

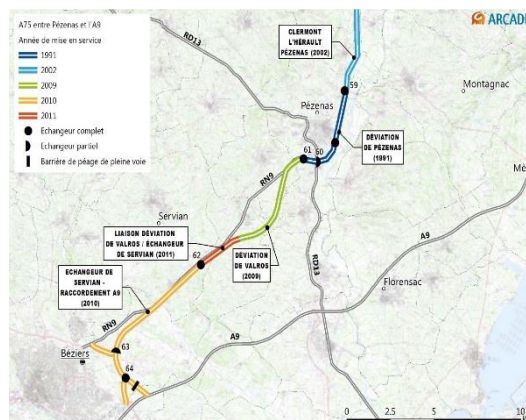
DREAL Languedoc Roussillon

# Autoroute A75 - Section Pézenas- A9

Bilan socioéconomique au titre de la LOTI

## Phase 2 - Bilan Loti de la section Pézenas - A9

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** 0143-12-002375  
**Chef de Projet** MAINGUY Samuel  
**Auteur principal** BGU / AGO

**Nombre total de pages** 112

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	06/03/2015	Première diffusion	BGU/AGO	SMA	YED
A2	27/08/15	Prise en compte des remarques concernant le chapitre 5	BGU	SMA	YED
A10	21/12/2015	Remarques CEREMA du 30/09/2015	BGU	SMA	YED
B	05/01/2016	Version finalisée	SMA	SMA	YED
B1	24/05/2016	Reprises remarques CEREMA 18/5/2016	SMA	SMA	YED
C	02/09/2016	Reprises remarques CEREMA 10/6/2016	SMA	SMA	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

<b>1</b>	<b>Synthèse.....</b>	<b>10</b>
1.1	Synthèse globale .....	10
1.2	Synthèse détaillée .....	11
<b>2</b>	<b>Présentation générale .....</b>	<b>14</b>
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.....	17
2.2.3	Objectifs de l'aménagement .....	18
2.3	Définition de l'aire d'étude .....	19
2.4	Cadrage macroéconomique .....	20
2.4.1	Population.....	20
2.4.2	Nombre d'emplois au total et par secteur d'activité et chiffres du chômage .....	22
2.4.3	PIB.....	24
2.4.4	Croissance générale des trafics.....	25
2.4.5	Demande de transport de marchandises par région.....	26
2.4.6	Principaux éléments du cadrage macroéconomique .....	27
<b>3</b>	<b>Volet « Contribution de l'infrastructure au développement du territoire » .....</b>	<b>28</b>
3.1	Méthodologie – thèmes étudiés - sources disponibles .....	28
3.1.1	Méthodologie et thèmes étudiés .....	28
3.1.2	Sources disponibles.....	28
3.2	Effets indirects sur l'activité économique.....	30
3.2.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique .....	30
3.2.2	Effets sur l'activité économique .....	30
3.2.3	Comparaisons des effets prévus et observés .....	34
3.3	Effets indirects spécifiques sur l'emploi .....	35
3.3.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique .....	35
3.3.2	Analyse de l'évaluation de l'emploi .....	35
3.3.3	Effets sur l'emploi .....	35
3.3.4	Comparaisons des effets prévus et observés .....	36
3.4	Effets indirects sur le tourisme .....	37

3.4.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique .....	37
3.4.2	Contexte et attentes des acteurs du tourisme.....	37
3.4.3	Effets sur le tourisme .....	37
3.4.4	Comparaisons des effets prévus et observés .....	39
3.5	Effets indirects sur le secteur agricole .....	40
3.5.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique .....	40
3.5.2	Effets sur le secteur agricole.....	40
3.5.3	Comparaisons des effets prévus et observés .....	41
3.6	Effets indirects sur la démographie, le foncier et l'habitat.....	43
3.6.1	Rappel des prévisions des dossiers d'enquête d'utilité publique .....	43
3.6.2	Évolution de la population (INSEE).....	43
3.6.3	Effets sur la démographie, le foncier et l'habitat .....	44
3.6.4	Comparaisons des effets prévus et observés .....	45
<b>4</b>	<b>Volet « Transport et économie de l'opération » .....</b>	<b>46</b>
4.1	Cadrage général.....	46
4.1.1	Rappel des objectifs .....	46
4.1.2	Méthodologie .....	46
4.1.3	Données sources .....	48
4.1.4	La situation de référence .....	49
4.2	Analyse des coûts .....	50
4.2.1	Coûts de construction .....	50
4.2.2	Coûts d'exploitation .....	53
4.3	Analyse des trafics .....	54
4.3.1	Trafic prévus .....	54
4.3.2	Trafics observés .....	56
4.3.3	Reconstitution des trafics en situation de référence .....	66
4.3.4	Évaluation des reports de trafic .....	69
4.3.5	Comparaison entre les trafics prévus et observés .....	74
4.3.6	Synthèses de l'analyse des trafics .....	76
4.4	Analyse de la sécurité routière .....	77
4.4.1	Présentation des données .....	77
4.4.2	Effets prévus.....	77
4.4.3	Effets observés .....	78

4.4.4	Comparaison des effets du projet sur la sécurité routière.....	81
4.5	Analyse des conditions de circulation.....	82
4.5.1	Gains de temps prévus.....	82
4.5.2	Gains de temps observés.....	82
4.5.3	Comparaison entre les gains de temps prévus et observés.....	87
4.6	Évaluation de la qualité de service de l'infrastructure.....	88
4.6.1	Rappel des conclusions générales de l'enquête.....	88
4.6.2	Résultats de l'enquête pour les anciens usagers de la RN9.....	88
4.7	Analyse de la rentabilité socio-économique.....	90
4.7.1	Évaluation ex-ante : rappel du contenu de la DUP.....	90
4.7.2	Évaluation ex-post.....	91
4.7.3	Rapprochement entre les évaluations ex-ante et ex-post.....	93
4.7.4	Évaluation ex post selon l'instruction cadre de 2007.....	94
	<b>Annexe 1 : Enquête satisfaction après des usagers.....</b>	<b>96</b>
	<b>Annexe 2 : Enquête web à destination des acteurs.....</b>	<b>105</b>
	<b>Annexe 3 : Liste des entretiens et personnes rencontrées.....</b>	<b>116</b>
	<b>Annