juvignac (PR10) située dans l'agglomération de Montpellier.

Les niveaux de trafic en 2009 sont compris entre 18 000 veh/j à St-Félix et 28 000 veh/j à Juvignac, porte d'entrée nord-ouest vers l'agglomération montpelliéraine.

Les croissances de trafic entre 1995 et 2009 ont été fortes sur l'A750 avec une croissance annuelle de 4.6%/an à Saint-Félix-de-Lodez, de 2.8%/an à Gignac et de 2%/an à Juvignac. Le différentiel de croissance entre Saint-Félix et Gignac peut être lié à la mise en service de la section de Gignac en 2008.

Tableau 25 : Trafics observés sur l'A750 et taux de croissance des trafics entre 1995 et 2010

Section	Trafics moyens journaliers annuels (TMJA)						Croissance annuelle géométrique			
	1996	2004	2005	2008	2009	2010	1995-2009	1996-2004	2004-2005	2005-2009
Saint Félix de Lodez (PR37)	10 360	13 580	15 120	17 020	17 540	20 830	4.60%	4.80%	11.30 %	3.80%
Gignac (PR30)	15 750	22 210	23 480	26 160	20 980	21 000	2.80%	5.80%	5.70%	- 2.80%
Juvignac ouest (PR10)	23 750	25 550	26 780	28 000	28 050	-	2.00%	2.30%	4.80%	1.20%

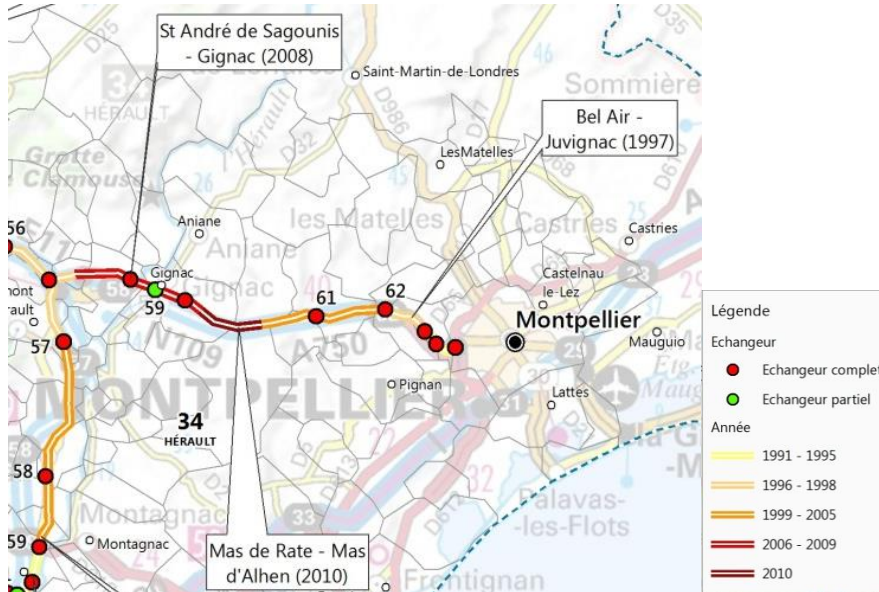


Figure 21 : Extrait de la carte des années de mise en service centré sur l'A750

Les trafics observés en 2009 sur l'A750 sont compris entre 18 000 veh/j à St-Félix et 28 000 veh/j à Juvignac, porte d'entrée nord-ouest vers l'agglomération montpelliéraine.

Les croissances de trafic entre 1995 et 2012 ont été fortes sur l'A750 avec une croissance annuelle de 4.6%/an à Saint-Félix-de-Lodez situé à proximité de l'A75 et entre 2% et 3% sur le reste de l'A750.

Saisonnalité des trafics

Le graphique suivant représente l'évolution mensuelle du trafic sur l'A750 en 2009.

Comme pour l'A75, les pics de fréquentation de l'A750 sont visibles en été sur les mois de juillet et août. Les mois d'été sont cependant plus équilibrés entre juillet et août. Par ailleurs les trafics sont également plus lissés sur l'ensemble des mois de l'année. Ainsi le Trafic Moyen Journalier Mensuel (TMJM) du mois d'août ne représente en moyenne qu'1,7 fois le TMJM du mois de janvier (contre près de 3,5 pour l'A75).

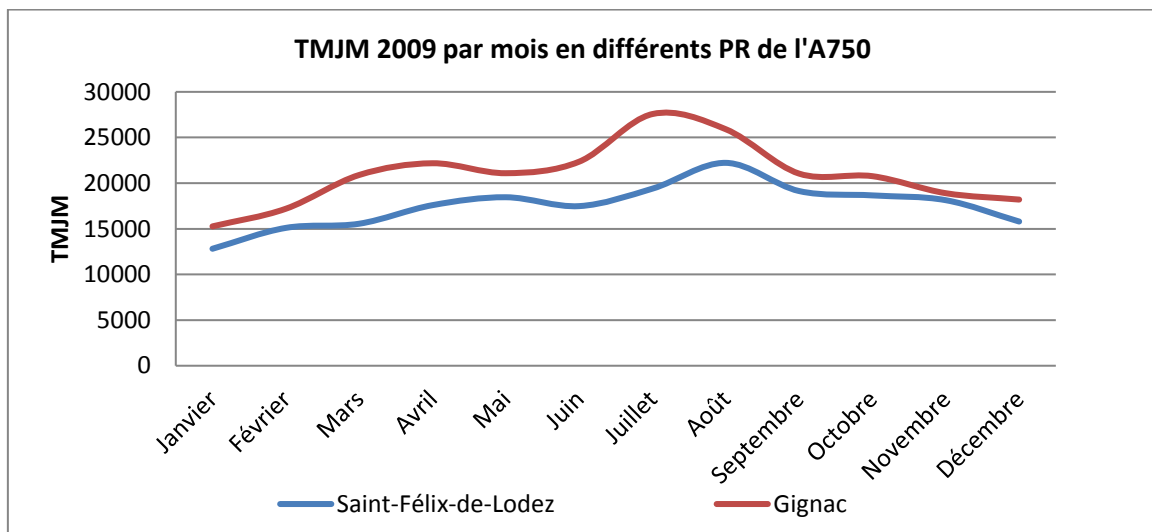


Figure 22 : Évolution mensuelle du trafic sur l'A750 en 2009.

Bien qu'influencée par les déplacements liés à la période estivale, la fréquentation de l'A750 reste relativement équilibrée sur l'ensemble de l'année avec un coefficient de saisonnalité d'environ 1.3. Les trajets locaux importants en lien avec l'agglomération de Montpellier et plus faibles en été doivent expliquer cette saisonnalité moins marquée que sur l'A75.

Bien qu'influencée par les déplacements liés à la période estivale, la fréquentation de l'A750 reste équilibrée sur l'ensemble de l'année. Le coefficient de saisonnalité est ainsi limité à 1.3 (contre 2 sur l'A75).

4.3.3.3 Comparaison entre les trafics prévus et observés

Les trafics observés ne sont disponibles qu'en trois points de comptages :

- jusqu'à l'année 2009 pour Juvignac ouest
- jusqu'à l'année 2010 pour Gignac
- jusqu'à l'année 2012 pour Saint Félix de Lodez

Cela permet cependant de comparer ces trafics observés aux niveaux prévus ex ante pour 2012.

Il convient de noter cependant que la mise en service de la dernière section Mas de Rate – Mas d'Alhen n'a été réalisée qu'en 2010. Les comptages au niveau de Gignac et Juvignac ne reflètent donc pas une situation avec l'ensemble du linéaire au niveau autoroutier. Pour mémoire, les trafics prévus dans la DUP supposaient une mise en service bien plus rapidement dès 2005.

Il ressort que les trafics prévus sur l'A750 étaient fortement sous-estimés avec des trafics observés supérieurs aux prévisions entre +20% et + 40% selon les sections pour les années pour lesquelles des données de comptages sont disponibles.

Les estimations étaient notamment fortement sous estimées pour la section situées entre l'A75 et Gignac.

Tableau 26 : Comparaison entre les trafics prévus et observés en (2009, 2010 et 2012 selon la section)

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

*En considérant comme indiqué dans le dossier de DUP que le taux de croissance linéaire appliqué est de 5,40%/an.

Le dynamisme du territoire du Cœur-d'Hérault y compris sur Clermont-l'Hérault et Lodève, et son orientation désormais plus naturelle vers Montpellier, contribue probablement à ces niveaux de trafics plus élevés que prévus, y compris sur les sections de l'A750 les plus éloignées de l'agglomération Montpellieraine.

Les trafics observés sur l'A750 sont nettement supérieurs aux trafics prévus, de +20% à +60% selon les sections. Cela peut être dû notamment au dynamisme plus fort que prévu du territoire du Cœur-d'Hérault qui s'oriente plus fortement vers l'agglomération de Montpellier désormais plus accessible.

4.3.4 Les trafics sur la RN 9

4.3.4.1 Trafics prévus sur la RN 9

Pour la partie nord de la RN9, les études trafics de la DUP de 1989 proposaient des estimations de trafic à l'horizon 1996 et 2010. Pour la partie sud, les estimations ont été réalisées en 1993 à l'horizon 2010 uniquement.

Les trafics restants sur la RN9 dans la DUP de 1989 sont faibles, inférieurs à 3000 véh/j.

Tableau 27 : Trafics prévus sur la RN9 après la mise en service de l'A75 – source « 1989 – Aménagement de la liaison Clermont-Ferrand / A9 – Etude de trafic »

	1996	2010
Engayresque - Millau	1 700	2 200
Millau - la Cavalerie	1 900	2 700
Clermont-l'Hérault - Pézenas	1 100	1 500

Outre les différences d'années de réalisation des études d'estimation de trafic, les différences d'ordre de grandeur entre les sections amont et aval de Pézenas peuvent s'expliquer par le caractère périurbain de l'environnement à partir de Pézenas et surtout à partir de Valros en proximité de Béziers. La RN9 constitue un accès nord à l'agglomération biterroise. Le trafic est donc progressivement plus important. Le trafic de la RN9 est d'ailleurs constitué dans les estimations du dossier de DUP à 80% de trafic local (contre 15% sur l'A75). La RN9 était donc considérée au niveau des études comme un axe de trafic local.

NB : L'évolution du projet explique la non estimation des effets en 1989 sur la RN9 entre Pézenas et Béziers/A9, en effet le projet n'est alors pas prévu sur la section Pézenas – A9 en accès à l'agglomération mais plutôt en accès direct à l'A9 vers Agde.

Les trafics restants sur la RN9 suite à la mise en service de l'A75 étaient faibles selon la DUP de 1989, entre 2000 et 3000 veh/j en Aveyron et à environ 1500 véh/j dans le sud de l'Hérault.

4.3.4.2 Trafics observés sur la RN 9

Au-delà du délestage de l'A7, la mise en service de l'A75 a joué un rôle direct dans les baisses de trafic de la RN9, l'axe préexistant réalisant le même itinéraire en référence.

Les situations sur la RN9 sont variables. En effet, la mise en service de l'A75 a été étalée dans le temps et les effets sur la RN9 sont corrélés à cette mise en service. Les configurations varient également suivant que l'A75 correspond à une mise à niveau autoroutière de l'infrastructure existante (au niveau du Caylar et de Lodève Sud) ou que la RN9 est déclassée avec des fonctions de desserte locale.

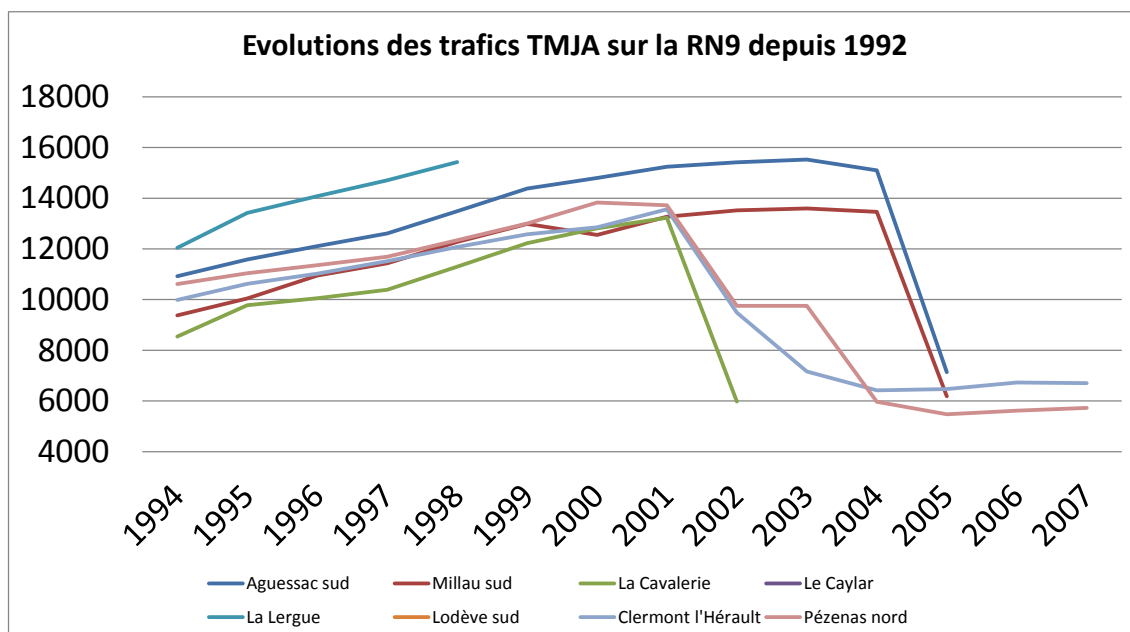


Figure 23 : Évolution des trafics observés sur la RN9

Les effets sur le trafic de la RN9 des mises en service successives des sections d'A75 apparaissent sur la figure ci-dessus. Les données ne sont pas forcément disponibles pour les années suivant la première année de mise en service (sur certaines sections, la RN9 disparaît, sur d'autres les comptages ne sont pas disponibles). Les données permettent cependant d'apprécier l'impact de la mise en service de l'A75. Les trafics sont en moyenne divisés par deux avec la mise en service de l'autoroute.

En Aveyron, l'A75 a permis une baisse moyenne de 55% des trafics sur la RN9, comme le montrent les données de comptage suivantes.

Tableau 28 : Evolution des trafics observés sur la RN9 avant et après la mise en service de l'A75 dans l'Aveyron

Sections	Année précédant la MES	Année de MES	Ecart	Ecart en %
Aguessac sud (PR38)	15 100 (2004)	7 140 (2005)	-8 000	-53%
Millau sud (PR47)	13 460 (2004)	6 190 (2005)	-7 300	-54%
La Cavalerie (PR65)	13230 (2001)	5980 (2001)	-7 200	-55%

Dans l'Hérault, sur le Ceylar et Lodève la nouvelle infrastructure remplace la RN9. En moyenne pour les autres sections la baisse est aussi de 50 à 60%. En effet, d'un côté le territoire héraultais est plus dense en activités et en populations ce qui génère plus de trafic local qui s'écoule a priori plus par la RN9, d'un autre côté l'A75 assure une desserte locale plus fine que dans l'Aveyron grâce à une plus forte densité d'échangeurs.

Tableau 29 : Evolution des trafics observés sur la RN9 avant et après la mise en service de l'A75 dans l'Hérault

Sections	Année précédant la MES (2001)	Année de fin de MES (2004)	Ecart	Ecart en %
Clermont l'Hérault (PR45)	13 560	6 420	7 100	-50%
Pézenas nord (PR60)	13 725	5 480	8 200	-60%

La mise en service de l'A75 a permis de réduire fortement les trafics de la RN9, l'axe préexistant réalisant le même itinéraire en référence, entre 50% et 60% aussi bien en Aveyron qu'en Hérault, soit une baisse d'environ 7000 à 8000 veh/j.

Cela signifie que les reports de trafic de la RN9 représentent environ 50% du trafic de l'A75 en Aveyron et 30% en Hérault.

4.3.4.3 Comparaison entre les trafics prévus et observés

Les données de trafic disponibles pour la RN9 sont limitées aux années 2005, 2006 ou 2007 suivant les sections. Cela ne permet pas de les comparer directement aux données de 2010. Cependant, il apparaît clairement que les prévisions de trafic restant sur la RN9 étaient fortement sous-estimées, d'un facteur 2 à 4.

Tableau 30 : Comparaison entre les trafics observés et prévus en 2010 sur la RN9 et les trafics observés en 2005 (pas de données plus récentes)

Département	Section	Observés (2005)	Prévus DUP à l'horizon 2010	Ecart absolu	Ecart relatif
Aveyron	Engayresque et Millau	7140	2200	4940	225%
	Millau et la Cavalerie	6190	2700	3490	129%
Hérault	Clermont-l'Hérault et Pézenas	6470	1500	4970	331%

*Source : CETE Méditerranée Aménagement de la liaison Clermont-Ferrand / A9 – Etude de trafic, 1989

Le trafic restant sur la RN9 est composé de trafic local ne passant par l'A75 dans la mesure où l'A75 est quasi gratuite, hors viaduc de Millau. L'écart entre prévision et observé sur les trafics restants sur la RN9 peut être dû à différents facteurs :

- une mauvaise prise en compte du modèle de trafic de la DUP de la part du trafic local qui utilise en priorité la RN9 ;
- à une induction de trafic local suite au fort délestage de cet axe suite à la mise en service de l'A75.
- aux différences éventuelles d'hypothèses de réaménagement effectives de la RN9.

L'absence de données précises sur ces points ne permet pas de vérifier l'importance de ces différentes hypothèses.

Les prévisions de trafic restant sur la RN9 étaient fortement sous-estimées dans la DUP, d'un facteur 2 à 4. Cet écart peut être à plusieurs facteurs, notamment la mauvaise prise en compte de la part de trafic local dans le modèle trafic de la DUP, une induction de trafic local suite au fort délestage de la RN9 ou aux différences sur les hypothèses d'aménagement de la RN9.

4.3.5 Les reports depuis l'A7 et l'A20

Il est délicat de fournir une explication de la structure du trafic A75 avec la part de reports depuis les différents axes parallèles (RN9, vallée du Rhône A7, A20 via Montauban – Toulouse) ou la part de l'induction en l'absence d'une enquête origine – destination des usagers de l'A75 avant et après mise en service. Néanmoins, les données de trafic autoroutier sur les axes de reports A7 et A20 pour les origines – destinations suivantes ont été fournies :

- Le trafic faisant le trajet entre les barrières de péage de Vienne et Montpellier sur l'A7. Cette OD de 275km est très pertinente car elle sera réalisée par des usagers faisant des déplacements de longue distance a minima entre Lyon et Montpellier pour lesquels l'itinéraire A75 est concurrentiel ;
- Le trafic entre les barrières de péage de Montauban et Gignac (près de Brive-la-Gaillarde) sur l'A20. Il s'agit de l'OD la plus longue disponible que pouvait fournir ASF même s'il aurait été préférable d'avoir une OD au-delà de Toulouse car l'OD étudiée doit être principalement composée des déplacements en lien avec Toulouse (par exemple Ile de France – Toulouse). Néanmoins, il est intéressant d'analyser l'éventuel impact de la mise en service du viaduc de Millau en 2004, même s'il est important de rappeler que la mise en service de la dernière section de l'A20 (Francoulès-Lalbenque – 30km) s'est passée en 2003.

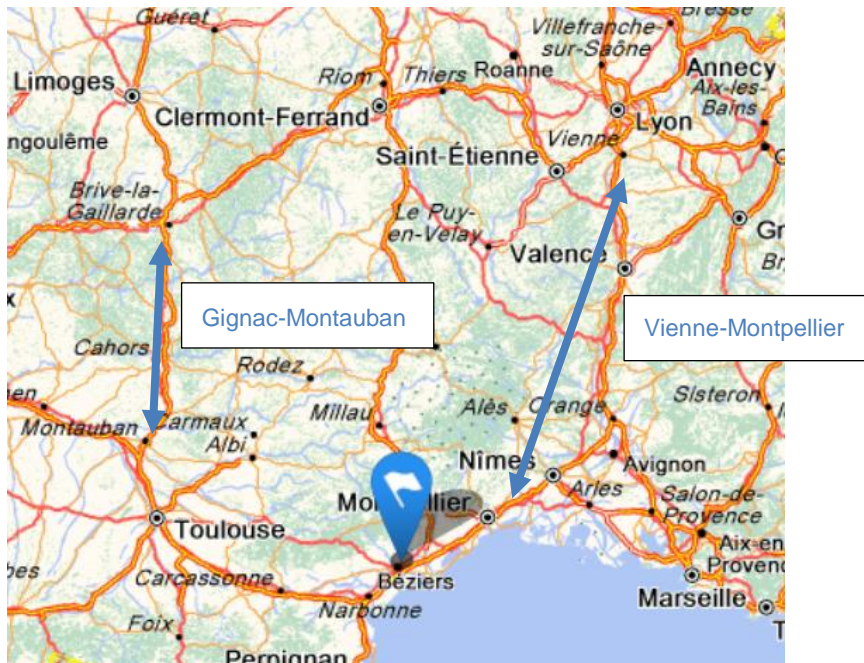


Figure 24 : OD analysées sur l'A7 et l'A20

Analyse de l'OD Vienne – Montpellier sur l'A7

Après une augmentation entre 1997 et 2002, le trafic sur l'OD Vienne – Montpellier indique une tendance nette à la baisse des trafics sur les OD pour lesquelles les deux axes autoroutiers sont en concurrence.

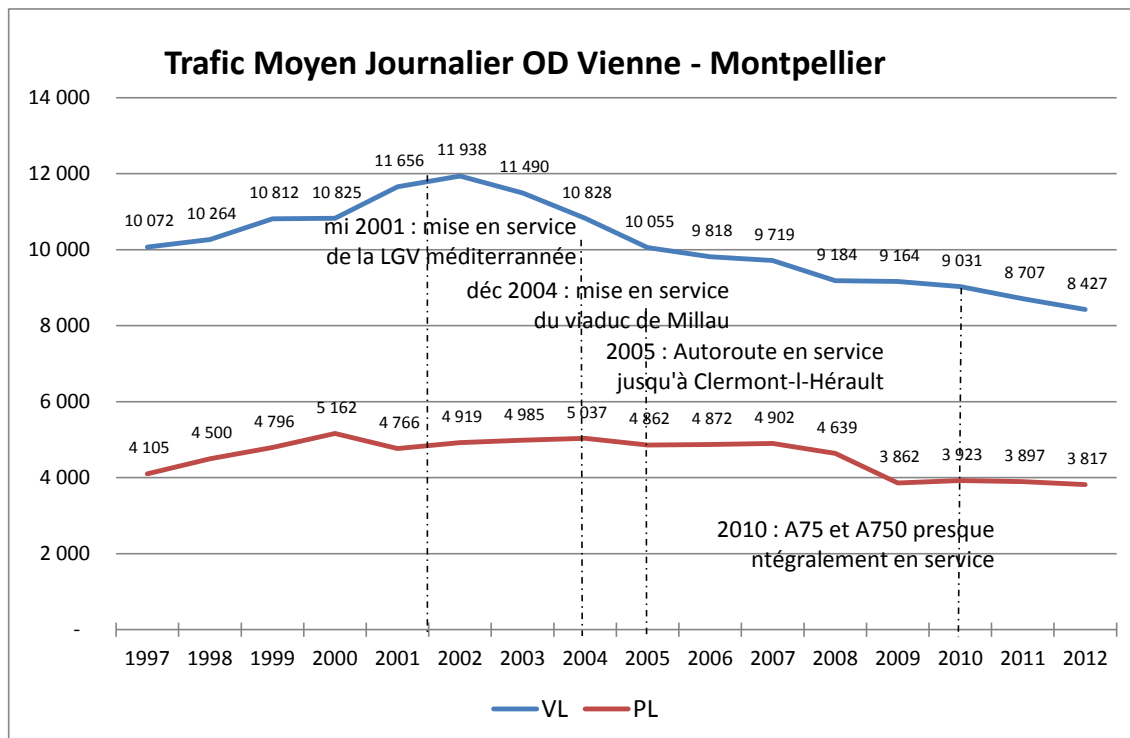
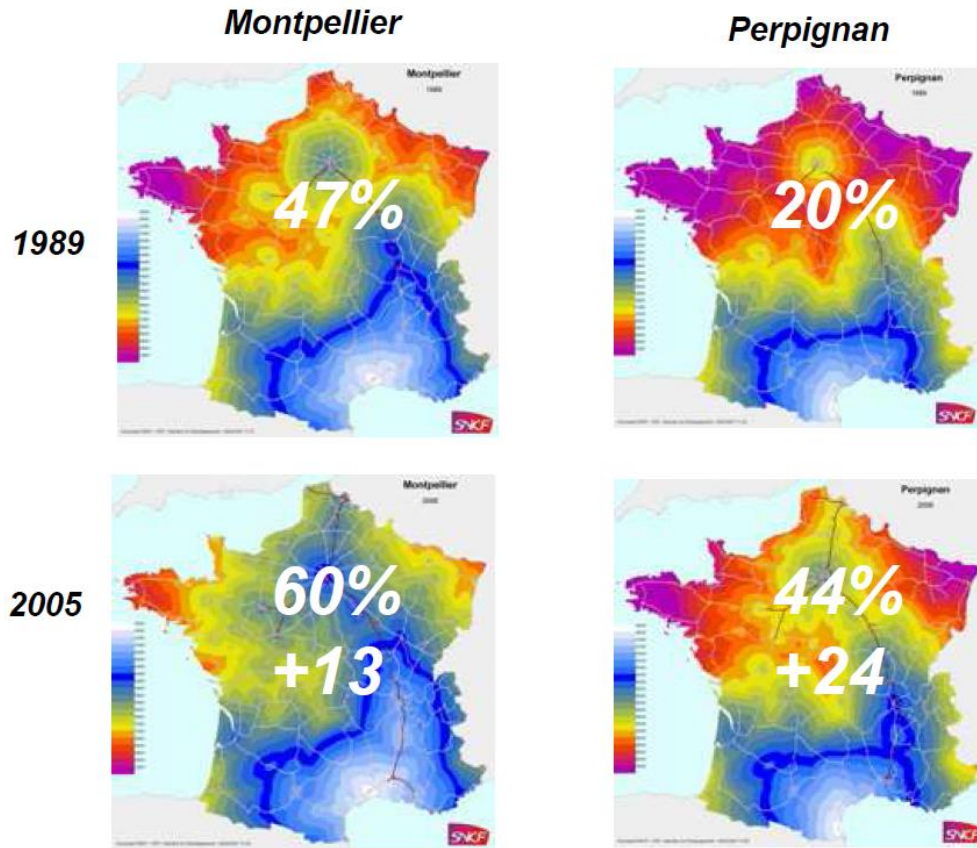


Figure 25 : Évolution du trafic observé sur l'OD Vienne – Montpellier (source : ASF)

Cette rupture peut s'expliquer par la mise en service de la LGV méditerranée mi 2001 entraînant, après une période de montée en charge, un report modal significatif (au minimum -1000 véh/j entre 2002 et 2004). Par exemple, l'accessibilité ferroviaire des agglomérations du Languedoc-Roussillon depuis les autres régions françaises et étrangères a été fortement impactée par la mise en service de la ligne à grande vitesse Méditerranée en 2001.

Les cartes isochrones ci-après illustrent l'évolution des temps de parcours, respectivement, entre Montpellier et Perpignan et le reste de la France. L'analyse de l'évolution du pourcentage de la population française qui peut accéder à ces deux villes avec moins de 5h de train illustre l'impact notable de la LGV Méditerranée combiné avec celui de la LGV Rhône-Alpes contournant Lyon jusqu'à Valence mise en service en 1994.

Figure 8 : Evolution de l'accessibilité par train de Montpellier et Perpignan entre 1989 et 2005
 et % de la population française à moins de 5 heures de train



Source : Extrait Rapport SNCF de phase 1 DEBAT PUBLIC de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan du 3 mars au 3 juillet 2009

Figure 26 : Évolution de l'accessibilité par train de Montpellier et Perpignan entre 1989 et 2005 et % de la population française à moins de 5h de train

Puis les mises en services du viaduc de Millau en décembre 2004 et de l'intégralité de l'A75-A750 en 2010-2011 ont pu renforcer cette tendance à la baisse du trafic de l'OD Vienne – Montpellier par un report d'itinéraires (-1000 véh/j entre 2004 et 2006, -1500 véh/j entre 2006 et 2012).

Au global, entre 2002 et 2012, l'analyse de l'OD Vienne-Montpellier 1 met en évidence une baisse de 3 500 VL / jour en moyenne annuelle, soit une baisse de 29%. Ce constat est cohérent avec les analyses réalisées dans le cadre de l'observatoire de la Mobilité Vallée du Rhône et Arc Méditerranéen³³. Cet observatoire met par ailleurs en évidence une croissance globale des flux de transit nord/sud faite sur les corridors concernés par ce type de flux : Vallée du Rhône, Massif Central et Alpes. Le VRAM en conclut que « cette diminution des flux de transit en vallée du Rhône entre les BPV de Vienne et de Montpellier confirme leur report sur

³³ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (juillet 2012), l'observatoire de la Mobilité Vallée du Rhône et Arc Méditerranéen Bilan 2011, Fiche n°5 Le transport routier.

d'autres axes (...), notamment l'A75 ». Ainsi, « la croissance ralentie des flux de transit Nord/Sud (...) sur la période 2002-2010 (+0.6% / an) par rapport à la période de 1985-2002 (+4,3% / an) est totalement absorbée par l'A75 ».

Le trafic PL est également à la baisse depuis 2004 mais l'impact du viaduc semble plus limité avec une baisse d'environ 100 PL/j entre 2004 et 2007. Par contre, l'effet de la crise en 2008-2009 a induit une chute de 20% du trafic PL sur l'OD (-1000 PL/j). Le rebond du trafic PL en 2010-2011 a été faible, moins de 100 PL/j soit moins 2%, moins que le rebond observé sur l'A7 ou l'A9 (de plus de 3% après une chute de plus de 12%), ce qui pourrait indiquer que la mise en service complète de l'A75 a pu générer des reports qui cachent ce rebond du trafic.

L'analyse du trafic sur l'OD Vienne – Montpellier montre des baisses de trafic explicables en partie par la mise en service progressive de l'A75 surtout pour le trafic VL qui a baissé de 1000 véh/j entre 2004 et 2006 (mise en service du viaduc de Millau mais aussi fin de la montée en charge de la LGV Méditerranée et ralentissement économique de 2005) puis de 1500 véh/j entre 2006 et 2012.

La baisse du trafic PL liée au viaduc de Millau est limitée à 100PL/j entre 2004 et 2006 et la baisse après 2006 est surtout marquée par la crise depuis 2008. Mais des reports de trafic PL de l'A7 sur l'A75 liée à la mise en service complète de l'A75 en 2010-2011 pourrait expliquer la faiblesse du rebond du trafic PL suite à la crise de 2008-2009.

Analyse de l'OD Montauban – Gignac sur l'A20

Comme indiqué précédemment, l'OD Montauban – Brive concerne moins directement les reports sur l'A75 car elle doit être composée en majorité de déplacements en lien avec Toulouse. Néanmoins, il est intéressant d'analyser les variations éventuelles de trafic liées aux mises en service des sections de l'A75.

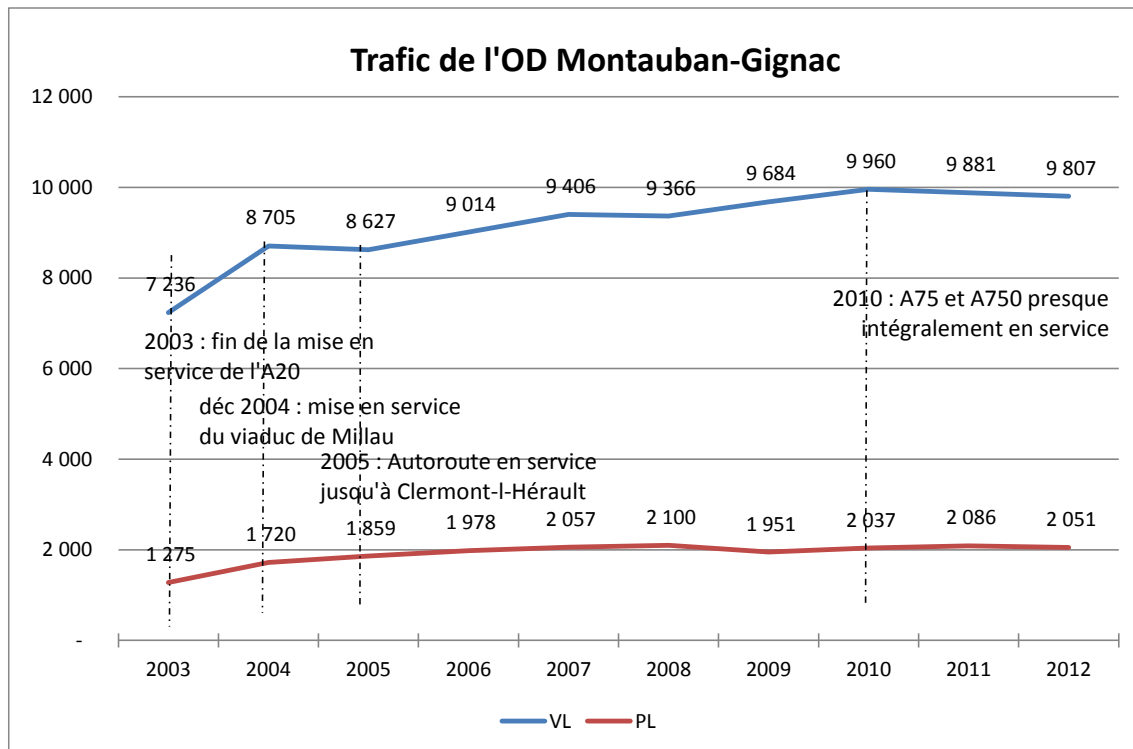


Figure 27 : Évolution du trafic observé sur l'OD Montauban-Gignac (source : ASF)

Le trafic a connu une baisse inférieure à 100VL en 2005 explicable principalement par l'ouverture du viaduc de Millau. L'impact réel du viaduc doit être supérieur car cette baisse cache une hausse de trafic liée à la fin de montée en charge du trafic sur l'A20 (dernière section ouverte en 2003), limitée néanmoins par le ralentissement économique en 2005.

Par contre, le trafic PL a augmenté en 2005 de +100 PL dans cette période, ce qui tend à indiquer que la fin de la montée en charge du trafic PL sur l'A20 est plus importante que les reports de PL sur l'A75. En effet, l'A20 est un itinéraire attractif partiellement gratuit et peu congestionné et même si l'A75 est quasi gratuite (hors Millau), elle est aussi considérée comme une autoroute de montagne avec de forts dénivelés peu adaptés à la circulation de PL.

De plus, il est intéressant de noter que le trafic VL a continué à augmenter fortement pendant la crise de 2008-2009 mais a baissé depuis 2011 (-150 VL). Le trafic de PL stagne depuis 2011 après un léger creux en 2009. Ces évolutions récentes peuvent être expliquées par la crise économique mais aussi par des reports de trafics suite à la mise en service complète de l'A75 en 2010-2011 désormais bien balisée et intégrée aux navigateurs GPS comme itinéraire autoroutier complet.

L'analyse du trafic sur l'OD Montauban – Brive montre une baisse de trafic d'environ 100 VL en 2005 explicable par la mise en service du viaduc de Millau. Cette baisse du trafic sur l'A20 liée au viaduc doit être supérieure car elle est compensée par la fin de la montée en charge de l'infrastructure. La baisse d'environ 150 VL depuis 2011 dans un contexte de crise économique peut être aussi imputable à des reports suite à la mise en service complète de l'A75.

Le trafic PL semble moins sensible à la concurrence de l'A75 considérée comme une autoroute de montagne.

Néanmoins, il est difficile d'estimer l'impact des mises en service de l'A75 sur l'A20 car la fin de la mise en service de l'A20 en 2003 a précédé l'ouverture du viaduc de Millau et car l'OD est composée majoritairement de trajets en lien avec Toulouse dont on ne connaît pas l'évolution.

Comparaison avec les autres bilans LOTI ex-post de l'A75

Comme pour les précédents bilans LOTI ex-post de l'A75 Nord, du viaduc de Millau et de l'A20 concédée il est délicat d'analyser les reports de trafic entre grands itinéraires en raison du manque d'enquêtes OD avant et après les mises en service majeures, des mises en service étalées dans le temps et de la complexité des facteurs en jeu dans ces logiques de report (notamment pour isoler l'impact important de la crise de 2008 sur les croissances de trafics, notamment PL).

Dans le bilan LOTI ex-post du Viaduc du Millau, il est estimé que des trafics reportés depuis les axes concurrents A20 et A7 se chiffraient à 2600 reports depuis l'A20 et 1000 depuis l'A6/A7. Cette estimation a été remise en question par le CGEDD qui considérait qu'elle avait été surévaluée, et qui notait des augmentations de trafics entre 2004 et 2007 au nord de Millau inférieures aux supposés reports depuis les axes A7 et A20.

L'évaluation du report de trafic depuis l'A7 (1000 véh/j) et l'A20 (2600 véh/j) dans le bilan LOTI du viaduc de Millau a été jugée surestimée par le CGEDD.

Eclairage qualitatif avec l'enquête satisfaction auprès des usagers

L'enquête usager de l'A75 permet de compléter les analyses de comptages aux barrières plein voies de l'A7. 30% des usagers en transit ont déclaré qu'ils ont aussi considéré prendre l'A7 et 4% l'A20 à la place de l'A75.

Pour mémoire, le bilan LOTI ex-post de l'A75 Nord entre Clermont-Ferrand et Sévérac-le-Château n'avait pas fourni d'évaluation chiffrée du report depuis l'A7 mais l'enquête réalisée dans les aires de repos avait permis de préciser que 15% des usagers d'A75 en transit ont affirmé qu'ils auraient pu emprunter l'A7 au lieu de l'A75, selon l'enquête réalisée dans les aires de repos.

Il n'est pas étonnant que la part des usagers considérant l'itinéraire alternatif de l'A7 ait doublé car d'une part la généralisation des GPS avec les smartphones depuis plus de 5 ans permet de comparer très facilement les itinéraires. D'autre part, la mise en service complète de l'A75 a attiré du trafic de l'A7 et de l'A20 plus enclins à comparer les itinéraires.

Les enquêtes satisfaction en été et automne 2006 ont révélé que 30% des usagers en transit ont déclaré qu'ils ont aussi considéré prendre l'A7 et 4% l'A20 à la place de l'A75.

4.3.6 Synthèse de l'analyse des trafics

Trafics sur l'A75

Les trafics observés sur l'A75 en 2012 sont globalement nettement supérieurs aux trafics prévus, de +30% à 70% en Aveyron, de +20% en Hérault (hors poste de Lodève). Cela peut être dû notamment à la mauvaise anticipation de la croissance très forte des trafics entre 1985 et 1995 qui peut venir de l'induction progressive de trafic suite aux mises en service de sections d'A75 ou d'hypothèses de croissance de population et de PIB inférieure à la réalité.

La part de PL a été surestimée à l'horizon 1996 (6,8% contre 8,7%) ,où l'itinéraire A75 était encore partiel, et sous-estimée à l'horizon 2010 (10,6% contre 9%) où l'A75 devenait attractif avec une mise en service presque complète et une quasi-gratuité.

Trafics sur l'A750

Les trafics observés sur l'A750 sont nettement supérieurs aux trafics prévus, de +20% à +40% selon les sections. Cela peut être dû notamment au dynamisme plus fort que prévu du territoire du Cœur-d'Hérault qui s'oriente plus fortement vers l'agglomération de Montpellier désormais plus accessible.

Trafics restant sur la RN9

Les fortes baisses de trafic sur la RN9 suite à la mise en service de l'A75 sont comprises entre 50% à 60% (soit environ 7000 à 8000 veh/j). Cela signifie que les reports de trafic sur la RN9 sur l'A75 représentent environ 50% du trafic de l'A75 en Aveyron et 30% en Hérault.

Les prévisions de trafic restant sur la RN9 étaient fortement sous-estimées dans la DUP, d'un facteur 2 à 4. Cet écart peut être dû à plusieurs facteurs, notamment la mauvaise prise en compte de la part de trafic local dans le modèle trafic de la DUP, une induction de trafic local suite au fort délestage de la RN9 ou aux différences sur les hypothèses d'aménagement de la RN9.

Reports de trafics sur l'A7 et l'A20

Comme dans les précédents bilans LOTI de l'A75 et de l'A20, il n'est pas possible d'estimer la part de reports depuis les axes alternatifs de l'A7 et de l'A20 en l'absence d'enquêtes OD à deux dates d'intervalle.

Néanmoins, l'analyse d'OD sur l'A7 et l'A20 montre que des baisses de trafic sont observées en 2005-2006 avec l'ouverture du viaduc et en 2011-2012 avec la mise en service complète de l'A75.

4.4 Analyse de la sécurité routière

4.4.1 Méthodologie

L'analyse de la sécurité routière est réalisée sur la base des données de trafics présentées précédemment et d'accidentologie issues du fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation) des forces de l'ordre et compilées par l'Observatoire National Interministériel sur la Sécurité Routière (ONISR).

Les données d'accidentologie sont disponibles pour la période 1987-2009 pour la RN9 et 1994-2009 pour l'A75, distinguées par département. Notons que l'effet de la mise en service de la dernière section entre Pézenas et Béziers mise en service entre 2009 et 2011 est présenté dans le bilan LOTI de cette dernière section.

La mise en service de l'autoroute A75 génère deux effets trafics qu'il convient de distinguer, pour analyser l'effet du projet sur l'accidentologie routière :

- Effet de report d'itinéraire : certains usagers de la route se reportent vers l'A75 depuis une autre autoroute ou depuis une route nationale, impliquant une modification du risque d'accidentologie pour ces usagers. Dans le cadre de l'analyse qui sera menée, il sera considéré que le risque d'accident sur l'A75 n'est pas significativement différent du risque d'accident sur une autre autoroute (par exemple l'A7 ou l'A20). Le principal effet du projet sera donc de réduire le risque d'accident des usagers des routes nationales vers l'A75. **La part des usagers de l'A75 reportée de la RN9 étant importante, c'est l'effet de report de la RN9 vers l'A75 qui sera étudié.**
- Effet d'induction : la création de l'autoroute permet à des populations qui ne se déplaçaient pas en l'absence d'autoroute, de se déplacer. Ces usagers avaient par conséquent un risque d'accidentologie nul avant création de l'infrastructure. Le projet augmentera le risque d'accidents pour cette catégorie d'usagers. **La part d'induits dans les trafics de l'A75 n'étant pas connus, cet aspect ne sera pas étudié.**

4.4.2 Effets prévus

Les objectifs de l'A75 rappelés dans le dossier d'utilité publique de 1998 pour la dernière section sont importants en termes de réduction de l'accidentologie et d'amélioration de la sécurité.

La réalisation de l'A75 et la mise aux normes autoroutières de certaines sections de la RN9 devait permettre de réduire le taux d'accidentologie qui est en moyenne nettement plus bas sur une autoroute que sur une 2x2 voie ou une 7m express.

Pour information, les chiffres de l'accidentologie sont de 3.8 accidents pour 100M de véhicules.km, contre 4.8 accidents pour 100M de véhicules.km pour une 2x2 vie et 6.6 accidents pour 100M de véhicules.km pour une 7 m express (la configuration de la RN9 en référence varie).

Plus précisément, les études DUP de 1989 prévoyaient des baisses d'accidentologie en considérant l'ensemble de l'axe Clermont-Ferrand – Béziers. Au prorata de la distance de la section Sévérac-Béziers, à l'horizon 1996, les effets de l'infrastructure intégralement en service sont les suivants :

- 152 accidents évités par an ;
- 21 tués évités ;
- 94 blessés graves évités.

La DUP prévoyait que le projet A75 entre Sévérac-le-Château et l'A9 permettrait d'éviter 150 accidents, 20 tués et 94 blessés.

4.4.3 Effets observés

4.4.3.1 L'accidentologie sur l'A75

L'accidentologie sur l'A75 en Aveyron et en Hérault a progressivement augmenté au fur et à mesure des mises en service des sections. Depuis 2005, première année pleine à la mise en service du viaduc de Millau, le nombre d'accidents sur le linéaire mis en service varie entre 2 et 8 accidents annuels en Aveyron et entre 4 et 11 accidents annuels en Hérault.

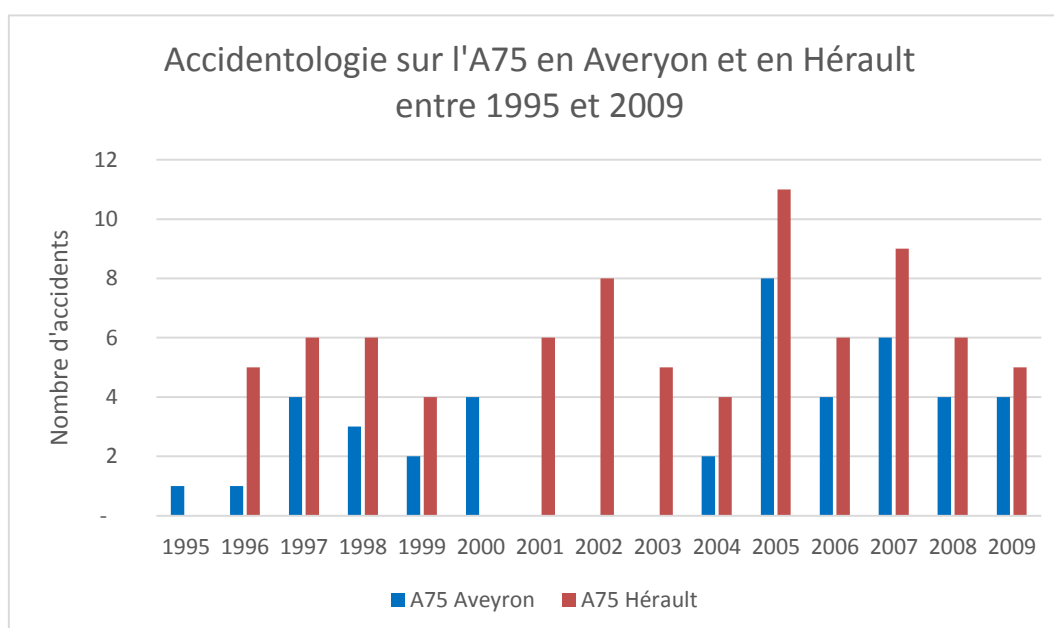


Figure 28 : Evolution du nombre d'accidents corporels sur l'A75 (source DIR MC - ONISR)

Les principales données d'accidentologie sur l'A75 sont résumées dans le tableau suivant. Il permet de synthétiser les nombres de tués, de blessés graves et légers rapportés aux nombres de véhicules.km et aux nombres d'accidents.

Tableau 31 : Données d'accidentologie sur l'A75 (source DIR MC - ONISR)

	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés graves	Nombre de blessés légers
Hérault 2005-2009	7.4	0.4	8.8	1.8
Aveyron 2005-2009	5.2	0.4	3.6	3.8
TOTAL	12.6	0.8	12.4	5.6

	Accidents corporels /10 ⁸ veh.km	Tués /10 ⁸ veh.km	Blessés graves /10 ⁸ veh.km	Blessés légers /10 ⁸ veh.km	Tués /100 accidents	Blessés graves /100 accidents	Blessés légers /100 accidents
Hérault 2005-2009	2.8	0.1	3.3	0.7	5.4	118.9	24.3
Aveyron 2005-2009	1.9	0.1	1.3	1.4	7.7	69.2	73.1
MOYENNE	2.3	0.1	2.3	1.1	6.5	94.1	48.7

L'accidentologie annuelle moyenne sur l'A75 entre Sévérac-le-Château et l'A9 sur la période 2005-2009 est d'environ 13 accidents. Ces accidents engendrent en moyenne moins d'un décès tous les ans, 12 blessés graves par an ainsi que 6 blessés légers.

4.4.3.2 L'accidentologie sur la RN 9

Le nombre d'accidents corporels sur la RN9 a connu une forte baisse de 80% entre 2000 et 2009 dans l'Hérault. Pour l'Aveyron le nombre d'accidents a au contraire stagné sur les années disponibles (1995-2000).

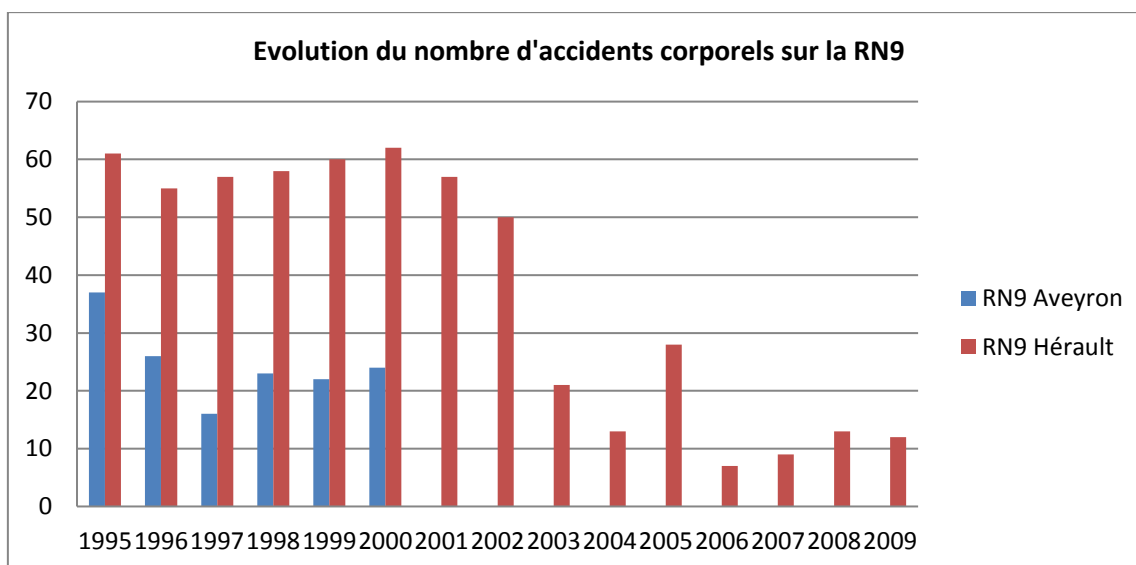


Figure 29 : Evolution du nombre d'accidents corporels sur la RN9 (source DIR MC - ONISR)

La baisse de l'accidentologie observée dans l'Hérault depuis 2000 est explicable d'une part par la baisse des trafics sur l'axe avec la mise en service progressive de l'A75 (trafics en moyenne divisés par 2) avec pour certaines sections un aménagement sur place de la RN9. D'autre part, la baisse est explicable par la diminution globale de l'accidentologie routière au niveau national (-40% des accidents et - 48% des tués entre 2000 et 2009) grâce à la politique de lutte contre l'insécurité routière mise en place à l'échelle nationale (voir graphique ci-dessous).

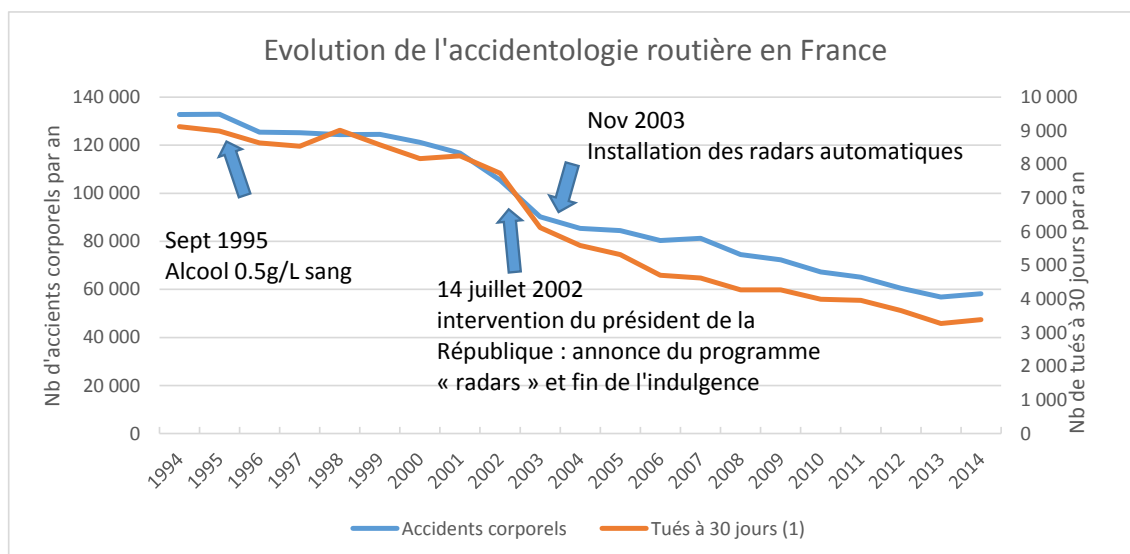


Figure 30 Évolution annuelle du taux d'accidentologie routière en France (source ONISR)

Les principales données d'accidentologie sur la RN9 sont résumées dans le tableau suivant. Il permet de synthétiser les nombres de tués, de blessés graves et légers rapportés aux nombres de véhicules.km et aux nombres d'accidents. Ces données sont moyennées sur les années 2005-2009 pour l'Hérault et pour 1996-2000 pour l'Aveyron dans la mesure où les données plus récentes ne sont pas disponibles.

Tableau 32 : Données d'accidentologie sur la RN9 (source DIR MC - ONISR)

	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués	Nombre de blessés graves	Nombre de blessés légers
Hérault 2005-2009	13.8	2.8	6.0	13.2
Aveyron 1996-2000	22.2	3.4	16.8	24.2
TOTAL	36.0	6.2	22.8	37.4

	Accidents corporels /10 ⁸ veh.km	Tués /10 ⁸ veh.km	Blessés graves /10 ⁸ veh.km	Blessés légers /10 ⁸ veh.km	Tués /100 accidents	Blessés graves /100 accidents	Blessés légers /100 accidents
Hérault 2005-2009	28.7	5.8	12.5	27.5	20.3	43.5	95.7
Aveyron 1996-2000	33.7	5.2	25.5	36.8	15.3	75.7	109.0
MOYENNE	31.6	5.4	20.0	32.8	17.8	59.6	102.3

Si l'on s'intéresse à l'ensemble du corridor A75 / RN9, pour mesurer l'impact global de la mise en service sur l'accidentologie, on note la forte baisse globale du nombre de tués et de blessés graves, particulièrement

à partir de 2003. Ce type d'analyse n'est possible que sur l'Hérault compte tenu du manque de données sur la RN9 en Aveyron.

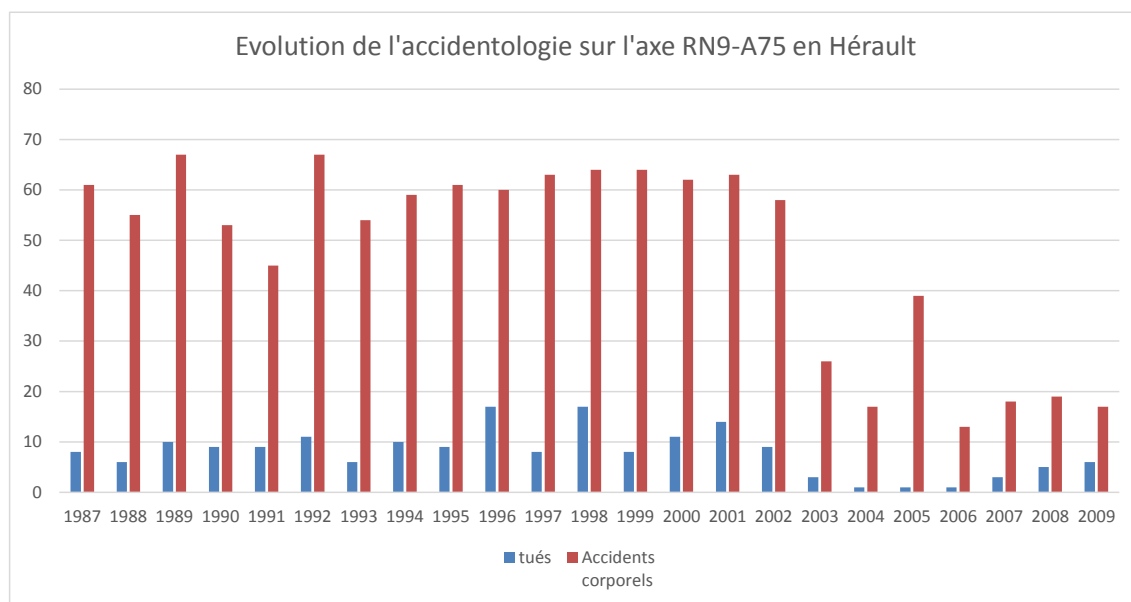


Figure 31 : Évolution de l'accidentologie sur l'axe RN9-A75 Hérault (source DIR MC - ONISR)

Plus précisément, l'accidentologie sur la RN9 + A75 en Hérault est plutôt constante entre 1993 et 2002 puis baisse d'un facteur 2 à 4 entre 2003 et 2009, avec une baisse de -66% du nombre d'accidents ou de -76% du nombre de tués.

Tableau 33 : Accidentologie détaillé par période sur l'axe RN9-A75 en Hérault

	accidents corporels	tués	blessés graves	Blessés légers
Moyenne 1993-1997	59.4	10.9	28.4	67.3
Moyenne 1998-2002	62.2	11.8	22.4	75.6
Moyenne 2003-2009	21.3	2.9	12.7	18.0
baisse entre moyennes 1998-2002 et 2003-2009	-66%	-76%	-43%	-76%

L'accidentologie annuelle moyenne sur la RN9 sur la période 2005-2009 est d'environ 36 accidents. Ces accidents engendrent en moyenne 6 décès par an, 23 blessés graves et 37 blessés légers.

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

4.4.3.3 Comparaison avec les valeurs nationales observées

L'accidentologie est comparée à la moyenne nationale sur 3 critères :

- La fréquence des accidents estimée comme le nombre d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en véhicules (veh.km)
- La gravité des accidents estimée comme le nombre de tués pour 100 accidents
- La fréquence des accidents mortels estimée comme le nombre de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus en véhicules (veh.km). Il s'agit d'un indicateur synthétique basé sur les 2 premiers car il est calculé comme le produit de la fréquence des accidents par la gravité des accidents multiplié par un facteur 100.

L'accidentologie est très élevée sur la RN9, bien supérieur à la moyenne nationale :

- sur la période 2005-2009 en Hérault, la fréquence des accidents est 2 fois supérieure (28.7 accidents pour 100M de veh.km contre 14.2 en moyenne nationale) et leur gravité est plus de 3 fois supérieure (20.3 tués pour 100 accidents contre 5.9 en moyenne nationale). La fréquence des accidents mortels est ainsi 7 fois supérieure à la moyenne nationale ;
- sur la période 1996-2000 (dernière période disponible en Aveyron), la fréquence est 30% supérieure à la moyenne nationale (33.7 accidents pour 100M de veh.km contre 25 en moyenne nationale) et la gravité est plus de 2 fois supérieure (15.3 tués pour 100 accidents contre 6.9 en moyenne nationale). La fréquence des accidents mortels est ainsi environ 3 fois supérieure à la moyenne nationale ;

L'accidentologie sur l'A75 est bien plus faible qu'en moyenne nationale grâce à une fréquence des accidents réduite, grâce a priori aux bonnes conditions de sécurité sur les autoroutes, mais avec une gravité des accidents autour de la moyenne nationale, explicable par les vitesses élevées sur autoroutes :

- La fréquence des accidents est de 1.9 accidents en Aveyron et 2.8 en Hérault pour 100M de veh.km contre 14.2 en moyenne nationale. Le taux plus élevé en Hérault peut s'expliquer par les difficultés de circulation engendrées par les travaux sur la dernière section de l'A75 (Pézenas – A9 mise en service entre 2009 et 2011).
- La gravité des accidents est de 7.7 tués en Aveyron et 5.4 en Hérault pour 100 accidents contre environ 5.9 en moyenne nationale. La gravité des accidents un peu dégradée en Aveyron s'explique par les conditions de circulation de montagne plus difficiles (pentes importantes, conditions de circulation hivernales avec la neige et le verglas fréquents).

Tableau 34 : Comparaison de l'accidentologie sur la RN9 et l'A75 avec la moyenne nationale (source DIR MC - ONISR et Comptes Transport de la nation)

	Nb d'accidents par 100M de veh.km	Nb de tués pour 100 accidents	Nb de tués pour 100M de veh.km
RN 9 en Aveyron (1996-2000)	33.7	15.3	5.16
RN 9 en Hérault (2005-2009)	28.7	20.3	5.83
A75 en Aveyron (2005-2009)	1.9	7.7	0.15
A75 en Hérault (2005-2009)	2.8	5.4	0.15
Moyenne nationale 1996-2000	25	6.9	1.73
Moyenne nationale 2005-2009	14.2	5.9	0.84

L'axe RN9 reste un axe dangereux avec une fréquence et une gravité des accidents bien supérieure à la moyenne nationale.

L'accidentologie sur l'A75 est bien plus faible qu'en moyenne nationale grâce à une fréquence des accidents réduite, grâce a priori aux bonnes conditions de sécurité sur les autoroutes, mais avec une gravité des accidents autour de la moyenne nationale, explicable par les vitesses élevées sur autoroutes

4.4.4 Estimation des gains d'accidentologie permis par la mise en service de l'A75

L'objectif est d'estimer les gains d'accidentologie permis par la mise en service de l'A75. Le schéma suivant présente la démarche de quantification des impacts du projet sur l'accidentologie.

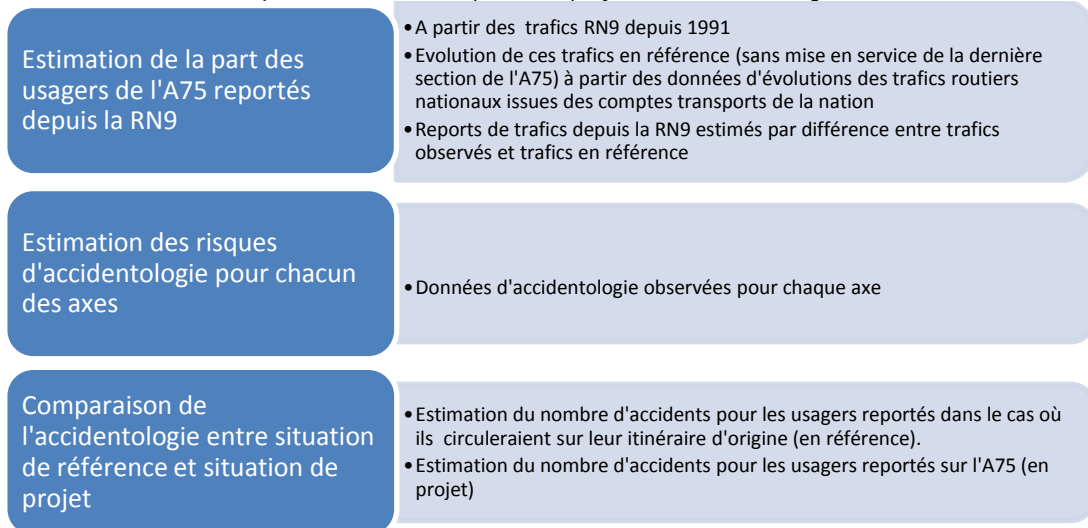


Figure 32 : Méthode de quantification des impacts accidentologie

Afin de quantifier le nombre d'usagers reportés de la RN9 vers l'A75 à l'horizon de la mise en service totale, une estimation des distances parcourues sur la RN9 a été réalisée à partir des trafics aux postes de comptage et des linéaires entre postes. Dans le cas de la situation de référence, les trafics RN9 augmentent régulièrement. En situation de projet, la baisse des trafics est importante jusqu'à l'année de mise en service du dernier tronçon.

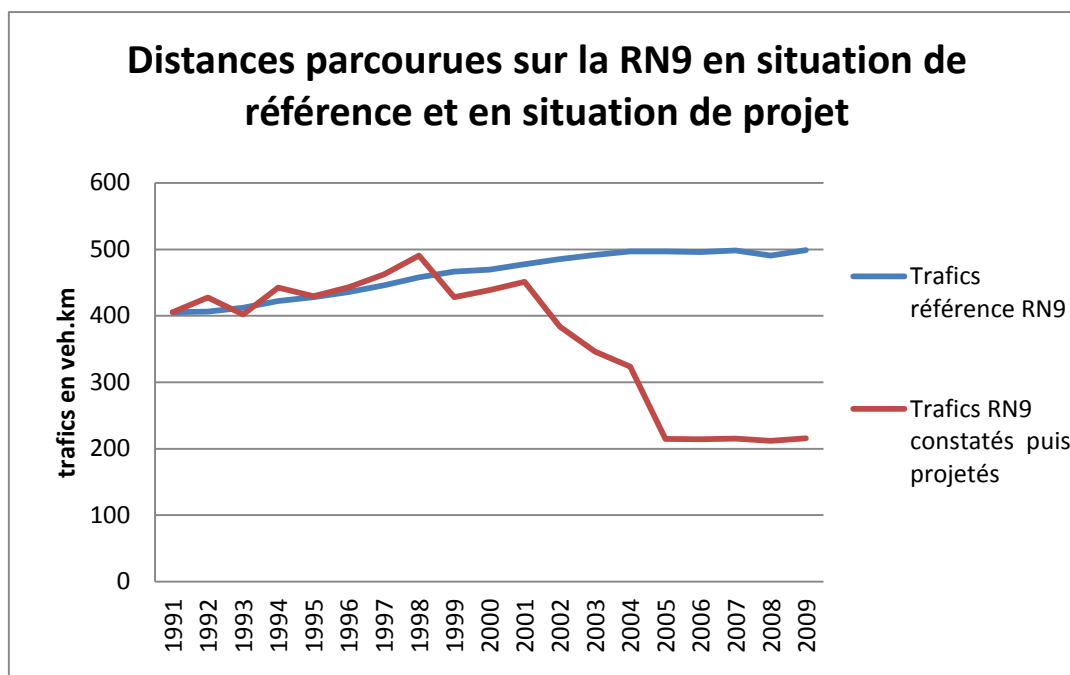


Figure 33 : Comparaison des distances parcourues (veh.km) entre RN9 référence et projet (exploitation ARCADIS)

La comparaison des distances parcourues entre la situation de référence et la situation de projet sur la RN9 permet d'estimer le report depuis cet axe vers l'A75. En effet, le trafic de la RN9 en référence est estimé à 498 M de véhicule.km par an et de 215 M de véhicule.km par an en situation de projet, soit une baisse de 283 M veh.km supposée être due aux reports vers l'A75.

Cela signifie que 51% du trafic sur l'A75 est composée de reports de la RN9 (en termes de distances parcourues), ce qui est cohérent avec les analyses trafics précédentes estimant que le report de trafic de la RN9 constitue entre 50% et 60% des trafics. Tous ces usagers reportés depuis la RN9 sur l'A75 subissent une réduction du risque d'accident (généralement plus faible sur l'autoroute).

Tableau 35 : Distances parcourues en 2009 par axe en référence et en projet (exploitation ARCADIS des données trafic DIR)

	A75	RN9
Situation de référence (REF)	-	498 626 563
Situation de projet (PRO)	549 089 190	215 545 984
Report RN9 vers A75 entre REF et PRO		283 080 579

Le risque d'accident pour chacun des axes est supposé être celui de la période 2005 – 2009. Ce risque, présenté dans les sections précédentes, est rappelée ci-dessous :

Tableau 36 : Probabilité d'accident moyenne/an pour 10⁸ veh.km (DIR MC – ONISR)

Probabilité pour 10 ⁸ veh.km	Tués	Blessés graves	Blessés légers
RN 9	5,4	20,0	32,8
A 75	0,1	2,3	1,1

Le risque d'accident apparaît au regard des résultats des années étudiées, plus faible sur l'autoroute que sur la RN9. Le risque de décès apparaît en effet 50 fois moins élevé, le risque de blessure grave 10 fois moins élevé et le risque de blessure légère 30 fois moins élevé. Ces résultats sont néanmoins à considérer avec prudence, les accidents graves ayant de faibles occurrences, les événements pris en compte peuvent ne pas être représentatifs du risque réel.

En appliquant les probabilités d'accident de chacun des axes aux usagers reportés de la RN9 vers l'A75 en situation de projet, on obtient le nombre de tués, blessés graves et légers pour la situation de référence et la situation de projet.

Le différentiel constitue le gain d'accidentologie à mettre au bénéfice de création de l'A75.

Tableau 37 : Accidents usagers reportés selon axe (RN9 en REF, A75 en PRO)

	Tués	Blessés graves	Blessés légers
RN 9	8,1	29,9	49,1
A 75	0,4	6,4	46,2
Gains sécurité	7,7	23,6	2,9

La mise en service totale de l'A75 permet un report d'usagers de la RN9 vers l'A75 (entre 50% et 60% du trafic A75). Pour ces usagers, le risque d'accidents de la circulation se révèle plus faible sur l'A75 que sur la RN9. Cette diminution du risque d'accidents, pour les usagers reportés de la RN9 permet d'éviter environ 8 décès par an, 24 blessés graves ainsi que 3 blessés légers.

Cette estimation ne prend pas en compte les reportés d'autres axes (a priori surtout les axes alternatifs A7 et A20 qui ont un taux d'accidentologie a priori proches de celui de l'A75) et les induits qui correspondent à de nouveaux trafics et génèrent des accidents qui n'auraient pas eu lieu en référence.

Cette estimation est nettement inférieure à celle de la DUP de 20 tués et 94 blessés en raison principalement de la forte baisse de l'accidentologie sur le réseau national grâce aux lois sur l'alcool au volant, aux campagnes de prévention ou aux contrôles renforcés (généralisation des radars automatiques).

4.5 Analyse des conditions de circulation

4.5.1 Rappel des contenus des dossiers de DUP et études antérieures

Le dossier de DUP de 1998 pour la section Pézenas – A9 reprend les estimations de gains de temps liés à la mise en service de l'intégralité de l'infrastructure depuis Clermont-Ferrand jusqu'à Béziers et Montpellier. Ces estimations se basaient sur les hypothèses d'augmentation des vitesses en charges avec le passage de la RN9 à l'A75 et des reports d'itinéraires depuis Paris.

Les gains réalisés en 2010 par rapport à 1987 sont estimés ci-dessous :

Tableau 38 : Temps de parcours en 1997 (mise en service de la partie nord effective)

Origine / destination	Millau	Rodez	Montpellier / Béziers	Espagne
Clermont-Ferrand	3h35	3h40	5h35	7h25
Millau		1h10	1h15	2h15
Rodez			2h55	3h30

Tableau 39 : Temps de parcours estimé en projet en 2010 (DUP de 1998)

Origine / destination	Millau	Rodez	Montpellier / Béziers	Espagne
Clermont-Ferrand	2h25	2h35	3h25	4h25
Millau		1h00	1h00	2h00
Rodez			2h00	3h00

Tableau 40 : Gain de temps estimé en projet en 2010 (DUP de 1998)

Origine / destination	Millau	Rodez	Montpellier / Béziers	Espagne
Clermont-Ferrand	0h55	1h10	1h35	2h35
Millau		0h15	0h15	0h15
Rodez			0h30	0h30

Cela représentait une estimation de gains compris entre 20% et 30% du temps, c'est qui correspond à une évolution des vitesses de 90km/h à 110km/h.

Les gains PL sont inférieurs en temps compte tenu des limitations de vitesse spécifiques.

Les gains de temps depuis Béziers apportés par l'A75 sud prévus dans la DUP de 1998 sont de 15min avec Millau, 30min avec Rodez et 1h35 avec Clermont-Ferrand.

4.5.2 Méthodologie de comparaison avec la situation observée

Il n'est pas possible d'estimer les gains de temps réels apportés par le projet A75 au global (et a fortiori par section) en raison de l'absence d'une situation de référence qui correspond à la situation sans la réalisation de l'A75 sud. Cela aurait nécessité de modéliser les trafics et conditions de circulation qui auraient été attendus en 2010 sur la RN9 sans la réalisation de l'A75.

A défaut, il est possible de comparer les temps de parcours sur l'A75 constatés en 2012 après la mise en service de la dernière section par rapport aux temps prévus dans la DUP.

Une campagne de mesure des temps de parcours a été réalisée en 2010 par le CEREMA dans le cadre de l'établissement de l'état zéro du bilan. Cette campagne s'intéresse spécifiquement aux temps de parcours entre certains points de l'A75, sans correspondance avec les OD prises en compte dans les dossiers de DUP. Elle est donc peu pertinente pour comparer les gains de temps estimés ex-ante et les gains de temps effectifs après mise en service de l'A75.

La comparaison des temps de parcours A75 se fera donc sur les temps de parcours indiqués par google maps qui suppose une parfaite fluidité des trafics. Néanmoins, le risque de sous-estimation des temps de parcours est faible compte tenu de la faible congestion sur l'itinéraire, même en été.

En raison de l'absence de modélisation d'une situation de référence, seuls les temps de parcours prévus et réels sur l'A75 vont être comparés. Les temps de parcours A75 sont estimés par l'application web googlemaps qui correspond plutôt à une situation en l'absence de congestion. Néanmoins, le risque de sous-estimation des temps de parcours est faible compte tenu de la faible congestion sur l'itinéraire, même en été.

4.5.3 Comparaison des gains de temps prévus et réels

En moyenne les temps de parcours réels sont très proches de ceux prévus pour l'OD globale Clermont-Ferrand – Béziers et sur l'OD Rodez-Béziers passant par le viaduc de Millau.

Les temps de parcours observés sont inférieurs de 9min sur l'OD Clermont-Ferrand – Montpellier, ce qui peut signifier que le gain de temps permis par l'A750 a été sous-estimé dans la DUP ou que le temps indiqué dans la DUP prend en compte un temps de congestion pour l'accès au centre de Montpellier qui n'est pas reflété dans le temps googlemaps.

Il est à noter les temps de parcours relevés sur l'OD Millau –Béziers sont supérieurs de 20min aux temps prévus mais cela dépend des hypothèses de réaménagement de la RN9 pour la traversée de Millau qui était prévu dans la DUP.

Tableau 41 : Comparaison entre les temps de parcours prévus et observés

OD	2010 prévus DUP	2012 réels (Google maps)	Différence
Clermont-Ferrand – Béziers	3h25	3h22	-3min
Clermont-Ferrand – Montpellier	3h25	3h14	-9min
Millau – Béziers	1h00	1h21	-21min
Rodez -Béziers	2h00	2h03	-3min

En moyenne les temps de parcours indiqués dans la DUP sont proches de ceux constatés aujourd'hui. Le temps de trajet réel est très proche de celui prévu dans la DUP pour l'OD globale Clermont-Ferrand – Béziers (environ 3h20).

Il était surestimé dans la DUP d'environ 10min pour l'OD Clermont-Ferrand – Montpellier (3h15), lié soit à une surestimation du gain de temps permis par l'A750 ou à la mauvaise prise en compte de la congestion pour l'accès à Montpellier dans googlemaps.

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

4.6 Évaluation de la qualité de service de l'infrastructure

4.6.1 Objectifs et méthodologie de l'enquête

Il n'existe pas d'enquête de satisfaction récente. Dans le cadre de ce bilan, une enquête spécifique a été réalisée auprès des usagers de l'A75 sur la qualité du service offert entre juillet et octobre 2013.

Elle permet à la fois d'apporter un regard subjectif sur les améliorations attendues par les usagers ainsi que d'avoir un retour sur leur satisfaction suite à la mise à service de la dernière section Pézenas-Béziers.

Elle s'adresse en premier lieu aux usagers réguliers ayant une perception globale des évolutions.

Elle complète les enquêtes de satisfaction déjà réalisées sur l'A75 à grande échelle en 2003-2006 et les messages de plaintes / demandes d'usagers collectés par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) du Massif Central.

La méthodologie de l'enquête usagers est disponible en Annexe 3 : Enquête satisfaction après des usagers.

4.6.2 Choix de l'infrastructure A75

4.6.2.1 Le choix d'un itinéraire gratuit

Un premier indicateur de satisfaction des usagers d'une infrastructure est le choix d'itinéraire. Il s'agissait pour certains de choix en connaissance de cause (peu d'usagers ont déclaré utiliser l'A75 pour la première fois) ou d'un choix à priori basé sur les qualités escomptées de l'A75.

Le motif principal de choix est de loin la gratuité (51%), le temps de parcours (26%) et l'absence d'alternative (16%). Les facilités de circulation et le tourisme sont des motivations apparemment nettement moins importantes (respectivement 6% et 1% des motivations premières).

Tableau 42 : Premiers motifs de choix

	Somme de Nombre	Part en %
Absence d'alternative	23	16%
Facilité de circulation / confort	9	6%
Gratuité	76	51%
Rapidité (temps de parcours, trajet plus direct)	39	26%
Tourisme	1	1%
Total général	148	100%






La faiblesse du motif « tourisme » sur l'axe lui-même pourrait venir relativiser les résultats de l'enquête acteurs qui laissaient entendre de nombreux effets de l'infrastructure sur le tourisme de long de l'axe. Cependant si 1% du trafic s'avère faire réellement choisir l'A75 pour réaliser du tourisme, ce représente un trafic touristique annuel significatif.

Un deuxième motif de choix a été renseigné pour 82% des usagers ayant répondu à l'enquête. Le second motif le plus important est la rapidité (40%) suivi des facilités de circulation (28%) et de la qualité des paysages (20%) qui n'apparaissait pas du tout en premier motif.

Prise en considération du péage sur le viaduc de Millau

Sur la quasi intégralité de son linéaire, l'A75 est gratuite, à l'exception du viaduc de Millau et de ses sections d'approche amont et aval qui font l'objet d'un péage. Les prix diffèrent selon la période de l'année avec un surcoût pour les mois de juillet et août.

Tableau 43 : Prix des péages du viaduc de Millau, 2013, Source EIFFAGE,
 leviaducdemillau.com

Classes de véhicules	Été TTC	Hors été TTC
1 	8,90€	7,00€
2 	13,30€	10,50€
3 	24,40€	24,40€
4 	32,40€	32,40€
5 	4,40€	4,40€

Ces péages, non négligeables sur le viaduc viennent relativiser la gratuité indiquée comme premier motif de choix de l'itinéraire A75. Il convient de distinguer les motifs selon les OD longues ou courtes, étant entendu que les OD courtes n'empruntent pas le viaduc et empruntent uniquement des sections gratuites. Or **on observe peu de différence entre les OD longues ou courtes quant au motif premier de choix. La gratuité reste le premier motif.** L'absence d'alternative est logiquement moins marquée pour les OD longues qui de fait bénéficient la plupart du temps de différentes alternatives en termes d'itinéraires.

Tableau 44 : Premiers motifs de choix selon le type d'OD

	Absence alternative	Facilité de circulation / confort	Gratuité	Rapidité	Tourisme	Total général
OD Courte distance	12	2	35	25	-	74
OD Longue distance	8	7	38	12	1	66
Total général	20	9	73	37	1	140

Les données ne permettent pas de déterminer la distance des OD longues mais il est probable que le montant du péage par rapport au nombre de kilomètres est limité, ce qui expliquerait ce premier motif de gratuité.

Paroles d'usagers :

Bien que l'analyse quantitative de l'enquête souligne le peu d'effet sur le choix du péage du viaduc de Millau, différentes remarques sur la gratuité sont formulées dans les commentaires sur l'enquête. Le péage reste donc paradoxalement marquant pour les utilisateurs.

Quelques commentaires représentatifs sont listés ci-dessous :

« 8,90€ le pont de Millau pour 3 km : quelle arnaque ! Montpellier-Orange par A9 = 7,90€ » ;

« L'A75 devrait rester gratuite »

« tarifs du péage du viaduc de Millau excessifs »

La gratuité, premier motif d'utilisation de l'A75 est donc relativisée par les usagers des longues distances.

En revanche la gratuité du reste linéaire est noté par certains comme un facteur positif pour visiter l'arrière-pays :

« Superbe autoroute qui vous incite à visiter l'arrière-pays (et nous ne nous en sommes pas privés) sans crainte des péages »

Le motif principal de choix de l'A75 est de loin la gratuité (51%), le temps de parcours (26%) et l'absence d'alternative (16%).

4.6.2.2 Les autres motifs de choix

Les deuxièmes motifs de choix renseignés par les utilisateurs ayant répondu à l'enquête sont plus hétérogènes pour que le premier motif.

La rapidité offerte par l'itinéraire ressort malgré tout puisqu'elle correspond au deuxième motif pour 40% des répondants. Cependant on retrouve également des motifs tels que la facilité de circulation ou encore les paysages et le cadre plus agréable, motifs qui étaient peu représentés, voire inexistantes en premier motif. La gratuité est par contre peu considérée en deuxième motif, cela s'explique notamment par son importance comme motif premier.

Tableau 45 : Deuxièmes motifs de choix

Étiquettes de lignes	Somme de Nombre	Part en %
Facilité de circulation / confort	34	28%
Gratuité	5	4%
Paysage - environnement plus agréable	24	20%
Rapidité (temps de parcours, trajet plus direct)	49	40%
Sécurité	8	7%
Tourisme	1	1%
Total général	121	100%

Une analyse des deuxièmes choix renseignés en fonction du premier fait apparaître différentes typologies d'usagers.

- Pour les 58% des usagers pour lesquels la gratuité est le premier motif de choix, le second choix est principalement la rapidité (57%).
- Pour les 23% des usagers pour lesquels la rapidité est le premier choix, le second motif est principalement la facilité de circulation (57%). La gratuité n'apparaît pas, alors que la qualité du paysage et de l'environnement est un second motif de choix pour 25 %.

4.6.2.3 Itinéraires alternatifs considérés

Une question du questionnaire traitait des itinéraires alternatifs considérés par les usagers. Nous avons vu au préalable que le motif premier absence de choix concernait 16% des usagers. Pour les autres, les alternatives citées sont en majorité les petites routes (34%) et en deuxième position la RN9 entre Pézenas et Béziers (26%), ce qui est logique vu la position de l'enquête entre Clermont-l'Hérault et Pézenas.

Tableau 46 : Itinéraires alternatifs considérés

Itinéraires alternatifs considérés	Nombre	Part en %
Autoroute A20 (via Montauban-Limoges)	4	4%
Autre	14	13%
Itinéraire BIS	5	5%
la route nationale 9 (Béziers - Pézenas)	26	24%
Petites routes	37	34%
Vallée du Rhône - A7 (via Lyon)	22	20%
Total général	108	100%

Les grands axes sont peu présentés comme alternatives car ce sont en majorité des déplacements en lien avec l'Hérault, et que les OD de très longues distances sont peu importantes, la majorité restant dans le quart sud-est ou le massif central.

Si l'on regarde les alternatives considérées pour les usagers déclarant un motif vacances-tourisme, l'axe de la vallée du Rhône (A7) prend plus d'importance. La RN9 et les petites routes restent cependant importantes.

Tableau 47 : Itinéraires alternatifs considérés pour un motif vacances-tourisme

Vacances-Tourisme	Nombre	Part en %
Autoroute A20 (via Montauban-Limoges)	2	5%
Autre	2	5%
Itinéraire BIS	2	5%
la route nationale 9 (Béziers - Pézenas)	10	24%
Petites routes	11	26%
Vallée du Rhône - A7 (via Lyon)	15	36%
Total général	42	100%

Pour les motifs domicile-travail, domicile-étude et professionnels, les petites routes et la RN9 sont les alternatives principales car ce sont des OD moins longues concentrées sur l'Hérault et l'Aveyron.

Tableau 48 : Itinéraires alternatifs considérés pour un motif contraint
Motif Domicile-Travail- études et motif professionnel

Autoroute A20 (via Montauban-Limoge)	1	2%
Autre	11	20%
Itinéraire BIS	4	7%
la route nationale 9 (Béziers - Pézenas)	17	30%
Petites routes	15	27%
Vallée du Rhône - A7 (via Lyon)	8	14%
Total général	56	100%

Environ 1/3 des touristes considèrent l'A7 comme axe alternatif.

4.6.3 Satisfaction des usagers

Les opinions des usagers ayant répondu à l'enquête sur l'A75 sont globalement positives. L'enquête n'a pas servi de réceptacle aux reproches.

La satisfaction des utilisateurs était étudiée sur les conditions de trafic, les conditions de sécurité, le niveau d'information trafic et le niveau d'entretien.

4.6.3.1 Des conditions de trafic variables suivant la période de l'année

Les conditions de trafic sont jugées majoritairement fluides mais varient cependant selon la période de l'année.

Ainsi, les conditions de trafic sont jugées fluides en hiver pour 83% des usagers, contre seulement 47% en été. Pour l'été, 45% considèrent que les conditions de trafic sont chargées.

Globalement l'A75 semble présenter peu de congestion en hiver et en été.

Tableau 49 : Perceptions des conditions de trafic

	Condition trafic hiver		Condition trafic Été	
	Nombre de réponses	%	Nombre de réponses	%
Congestionnées	5	3%	10	7%
Chargées	1	1%	66	45%
Fluides	123	83%	70	47%
Jamais circulé cette saison	19	13%	2	1%
Total général	148	100%	148	100%

Les conditions de trafic sont globalement bonnes avec des nuances importantes en période estivale, ce qui est peu étonnant s'agissant d'un axe en direction de la coté méditerranéenne et de l'Espagne.

4.6.3.2 Des conditions de sécurité perçues comme plutôt bonnes, et corrélées avec la perception de l'entretien

Les conditions de sécurité sont jugées plutôt bonnes par les usagers ayant répondu à l'enquête. Elles sont même majoritairement jugées bonnes à la fois en hiver et en été.

Les opinions mitigées ou mauvaises restent faibles, mais plus importantes en hiver.

Tableau 50 : Perceptions des conditions de sécurité

	Condition sécu hiver		Condition sécu été	
Très bonnes	30	20%	50	34%
Bonnes	55	37%	71	48%
Moyennes	33	22%	19	13%
Mauvaises	11	7%	5	3%
Ne se prononce pas	19	13%	3	2%
Total général	148	100%	148	100%

Ces conditions de sécurité sont étroitement liées avec les conditions d'entretien. La corrélation entre les positions est importante.

Les réserves portées par certains usagers sur les conditions de sécurité en hiver sont liées notamment aux conditions météorologiques. Les opinions sur le déneigement sont très partagées. Elles sont moyennes à très mauvaises pour 31% des personnes interrogées et bonnes à très bonnes pour 40%.

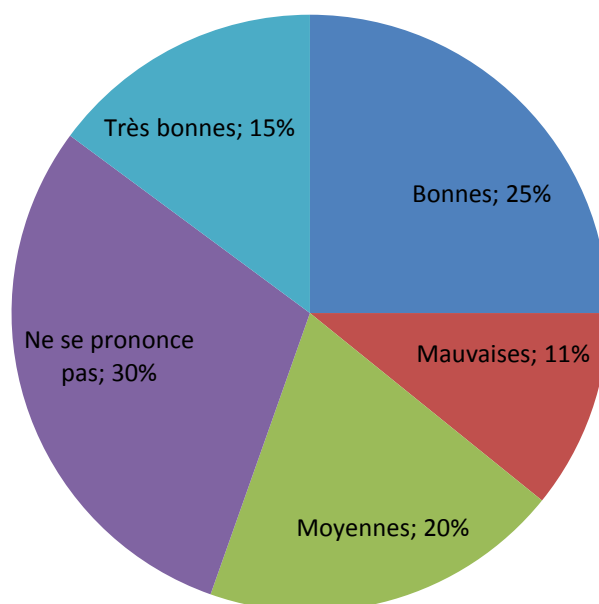


Figure 34 : Perceptions de la qualité de déneigement

Bien que ces opinions sur la qualité des opérations de déneigement soient relativement diverses, il convient de souligner qu'elles diffèrent notablement de la structure des opinions sur les autres postes d'entretien pour lesquels les opinions positives ou très positives sont nettement plus importantes, en témoignent les chiffres présentés dans le tableau suivant.

Tableau 51 : Opinions sur les autres caractéristiques de l'entretien

	Prévisions entretien travaux	Entretien réactivité	Entretien Information
Très bonnes	24%	20%	20%
Bonnes	40%	47%	46%
Moyennes	20%	15%	20%
Mauvaises	5%	7%	9%
Ne se prononce pas	11%	12%	5%
Total général	100%	100%	100%

Paroles d'usagers :

La question du déneigement revient à différentes reprises dans les opinions exprimées à la fin de l'étude par certains utilisateurs en soulignant son caractère insuffisant.

On retrouve également de nombreuses remarques sur « les gros problèmes de sécurité que posent certains échangeurs très dangereux qui permettent de prendre l'A75 à contresens très facilement »³⁴

4.6.3.3 Des conditions d'informations variables

Les conditions d'informations trafic sont jugées globalement positives par les automobilistes. L'enquête interrogeait à la fois la qualité de l'information, la clarté de cette information, son utilité et sa réactivité.

Les ¾ des usagers jugent la qualité et la clarté de l'information bonne à très bonne mais son utilité est en comparaison légèrement moins bien perçue.

La réactivité de l'information mérite une analyse à part. En effet, bien que jugée globalement bonne (52% de jugements « bonne et très bonne », le taux d'automobilistes la jugeant mauvaise dépasse les 10% et 20% pour les opinions « moyennes ».

Tableau 52 : Perceptions de l'information trafic

	Qualité info-traffic	Clarté info-traffic	Utilité info-traffic	Réactivité info-traffic
Très bonnes	21%	27%	28%	18%
Bonnes	55%	47%	39%	34%
Moyennes	14%	20%	22%	23%
Mauvaises	6%	5%	8%	11%
Ne se prononce pas	5%	2%	3%	14%
Total général	100%	100%	100%	100%

Sans remettre en cause la qualité globale de l'information trafic, un manque de réactivité transparaît.

Ces réserves sur la réactivité peuvent s'expliquer par certaines des remarques formulées par les personnes enquêtées et qui reviennent à différentes reprises.

³⁴ Au-delà de cette remarque, la question des risques de prise de l'autoroute à contre-sens revient à près d'une dizaine de reprises dans les commentaires, les usagers apparaissent fortement conscients du problème. Cela peut potentiellement faire suite aux faits divers récents des mois de septembre, août, juillet, et mars 2013.

Paroles des usagers :

- « Peu de panneau à messages variables » ;
- « Pas de service 107.7FM voire aucune fréquence radio en montagne » ;
- « Manque d'application sur l'état du réseau (smartphone, iPhone) ».

4.6.3.4 Évolutions par rapport à la RN9 entre Pézenas et Béziers

L'analyse des évolutions par rapport à la situation sans section Pézenas-Béziers a été traitée spécifiquement en fin d'enquête.

Une question spécifique³⁵ permettait de trier les anciens utilisateurs de la RN9. Ils représentent 43% des répondants à l'enquête.

Les opinions sont très majoritairement positives. L'amélioration des conditions de sécurité est très nette en terme de sécurité, de rapidité, de confort, d'entretien et de maillage du réseau.

Tableau 53 : Postes d'amélioration par rapport à la RN9

	Amélioration sécurité	Amélioration rapidité	Amélioration confort	Amélioration entretien	Amélioration maillage
Oui	92%	93%	96%	93%	87%
Non	8%	7%	4%	7%	13%

4.6.3.5 Remarques précises des automobilistes ayant répondu à l'enquête

Il ressort de l'analyse des données quantitatives que les usagers sont globalement satisfaits de l'infrastructure A75 et de la section la plus récente entre Pézenas et Béziers. Cette dernière a apporté une amélioration notable de la circulation par rapport la situation antérieure.

Comme indiqué en introduction ainsi que tout au long de l'analyse des résultats, les automobilistes ont spontanément utilisé la section « remarques sur l'enquête » pour s'exprimer de manière spécifique sur un ou plusieurs sujets. Au-delà des remarques peu nombreuses sur l'enquête elle-même, différentes remarques très précises ont été formulées et sont intéressantes à lister. Elles donnent un éclairage qualitatif intéressant pour conclure ce rapport.

Demandes générales formulées à diverses reprises par les usagers en marge de l'enquête :

- « Travaux fréquents et gênants l'été ou en WE » ;
- « Marquage au sol peu visible » ;
- « Limites de vitesses qui changent trop souvent » ;
- « Manque de place de stationnement sur les aires, notamment pour les PL » ;

Remarques précises formulées en marge de l'enquête en rubrique commentaire :

- « l'entrée sur l'A75 par Pézenas en provenance de Bessans est très difficile et accidentogène à l'heure actuelle. » ;
- « Il manquerait une station-service entre le raccordement de l'A750 vers le sud et l'autoroute A9. » ;
- « détour de plusieurs km nécessaire pour joindre l'autoroute en partant de Clermont l'Hérault. » ;

³⁵ « Est-ce que vous utilisiez la route nationale 9 entre Béziers et Pézenas avant la construction de la dernière section autoroutière entre Béziers et Pézenas ? (mise en service en 2010) »

« Pourquoi la direction de Rodez ne figure-t-elle pas sur le panneau où sont indiquées les villes suivantes : La Primaube, Pont-de-Salars, Cahors ? Cela oblige les gens à aller tourner à Rodez et à faire davantage de kilomètres. » ;

« Il manque une aire d'autoroute entre Lodève et l'entrée sur Montpellier » ;

4.6.3.6 Conclusion

Au regard des réponses à cette enquête, les usagers de l'A75 semblent globalement satisfaits. Cette satisfaction est particulièrement claire chez les anciens utilisateurs de la RN9 pour qui l'A75 a permis une amélioration sur l'ensemble des thématiques proposées (conditions de trafic, conditions de sécurité, niveau d'information trafic et niveau d'entretien). Quelques facteurs d'insatisfaction relative (déneigement, fréquence radio captées avec intermittences) peuvent être liés à la spécificité de l'environnement naturel de l'infrastructure.

Annexe 1 : Indices TP01

indices TP 01 TOUS TRAVAUX (base 100 janvier 1975)														
	janv.	févr.	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept	oct.	nov.	déc.	Année	TP01 moyenne/an
1975	100,0	99,9	98,5	98,0	98,9	99,7	100,0	100,0	100,3	101,1	101,7	102,5	1975	100,1
1976	105,0	106,5	108,4	111,4	112,5	115,0	115,8	117,0	118,6	120,0	121,0	121,6	1976	114,4
1977	121,2	122,2	123,0	124,4	125,1	126,0	127,1	127,2	127,9	129,0	129,1	129,8	1977	126,0
1978	132,4	133,0	135,0	136,7	137,6	139,5	142,6	143,4	144,9	145,1	145,7	147,1	1978	140,3
1979	149,2	151,1	152,6	154,1	155,5	158,4	160,5	162,5	165,2	167,6	168,7	171,5	1979	159,7
1980	175,4	178,8	182,4	183,8	186,1	187,6	189,4	189,5	192,5	194,0	195,7	199,7	1980	187,9
1981	201,5	203,8	207,1	208,6	210,1	213,3	216,8	219,1	223,0	227,2	230,6	234,1	1981	216,3
1982	239,6	243,6	246,7	248,9	250,3	251,5	252,0	252,1	253,1	253,6	256,5	261,5	1982	250,8
1983	264,2	265,2	266,7	269,5	271,1	273,6	274,8	275,4	277,3	279,7	281,1	283,3	1983	273,5
1984	286,6	289,6	291,7	293,0	294,1	295,7	297,7	298,7	299,9	303,1	305,2	306,3	1984	296,8
1985	309,6	312,9	315,8	316,6	316,2	315,8	317,4	316,7	316,6	318,8	319,2	320,8	1985	316,4
1986	319,2	314,1	314,2	313,6	313,2	311,9	310,4	306,6	307,8	308,3	307,2	308,0	1986	311,2
1987	312,4	312,3	311,7	313,7	313,8	314,2	316,3	317,7	317,6	319,1	319,5	319,4	1987	315,6
1988	318,5	318,5	319,0	320,2	321,5	323,2	325,6	326,6	329,1	330,4	331,0	332,2	1988	324,7
1989	333,6	334,7	337,1	338,8	339,6	340,1	340,1	339,7	339,5	341,8	342,5	344,3	1989	339,3
1990	346,3	346,9	347,0	347,4	347,5	347,2	346,8	350,6	354,6	359,2	356,8	356,0	1990	350,5
1991	355,7	355,4	352,2	350,5	351,4	352,3	352,5	353,4	352,6	353,6	355,4	354,5	1991	353,3
1992	354,8	354,3	355,4	356,5	357,1	357,8	358,5	358,3	357,3	358,8	359,0	358,3	1992	357,2
1993	363,2	366,9	369,2	372,3	373,2	372,7	373,4	373,5	374,4	374,5	375,8	375,7	1993	372,1
1994	375,7	377,4	378,4	380,2	381,3	381,8	381,1	383,4	384,1	386,5	387,0	387,7	1994	382,1
1995	391,0	395,0	395,6	396,3	396,1	395,1	394,1	393,6	393,8	393,9	393,5	393,8	1995	394,3
1996	393,6	395,6	397,5	399,5	400,7	400,5	400,3	401,0	404,2	407,6	407,8	407,8	1996	401,3
1997	408,2	406,7	406,4	406,8	407,7	408,6	409,9	411,6	412,1	414,4	415,8	416,2	1997	410,4
1998	415,6	416,2	415,1	414,1	412,7	411,5	410,7	409,4	408,6	408,4	407,2	406,1	1998	411,3
1999	408,0	408,5	410,0	413,6	415,9	416,3	420,3	423,3	426,5	428,9	429,7	433,6	1999	419,6
2000	436,5	439,9	443,3	444,0	444,7	445,7	447,1	448,2	454,6	453,4	453,9	452,7	2000	447,0
2001	449,8	450,0	450,7	453,3	455,4	457,1	457,9	456,7	458,2	456,7	455,5	453,1	2001	454,5
2002	455,7	457,3	460,5	465,1	466,1	466,2	468,7	472,9	474,9	476,6	474,5	475,9	2002	467,9
2003	482,0	487,0	490,6	485,7	482,5	481,6	482,5	484,5	485,9	488,1	488,8	488,5	2003	485,6
2004	492,2	493,4	499,6	503,5	506,4	507,1	507,3	511,0	512,4	516,8	515,8	513,3	2004	506,6
2005	515,8	514,7	518,6	519,8	519,8	522,8	525,8	529,1	534,8	538,0	537,0	536,7	2005	526,1
2006	544,6	547,2	550,3	552,9	556,3	556,9	560,5	563,2	563,4	562,4	562,3	562,1	2006	556,8
2007	567,2	569,1	571,7	576,4	579,3	581,1	582,8	584,1	585,0	587,2	593,5	595,9	2007	581,1
2008	603,6	605,9	610,9	616,1	622,9	630,7	637,1	637,1	635,6	627,9	620,5	613,6	2008	621,8
2009	615,9	615,3	611,6	613,6	616,5	622,3	622,9	625,3	627,4	629,1	630,0	629,5	2009	621,6
2010	635,2	636,8	641,3	648,0	652,5	651,3	650,3	651,1	652,6	655,1	655,5	659,7	2010	649,1
2011	667,7	672,0	676,1	678,1	676,9	677,2	678,9	681,1	681,3	683,3	685,8	686,5	2011	678,7

Annexe 2 : Trafics de l'A75 et de l'A750 et de la RN9, trafics détaillés par années

Détail des trafics annuels de l'A75

Trafics A75	Département	Hérault					
	Section	Sévérac Sud (PR 190)	Garrigue (PR 210)	La Cavalerie (PR 238)	Le Caylar (PR 262)	Lodève Sud (PR 280)	Pézenas déviation (PR 65)
Trafics	1996				11 420	15 600	13 350
	1998	9 100			11 530	16 410	16 090
	2003	10 660		13 585	12 300	17 500	18 170
	2004	10 970		13 790	13 140	18 050	19 060
	2005	14 230	14 185	16 830	16 130	20 900	20 400
	2006	14 290	15 750	17 430	17 040	21 830	21 080
	2007	14 340	16 040	17 840	17 890	22 660	21 210
	2008	14 390	16 260	17 600	17 315	20 930	21 340
	2009	15 060	15 630	18 550	16 740	20 770	22 870
	2010		15 880	19 500	17 086	22 213	23 964
	2011		15 700	19 150	18 990	24 370	26 850
	2012	15 420	16 690	19 135	18 700	23 720	27 250
Croissance annuelle géométrique	1996-2004	2.4% (1)		1.5% (2)	1.8%	1.8%	4.6%
	2004-2005	29.7%		22.0%	22.8%	15.8%	7.0%
	2005-2012	1.2%	2.4%	1.9%	2.1%	1.8%	4.2%

Détail des trafics annuels de l'A750

	Section	TMJA			Croissance		
		Saint Félix de Lodez (PR37)	Gignac (PR30)	Juvignac ouest (PR10)	Saint Félix de Lodez (PR37)	Gignac (PR30)	Juvignac ouest (PR10)
Trafics	1995	9 330	14 170	21 380			
	1996	10 360	15 750	23 750	11.0%	11.2%	11.1%
	1997	10 740	16 300	24 600	3.7%	3.5%	3.6%
	1998	-	17 620	20 100		8.1%	-18.3%
	1999	-	18 970	21 930		7.7%	9.1%
	2000	-	19 420	22 200		2.4%	1.2%
	2001	12 550	20 020	23 400		3.1%	5.4%
	2002	12 240	20 620	23 710	-2.5%	3.0%	1.3%
	2003	12 780	21 130	24 300	4.4%	2.5%	2.5%
	2004	13 580	22 210	25 550	6.3%	5.1%	5.1%
	2005	15 120	23 480	26 780	11.3%	5.7%	4.8%
	2006	15 910	25 010	27 490	5.2%	6.5%	2.7%
	2007	17 180	26 450	28 010	8.0%	5.8%	1.9%
	2008	17 020	26 160	28 000	-0.9%	-1.1%	0.0%
	2009	17 540	20 980	28 050	3.1%	-19.8%	0.2%
	2010	20 830	21 000	-	18.8%	0.1%	
	2011	25 290			21.4%		
	2012	26 580			5.1%		
Croissance annuelle géométrique	1995-2009				4.6%	2.8%	2.0%
	1996-2004				4.8%	5.8%	2.3%
	2004-2005		Effet viaduc de Millau		11.3%	5.7%	4.8%
	2005-2009				3.8%	-2.8%	1.2%
	2005-2012				8.4%		

Détail des trafics annuels de l'A750

Aveyron					Hérault				
Section	Aguessac sud (PR38)	Millau sud (PR47)	La Cavalerie (PR65)	Le Caylar (PR3)	Lodève sud (PR32)	Clermont l'Hérault (PR45)	Pézénas nord (PR60)	Pézénas déviation (PR65)	Montblanc (PR79)
PR	38	47	65	3	32	45	60	65	79
1990		7 400	7 200	7 450	17 890	8 960	16 270		13 400
1991	9 150	8 010	7 240	7 750	18 610	9 320	8 670	MES	13 870
1992	9 970	8 230	7 950	7 430	17 830	8 930	9 770	10 750	14 120
1993	9 740	8 190	7 600	8 000	11 940	9 630	9 930	11 320	14 730
1994	10 920	9 380	8 540		14 070	9 990	10 610	12 390	15 300
1995	11 580	10 050	9 780			10 625	11 040	12 890	15 350
1996	12 110	10 950	10 055			11 020	11 360	13 350	14 720
1997	12 610	11 430	10 390			11 520	11 690	14 500	15 690
1998	13 490	12 280	11 300			12 080	12 340	16 090	16 370
1999	14 380	12 990	12 230			12 580	13 000	16 830	16 740
2000	14 800	12 550	12 810			12 850	13 830	17 240	16 590
2001	15 240	13 270	13 230			13 560	13 725	17 620	16 920
2002	15 420	13 520	5 980	MES section A75 La Pézade - Le Caylar	MES section A75 Lodève - L'Oasis	9 490	9 750	17 500	17 080
2003	15 530	13 600	-			7 160	9 750	18 170	17 300
2004	15 100	13 460	-			6 420	5 970	19 060	17 660
2005	7 140	6 190	-			6 470	5 480	20 400	17 650
2006	-	-	-			6 730	5 620	21 080	17 930
2007	-	-	-			6 700	5 725	-	18 500
2008	-	-	-			-	-	21 340	-
2009	-	-	-			-	-	22 870	-
2010	-	-	-			-	-	23 964	-
2011	-	-	-			-	-	26 850	-
2012	-	-	-			-	-	27 250	-
évolution par rapport à l'année précédant la mise en service	-53%	-54%	-55%			-30%	-29%		mise en service en 2006-2009
évolution 1992-2010								153%	

Annexe 3 : Enquête satisfaction après des usagers

Cette annexe présente l'enquête satisfaction réalisée auprès des usagers de l'A75 :

- La méthodologie
- L'analyse de l'enquête satisfaction
- Le questionnaire d'enquête

1°) Méthodologie de l'enquête usagers

L'enquête a fait l'objet d'un dispositif de communication le long de l'axe A75 dans le département de l'Hérault en sens nord-sud et sud-nord. Elle consistait en un questionnaire en ligne accessible sur internet.

Elle a fait l'objet d'un affichage sur Panneaux à Messages variables sur trois périodes de temps, pour un total de 41 jours :

- du 16/07/2013 au 09/08/2013 ;
- du 14/08/2013 au 27/08/2013 ;
- du 23/09/2013 au 08/10/2013 ;

Au total elle a permis de collecter 148 réponses.



L'affichage a été réalisé sur les PMV suivants :

- Pour le sens Nord à Sud des PMV :
- Pr 273+935
- Pr 283+640
- Pr 307+780
- Et dans le sens Sud à Nord des PMV
- Pr 291+000
- Pr 282+000
- Pr 273+000

Les 6 PMV se situent dans le département de l'Hérault au sud de Lodève. Le périmètre de l'enquête présenté aux automobilistes est cependant plus large et correspond aux sections situées au sud de Sévérac-le-Château.

La carte ci-contre était présentée en ouverture du questionnaire afin de rappeler le périmètre concerné par l'enquête.

La communication sur l'enquête était réalisée sur les PMV (sur sauf impératifs supérieurs liés à l'exploitation de l'infrastructure³⁶) par le biais du message suivant :

Exprimez-vous !
enqueteA75.fr

L'Enquête comprend 30 questions fermées environ³⁷ avec une durée totale de réponse aux questions estimée à 5 minutes. Le format de l'enquête la rendait compatible Smartphones pour un remplissage en direct dans le véhicule. La possibilité restait offerte de remplir le questionnaire en ligne dans des conditions de confort à l'écran correct. Le support utilisé pour le remplissage n'a pas fait l'objet d'une question.

Une section commentaire à la fin laissait aux automobilistes une possibilité de s'exprimer sur l'enquête. Cette section a également permis une expression sur l'autoroute elle-même. Des extraits des positions qualitatives des individus sont repris dans le présent rapport lorsqu'ils sont jugés pertinents.

À quelques exceptions près, l'enquête semble avoir été bien accueillie. Elle a fait l'objet de peu de critiques ou remarques sur sa pertinence ou son objectif.

³⁶ C'est-à-dire qu'en cas d'incident ou nécessité de diffuser une information autre, les messages relatifs à l'enquête ont été remplacés.

³⁷ Nombre de questions variable selon les personnes, une partie des questions étant conditionnées aux réponses préalables.

2°) Analyse des résultats de l'enquête satisfaction

Caractéristiques des personnes ayant participé à l'enquête.

148 réponses ont été collectées. Pour la très grande majorité (97%), les répondants sont de nationalité française, les trois pourcents restant étant des britanniques et des allemands. Le questionnaire n'étant disponible qu'en français, ce constat n'est pas surprenant. L'objectif de l'enquête, à savoir de déterminer les ressentis et degrés de satisfaction des usagers et notamment des usagers réguliers par rapport à la situation passée, ne nécessitait pas de traduction du questionnaire pour toucher les usagers étrangers. Il s'agit donc de ce point de vue d'un parti pris de l'enquête.

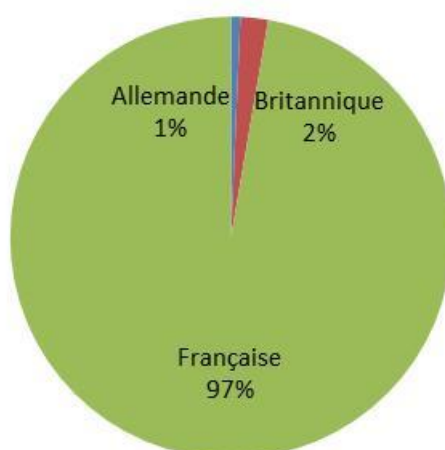


Figure 35 : Nationalité des automobilistes ayant répondu à l'enquête

Parmi ces automobilistes, une large majorité (86%) est constituée de chauffeurs de véhicules-particuliers, et 7% des chauffeurs de poids-lourds. Les VUL représentent quant à eux 5% des personnes ayant répondu à l'enquête.

Tableau 54 : Répartition par types de véhicules

	Nombre de réponses	Part en %
Deux-roues motorisé	2	1%
Poids Lourd	9	7%
Véhicule particulier	127	86%
Véhicule utilitaire léger (Type Fourgon, Camionnette)	7	5%
Véhicules particulier avec remorque ou caravane	3	2%
Total général	148	100%

Une majorité d'OD en lien avec l'Hérault

Les 148 réponses correspondent à 148 déplacements. Sur ces 148 déplacements, 145 déplacements sont en lien avec la France, le trafic de transit international est donc peu représenté dans ces réponses. Seuls 140 répondant ont renseigné leur origine et destination de manière exploitable.

Il ressort de l'analyse des origines-destinations que 26% des déplacements sont réalisés en interne au département de l'Hérault, c'est-à-dire que la commune d'origine et de destination se trouve dans le département de l'Hérault. 48% sont en lien, avec le département de l'Hérault (déplacements internes au

département compris), c'est-à-dire que soit la commune d'origine, soit celle de destination, soit les deux sont situées dans l'Hérault.

Le département de l'Aveyron est le deuxième département pour les origines et destinations avec 8% des déplacements qui sont en lien avec ce département. Le Puy-de-Dôme et les Pyrénées-Orientales viennent ensuite.

Ces résultats sont logiques compte tenu du lieu de l'enquête. Ils correspondent par ailleurs à l'objectif de l'enquête.

Des OD de courtes et de longues distances

Cette distinction entre les OD de courtes et de longues distances doit permettre de distinguer le cas échéant les différences d'opinion selon le type de déplacement effectué. La frontière entre la courte et la longue distance relève en partie de la subjectivité. Compte tenu de la nature de l'étude, il a été jugé pertinent de qualifier d'OD de longue distance les OD pour lesquelles il est nécessaire d'utiliser le viaduc de Millau et donc d'emprunter la section payante.

La répartition entre les OD de courtes et de longue distance est relativement homogène sur les personnes ayant répondu à l'enquête.

Tableau 55 : Répartition des OD par longueur

	Nombre de réponses	%
OD « Courtes »	75	53%
OD « longues »	76	47%
Total	140	100%

Motifs de déplacements et fréquence d'utilisation des automobilistes ayant répondu

La période de réalisation de l'enquête sur les mois de juillet, août et septembre conditionne les motifs de déplacements observés. En effet les déplacements pour des motifs vacances et week-end sont plus nombreux durant la période estivale. On retrouve ainsi une part des motifs vacances et tourisme de 38%, soit la plus grande part des motifs.

Tableau 56 : Motifs de déplacements

	Nombre de réponses	%
Affaires personnelles	17	11%
Domicile-Travail-Études	28	19%
Professionnel ³⁸	29	20%
Vacances-Tourisme	56	38%
Week-End	18	12%
Total général	148	100%

Seules 7% des personnes ayant répondu ont déclaré utiliser l'A75 pour la première fois, alors que 66% l'utilisent au minimum une fois par mois, et même 20% plus d'une fois par semaine parmi les automobilistes

³⁸ Déplacement hors du lieu de travail habituel à l'origine ou à la destination

ayant répondu. La période d'été n'a donc pas empêché d'interroger les utilisateurs réguliers, les plus à même, de répondre avec précision sur les conditions de circulation en été et en hiver ainsi que de donner leur avis sur les évolutions de long et moyen terme.

Tableau 57 : Fréquences d'utilisation et motifs

	Affaires perso.	Domicile-Travail-DE.	Prof.	Vacances	W- End	Total
1 à plusieurs fois par jour	7%	52%	34%	3%	3%	100%
1 à plusieurs fois par semaine	3%	30%	40%	17%	10%	100%
1 à plusieurs fois par mois	21%	5%	18%	37%	18%	100%
moins d'une fois par mois	15%	5%	-	63%	17%	100%
c'est la première fois	-	-	-	100%	-	100%

On observe une corrélation entre le motif de déplacement et les fréquences d'utilisation de l'infrastructure annoncées par les automobilistes.

Les automobilistes empruntant l'A75 une à plusieurs fois par jours ont un motif domicile travail ou domicile étude pour 52% d'entre eux, ou un motif professionnel pour 34% d'entre eux. A l'inverse les nouveaux utilisateurs de l'A75 ou ceux qui l'utilisent moins d'une fois par mois sont respectivement à 100% et à 63% des vacanciers.


Les déplacements fréquents, d'une à plusieurs fois par semaines sont ceux qui sont répartis de la manière la plus homogène sur l'ensemble des motifs.

3°) Questionnaire de l'enquête satisfaction

Enquête satisfaction A75

Merci de prendre le temps de donner votre avis !
Le temps de réponse estimé est de 5 minutes environ.

Vous participez au retour d'expérience et à l'amélioration de la qualité de service de l'autoroute A75 ! Merci !



Votre profil d'utilisateur

Quel type de véhicule utilisez vous ?

☐ Véhicule particulier

☐ Véhicule particulier avec remorque ou caravane

☐ Véhicule utilitaire léger (Type Fourgon, Camionnette)

☐ Poids Lourd

☐ Deux-roues motorisé

Quelle est votre nationalité ?

☐ française

☐ autre

Merci de préciser votre nationalité

Quel est le pays d'origine de votre voyage?

☐ France

☐ Autre

Quel est le département d'origine de votre voyage ? (numéro)

Quelle est la commune d'origine de votre voyage?

Si "autre", merci de préciser :

Que faisiez-vous à votre lieu d'origine?

☐ Domicile

☐ Travail fixe ou études

☐ Professionnel (déplacement hors du lieu de travail habituel à l'origine ou à la destination)

☐ Affaires personnelles

☐ Week-End

☐ Vacances / Tourisme

Quel est le pays de destination de votre voyage? <input type="radio"/> France <input type="radio"/> Autre
Quel est le département de destination de votre voyage ? (numéro) <input type="text"/>
Quelle est la commune de destination de votre voyage? <input type="text"/>

Si "autre", merci de préciser : <input type="text"/>
Que ferez-vous à votre lieu de destination? <input type="radio"/> Domicile <input type="radio"/> Travail fixe ou études <input type="radio"/> Professionnel (déplacement hors du lieu de travail habituel à l'origine ou à la destination) <input type="radio"/> Affaires personnelles <input type="radio"/> Week-End <input type="radio"/> Vacances / Tourisme
A quelle fréquence utilisez-vous l'A75 dans ce sens? <input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par jour <input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par semaine <input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par mois <input type="radio"/> moins d'une fois par mois <input type="radio"/> c'est la première fois

Motif d'utilisation Pourquoi avez-vous choisi d'utiliser l'A75? (2 réponses possibles) <input type="checkbox"/> Absence d'alternative <input type="checkbox"/> Gratuité <input type="checkbox"/> Rapidité (temps de parcours, trajet plus direct) <input type="checkbox"/> Facilité de circulation / confort <input type="checkbox"/> Sécurité <input type="checkbox"/> Paysage - environnement plus agréable <input type="checkbox"/> Tourisme
Le cas échéant, quels axes alternatifs avez-vous considéré pour votre trajet? <input type="checkbox"/> Vallée du Rhône - A7 (via Lyon) <input type="checkbox"/> Autoroute A20 (via Montauban-Limoge) <input type="checkbox"/> la route nationale 9 (Béziers - Pézenas) <input type="checkbox"/> Petites routes <input type="checkbox"/> Itinéraire BIS <input type="checkbox"/> Autre
Quel autre itinéraire avez-vous envisagé? <input type="text"/>

Qualité du service autoroutier

Comment jugez-vous les conditions de trafic en été?

- ☐ Fluides
☐ Chargées
☐ Congestionnées
☐ N'a jamais circulé en été ou ne se rappelle plus

Comment jugez-vous les conditions de trafic en hiver?

- ☐ Fluides
☐ Chargées
☐ Congestionnées
☐ N'a jamais circulé en hiver ou ne se rappelle plus

Comment jugez-vous l'information trafic en temps réel? (information fournie sur les panneaux à message variable implantés le long de l'autoroute)

	Très bonnes	Bonnes	Moyennes	Mauvaises	Ne se prononce pas
Qualité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Clarté	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réactivité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comment jugez-vous les conditions de sécurité sur l'A75?

	Très bonnes	Bonnes	Moyennes	Mauvaises	Ne se prononce pas
En hiver	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En été	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Comment jugez-vous les conditions d'entretien de l'A75?

	Très bonnes	Bonnes	Moyennes	Mauvaises	Ne se prononce pas
Prévisions de travaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Déneigement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réactivité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Information	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Est-ce que vous utilisiez la route nationale 9 entre Béziers et Pézenas avant la construction de la dernière section autoroutière entre Béziers et Pézenas? (mise en service en 2010)

- ☐ Oui
☐ Non

Si "Oui", diriez-vous que la situation s'est améliorée de puis la mise en service de cette section autoroutière sur les points suivants :

	Oui	Non
Sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rapidité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Confort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entretien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maillage / continuité du réseau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Merci d'avoir donné votre avis !

Remarques sur le questionnaire :

Annexe 4 : Enquête web à destination des acteurs

Cette annexe présente l'enquête web réalisée auprès des acteurs du territoire traversé par l'A75 :

- La méthodologie
- Le questionnaire
- La liste de diffusion de l'enquête

1°) Méthodologie de l'enquête web auprès des usagers

Objectif

L'enquête WEB A75 visait à analyser les effets de la mise en service de l'autoroute A75 sur les territoires traversés entre Sévérac-le-Château et Béziers pour l'A75 et entre Pézenas et Montpellier pour l'A750. Elle a été adressée aux professionnels des collectivités, services de l'État et acteurs économiques des territoires.

Architecture de l'enquête

Dans une première partie, les personnes enquêtées devaient indiquer leurs domaines de compétence parmi treize compétences distinctes qui correspondent au découpage traditionnel des services de collectivités et classifications d'activités économiques. Ce choix préalable permettait de focaliser la suite du questionnaire.

La seconde partie permettait aux personnes enquêtées de préciser au sein de leurs domaines de compétence les effets précis observés. Pour chaque effet, et dans la limite de 10 effets, une série de 10 questions est posée pour caractériser précisément l'effet et sa nature. Elles permettent aussi d'appréhender le potentiel décalage entre l'effet observé et les attentes préalables, l'impact de la mise en service de la section Pézenas-Béziers, ou encore les dispositifs d'accompagnement mis en œuvre.

Enfin, une troisième partie plus générale était conçue comme un temps de prise de recul pour la personne enquêtée. L'objectif était de qualifier globalement l'impact de l'A75 sur chacun des domaines de compétences. Il a été jugé pertinent de réaliser cette analyse à la fin du questionnaire comme synthèse des effets précisés dans la deuxième partie.

Échantillon enquêté

Près de 90 structures ont été contactées par téléphone en juin 2013. Le lien vers l'enquête a généralement été envoyé à une personne relais dans l'administration, collectivité ou autre structure concernée.

Seize réponses ont été collectées, soit un taux de réponse de 22%. Ce nombre de réponses est insuffisant pour tirer des conclusions définitives de l'exploitation ci-dessous. L'analyse des réponses donne cependant un premier aperçu du ressenti des acteurs. Par ailleurs, l'enquête a permis de mieux identifier les acteurs à interroger lors d'entretiens en face à face.

Typologie des répondants

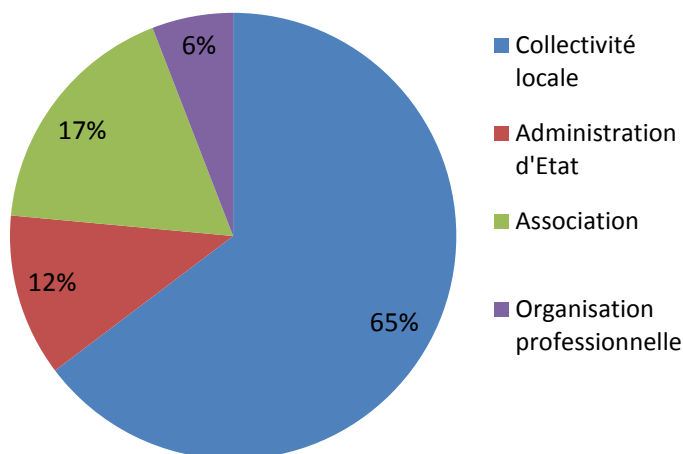


Figure 36 : Typologie des répondants

Parmi les réponses collectées, 65% proviennent des collectivités locales qui disposent de compétences très diverses. Les associations représentent 17% des réponses et sont surreprésentées. En effet, les Offices de Tourisme, largement organisés en associations, sont fortement sensibilisés aux problématiques de l'accessibilité routière. Les administrations d'État sont également représentées avec 12% des réponses provenant de ce type de structure.

Les organisations professionnelles et au-delà l'ensemble du secteur privé est de manière frappante très absent des réponses apportées. Les contacts téléphoniques avaient déjà mis en lumière le peu d'intérêt porté par les acteurs privés aux démarches du type « bilan des effets ». Le faible taux de réponse parmi les questionnaires envoyés vient conforter ce désintérêt.

Compétences des répondants

Les répondants présentent à 75% des compétences multiples, ce qui s'explique largement par leur nature : collectivités et administrations en large majorité.

Tableau 58 : Compétences des répondants


Compétences	Parts
Transport et mobilité	13%
Activités économiques et emploi	7%
Commerce	4%
Aménagement	11%
Activités touristiques	15%
Démographie	6%
Foncier, immobilier	7%
Fiscalité	6%
Enseignement supérieur et recherche	2%
Agriculture	11%
Environnement	7%
Cadre de vie	11%

Les deux principales compétences identifiées sont les activités touristiques et les transports et la mobilité avec respectivement 15% et 13% de l'ensemble des compétences citées par les acteurs.


Cela s'explique à la fois par la nature de l'objet de l'enquête : une infrastructure autoroutière, ainsi que par la forte représentation et sensibilisation des structures de tourisme.

Au-delà du biais lié au peu de réponses, l'importance de ces deux compétences montre à la fois qu'il s'agit de questions importantes lorsque l'on s'intéresse aux effets de l'autoroute, mais également qu'il s'agit de questionnements plus connus, et faisant d'ores et déjà l'objet de nombreuses analyses et dispositifs d'accompagnement. C'est particulièrement le cas pour le tourisme.

2°) Questionnaire de l'enquête web sur les effets de l'A75 –A750



Enquête web effets A75 - A750



La DREAL Languedoc-Roussillon réalise actuellement le bilan des effets de l'A75 sur la section autoroutière Sévérac-le-Château-A9 comprenant l'A750 (en bleu sur la carte ci-contre) ainsi que le bilan LOTI de l'A75 sur la section autoroutière Pézenas-A9 (en rose sur la carte) afin d'analyser finement les effets de ces nouvelles infrastructures sur l'évolution des territoires traversés.

Pour cela, elle réalise aujourd'hui une enquête sur les effets observés et ressentis de la nouvelle infrastructure par les acteurs des territoires traversés.

Cette enquête s'adresse aux professionnels qui, de par leurs activités, ont un regard sur les effets de cette infrastructure sur leur territoire.

Ce questionnaire se compose de trois étapes :

- dans un premier temps il vous est demandé de renseigner votre situation afin d'adapter le questionnaire aux domaines de compétence qui vous concernent ;
- dans un deuxième temps le questionnaire offre la possibilité de décrire précisément jusqu'à 6 effets au sein de vos domaines de compétences. Cette partie est la plus importante pour la réalisation du bilan ;
- la troisième partie consiste en un récapitulatif général des effets de l'A75 en 3 questions.


Une fois ce questionnaire entièrement rempli, il est possible de l'imprimer pour validation interne, ainsi que, le cas échéant, de modifier les réponses fournies.


La durée approximative du questionnaire est de 10 à 20 minutes selon le nombre d'effets renseignés.


Ci-dessous un identifiant à conserver qui vous permettra de modifier ou de compléter vos réponses en utilisant le lien suivant (ces éléments vous seront rappelés à la fin du questionnaire)

<http://www.sphinxonline.net/LISEA/enqueteweba75/modification.htm>

Clé



	Enquête web effets A75 - A750
1. Votre organisme	
Nom de votre organisme	
<input type="text"/>	
Adresse postale de votre organisme	
<input type="text"/>	
Code postal de votre organisme	
<input type="text"/>	
Ville	
<input type="text"/>	

	Enquête web effets A75 - A750
2. Vous	
Votre service	
<input type="text"/>	
Votre poste au sein de cet organisme ou service	
<input type="text"/>	
Nom	
<input type="text"/>	
Prénom	
<input type="text"/>	
Email	
<input type="text"/>	
Cochez les thèmes pour lesquels vous êtes directement concerné	
<input type="checkbox"/> Transport et mobilité	
<input type="checkbox"/> Activités économiques et emploi	
<input type="checkbox"/> Commerce	
<input type="checkbox"/> Aménagement	
<input type="checkbox"/> Activités touristiques	
<input type="checkbox"/> Démographie	
<input type="checkbox"/> Foncier, immobilier	
<input type="checkbox"/> Fiscalité	
<input type="checkbox"/> Enseignement supérieur et recherche	
<input type="checkbox"/> Agriculture	
<input type="checkbox"/> Environnement	
<input type="checkbox"/> Cadre de vie	



Enquête web effets A75 - A750

3. Précisions sur les effets pour lesquels vous êtes compétent

Les pages suivantes vous permettent de décrire précisément les effets de l'A75 constatés sur votre territoire et dans vos champs de compétences. Présentez jusqu'à 6 effets en répondant "oui" à la fin de cet effet.

Effet 1

Description précise de l'effet observé de l'A75 - A750 (Caractéristiques de l'effet, enjeux principaux, localisation, etc.)

Sélectionnez parmi vos compétences la ou les compétence(s) principale(s) concernée(s) par cet effet (2 maximum):

	Oui
Transport et mobilité	<input type="radio"/>
Activités économiques et emploi	<input type="radio"/>
Commerce	<input type="radio"/>
Aménagement	<input type="radio"/>
Activité touristique	<input type="radio"/>
Démographie	<input type="radio"/>
Foncier, immobilier	<input type="radio"/>
Fiscalité	<input type="radio"/>
Enseignement supérieur et recherche	<input type="radio"/>
Agriculture	<input type="radio"/>
Environnement	<input type="radio"/>
Cadre de vie	<input type="radio"/>

Vous jugez cet effet

- ☐ Significatif ☐ Très significatif

Vous jugez cet effet :

- ☐ Plutôt négatif ☐ Plutôt positif ☐ A la fois positif et négatif

Votre organisme mène-t-il des actions sur ce sujet ? (Projets, campagnes de communication, etc.)


- ☐ Oui ☐ Non

Si "oui" lesquelles


Quels sont les éléments d'analyse ou sources de données sur ce sujet dont vous disposez?

Quelle part de cet effet estimez-vous liée à l'infrastructure A75?

- ☐ < 25% ☐ 25% - 50% ☐ 50% - 75% ☐ 75% - 100%

	Enquête web effets A75 - A750
Quels dispositifs complémentaires ont participé à cet effet positif ? (deux réponses possibles)	
<input type="checkbox"/> Démarche d'accompagnement publique	<input type="checkbox"/> Autre démarche d'accompagnement
<input type="checkbox"/> Aucune démarche	
Précisez la démarche publique d'accompagnement	
<input type="text"/>	
Précisez l'autre démarche d'accompagnement (privée, etc.)	
<input type="text"/>	
Existe-t-il des facteurs ayant au contraire limité cet effet positif ?	
<input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non	
Si "oui", merci de décrire ces facteurs	
<input type="text"/>	
Citez les autres facteurs expliquant cet effet négatif de l'A75 ?	
<input type="text"/>	
Précisez les aspects négatifs de cet effet de l'infrastructure	
<input type="text"/>	
Des dispositifs de compensation de l'effet négatif de l'infrastructure ont-ils été mis en place ?	
<input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non	
Merci de préciser succinctement les dispositifs de compensation de cet effet négatif mis en place	
<input type="text"/>	
La mise en service de la dernière section de l'A75 entre Pézenas et Béziers a-t-elle contribué à cet effet ?	
<input type="radio"/> Beaucoup <input type="radio"/> Un peu <input type="radio"/> Pas du tout	
Si cette dernière section a eu "beaucoup" ou "un peu" d'impact, merci de préciser cet impact :	
<input type="text"/>	

Les répondants pouvaient renseigner jusqu'à six effets.



Enquête web effets A75 - A750

Récapitulatif général


Pour finir, trois questions rapides permettent d'avoir votre appréciation générale sur les effets de l'A75 dans votre champ de compétence. L'enquête est presque terminée.

Pour chacun des thèmes, quelle a été l'importance des effets directs ou indirects de l'A75 sur votre territoire?

	Non significatif	Significatif	Très significatif	Ne se prononce pas
Transport et mobilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Activités économiques et emploi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Commerce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Activité touristique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Démographie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Foncier, immobilier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiscalité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enseignement supérieur et recherche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Agriculture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cadre de vie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Diriez-vous, pour chacun des thèmes suivants, que les effets de l'A75 ont été globalement plutôt positifs, ou négatifs?

	Plutôt positifs	Plutôt négatifs	Ne se prononce pas
Transport et mobilité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Activités économiques et emploi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Commerce	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aménagement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Activité touristique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Démographie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Foncier, immobilier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiscalité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enseignement supérieur et recherche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Agriculture	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cadre de vie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Enquête web effets A75 - A750

Diriez-vous pour chacun des thèmes que les effets de l'A75 ont été locaux, régionaux, nationaux ou internationaux? (trois réponses possibles par thème)

	Locaux	régionaux	Nationaux	Internationaux	ne se prononce pas
Transport et mobilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Activités économiques et emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commerce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aménagement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Activité touristique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Démographie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Foncier, immobilier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiscalité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enseignement supérieur et recherche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Agriculture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Environnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cadre de vie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Remarques sur cette enquête :



Enquête web effets A75 - A750



Merci d'avoir pris le temps de répondre à ce questionnaire.

Vous pouvez maintenant enregistrer vos réponses et les modifier ultérieurement à l'aide du mot de passe indiqué ci-dessous (Clé) et en utilisant le lien :

<http://www.sphinxonline.net/LISEA/enqueteweba75/modification.htm>

Après avoir cliqué sur "envoyer", une page internet contenant un rappel de vos réponses, le lien pour les modifier et le mot de passe va apparaître. N'oubliez pas de conserver ces informations si vous souhaitez modifier vos réponses ultérieurement.

Clé

3°) Liste de diffusion de l'enquête Web A75

Type d'acteurs		Acteurs	
Compétences	Structure	Nom	Raison sociale
Compétences générales / multiples	DREAL	DREAL Languedoc-Roussillon	Services de l'Etat
		DREAL Midi-Pyrénées	Services de l'Etat
	DDT	DDT Aveyron	Services de l'Etat
		DDTM Hérault	Services de l'Etat
	SGAR	SGAR Languedoc Roussillon	Services de l'Etat
	Préfecture	Préfecture de l'aveyron	Services de l'Etat
	Région	Région Midi-Pyrénées	Collectivité Territoriale
		Région languedoc Roussillon	Collectivité Territoriale
	Conseil général	Conseil Général de l'Hérault	Collectivité Territoriale
		Conseil Général de l'Aveyron	Collectivité Territoriale
	Communauté de Commune	Communauté d'Agglomération de Montpellier	EPCI
		Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée	EPCI
		Communauté de communes de Sévérac le Château	EPCI
		Communauté de communes du Clermontais	EPCI
		Communauté de communes Lodévois et Larzac	EPCI
		Communauté de communes Vallée de l'Hérault	EPCI
		Communauté de Communes Millau Grands Causses	EPCI
		Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	EPCI
		Communauté de Communes Pays de Thongue	EPCI
	Commune	Ville de Sévérac-le-Château	Commune
		Ville Millau	Commune
		Ville de Lodève	Commune
		Ville de Clermont-d'Hérault	Commune
		Ville de Pézenas	Commune
		Ville de Lauroux	Commune
		Ville de le Caylar	Commune
		Ville de Béziers	Commune
		Ville de Montpellier	Commune
	Conseil de développement	Conseil de Développement de Montpellier Agglomération	Organisme consultatif
		Conseil de développement de l'Agglomération de Béziers	Organisme consultatif
	Conseil économique et social	CESR Languedoc Roussillon	Organisme consultatif
		CESR Midi-Pyrénées	Organisme consultatif
Transport et mobilité	SNCF	SNCF Languedoc-Roussillon	EPIC
	RFF	RFF-Direction Régionale Midi-Pyrénées	EPIC
		RFF-Direction Régionale Languedoc roussillon	EPIC
	FNAUT	FNAUT Languedoc roussillon	Association
		FNAUT Midi-Pyrénées	Association
	DIR	DIR Massif central	Services de l'Etat

Type d'acteurs		Acteurs	
Compétences	Structure	Nom	Raison sociale
Transport et mobilité	SNCF	SNCF Languedoc-Roussillon	EPIC
		RFF-Direction Régionale Midi-Pyrénées	EPIC
	RFF	RFF-Direction Régionale Languedoc roussillon	EPIC
		FNAUT Languedoc roussillon	Association
	FNAUT	FNAUT Midi-Pyrénées	Association
Activité économique et emploi	Entreprises privées	DIR Massif central	Services de l'Etat
		Système U (centrale régionale Sud)	Entreprise privée
		LA MERIDIONALE DES BOIS ET MATERIAUX	Entreprise privée
		SAS VESTAS FRANCE	Entreprise privée
		CAMERON FRANCE	Entreprise privée
		ARCADIE SUD OUEST	Entreprise privée
		RAYNAL ET ROQUELAURE	Entreprise privée
		SOCIETE COOPERATIVE AGRICOLE UNICOR	Entreprise privée
		SEBAZAC DISTRIBUTION	Entreprise privée
		MALRIEU DISTRIBUTION	Entreprise privée
		ORCHESTRA-PREMAMAN	Entreprise privée
		ETS BAURES-PRODUITS METALLURGIQUES	Entreprise privée
		ADVINI	Entreprise privée
	CCI	CCI Montpellier	Organismes consulaires
		CCI Aveyron	Organismes consulaires
		CCI Béziers Saint-Pons	Organismes consulaires
		CCI International Languedoc-Roussillon	Organismes consulaires
	Chambre des métiers	Chambre des métiers et de l'artisanat de l'hérault	CMA HERAULT
	développement	Aveyron Expansion	développement - Conseil
	Pôle Emploi	Maison de l'Emploi Pays Coeur d'Hérault	organisme de développement
		Pôle Emploi Languedoc Roussillon	organisme de développement
		Pôle emploi Midi-Pyrénées	organisme de développement
	DIRECCTE	DIRECCTE - Unité territoriale de l'Aveyron	Services de l'Etat
		DIRECCTE - Unité territoriale de l'Hérault	Services de l'Etat
Aménagement	SCOT	Syndicat Mixte du SCOT du Biterrois (Béziers)	Syndicat Mixte
Tourisme et loisirs	Département du Tourisme	Hérault Tourisme - Agence de développement touristique	Agence touristique
		Comité Départemental du Tourisme de l'Aveyron	Agence touristique
	Office de tourisme	Office du Tourisme de Montpellier	Agence touristique
		Office de Tourisme du Pays Sévérageais	Agence touristique
	grotte de Label	Grotte de Label	
Associations pour le tourisme		Association la Méridienne	Associations
		Association des perles vertes de l'A75	Associations
Foncier, immobilier, habitat	Chambres des notaires	Chambre départementale des notaires Hérault	Organismes consulaires
		Chambre départementale des notaires Aveyron	Organismes consulaires
		Conseil Régional des Notaires de Montpellier (Aveyron inclus)	Organismes consulaires
Enseignement supérieur et recherche	Université	Centre Universitaire Du Guesclén (Béziers)	Université
		Université Montpellier 1	Université
		Université Montpellier 2 Sciences et Techniques	Université
		Université Paul Valéry Montpellier 3	Université
Agriculture	Chambre d'agriculture	Chambre d'Agriculture de l'Hérault	Organismes consulaires
		Chambre d'Agriculture de l'Aveyron	Organismes consulaires
Environnement / Cadre de vie	DRAC	DRAC Languedoc Roussillon	Services de l'Etat
		DRAC Midi Pyrénées	Services de l'Etat
	SAFER	SAFER Languedoc Roussillon	Société Anonyme
		SAFER Aveyron-Lot-Tarn	Société Anonyme
	ONEMA	ONEMA Service départemental de l'Hérault	Etablissement Public
		ONEMA Service départemental de l'Aveyron	Etablissement Public
	ONF	ONF Méditerranée - Agence interdépartementale Hérault - Gar	EPIC
		ONF Sud Ouest - Agence interdépartementale Aveyron-Lot-Tarn	EPIC
	Parc naturel	PNR des Grandes Causses	Etablissement Public
	Parc naturel	PNR du Haut Languedoc	Etablissement Public
	Associations naturalistes	Action Environnement Hérault	Association
		Association environnement pour l'Hérault	

Annexe 5 : Liste des entretiens et personnes rencontrées

La liste des entretiens et personnes rencontrées est la suivante :

- Comité Départemental du Tourisme de l'Aveyron
 - M. Gavalda, Directeur du Comité Départemental du Tourisme de l'Aveyron (CDT)
- Chambre d'Agriculture de l'Aveyron
 - Mme. Labit, Chef du Service Aménagement,
 - M. Agulhon, Agriculteur, Élu à la Chambre d'Agriculture.
- Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aveyron
 - Mme Sabine Ricard, Service Études et territoire
- Communauté de Communes Lodévois et Larzac et Via75
 - M. Madani, Vice-Présidence de la Communauté de Commune
 - Mme Meyrieu, Chargée de Mission ViaA75
- Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée
 - M. Tribilac, Directeur des ressources techniques ;
 - M. Lahrach Chargé de Mission Foncier, Immobilier d'entreprises et parcs d'activités,
 - Mme Dupuis, Service prospective Aménagement et Foncier
 - M. Maurand DGST
- Agence Départementale du Tourisme de l'Hérault
 - M. Delerue, Activités Pleine Nature - Coordination territoires
 - Mme. Fontenau, stratégie touristique, mise à disposition par le Pays-Cœur-d'Hérault
- Communauté de Communes du Clermontais
 - M. Rio, Service Aménagement du Territoire
- Communauté de Communes Vallée de l'Hérault
 - Mme Pourcel Directrice du Service Développement Economique
- Chambre d'Agriculture de l'Hérault
 - M. Lachenal, chargé de mission Foncier, Grands Chantiers,
- Chambre de Commerce et d'Industrie Béziers Saint-Pons
 - Mme Avela, Mission développement territorial
- Direction Interdépartementale des Routes Massif-Central, District Sud
 - M. Bibal
- Jean-Paul Volle, Géographe-Urbaniste
- Pays Cœur-d'Hérault (SCoT et Agence de Développement Économique)
 - M. Vincent Salignac, Chef de projet SCoT
 - Mme Ferry, Responsable Agence de Développement Économique

Les comptes rendus exhaustifs d'entretien font l'objet d'un document spécifique.

Annexe 6 : Liste des acronymes

Acronyme	Signification
ADT	Agence Départementale du Tourisme
APS	Avant-Projet Sommaire
BNA	Bénéfice Net Actualisé
CA	Communauté d'Agglomération
CCI	Chambre de Commerce et de l'Industrie
CCTP	Cahier des Clauses Techniques et Particulières
CDT	Comité Départemental du Tourisme
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
DDT	Direction Départementale des Territoires
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ETP	Equivalent Temps Plein
EUP	Enquête d'Utilité Publique
FCD	Floating Car Data (~données GPS)
ha	hectare
HT	Hors Taxe
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
OD	Origine - Destination
PC	Période Creuse
PIB	Produit Intérieur Brut
PL	Poids Lourd
PP	Période de Pointe
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SHON	Surface Hors Œuvre Nette
TIC	Télécommunications Information et Communications
TMJA	Taux Moyen Journalier Annuel
TP01	Travaux Publics 01 (indice d'inflation des coûts de la construction)
TRI	Taux de Rentabilité Interne
TTC	Toutes Taxes Comprises
TV	Tous Véhicules
TVAM	Taux de Variation Annuelle Moyen
VL	Véhicule Léger

ZA	Zone d'Activité
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZC	Zone Commerciale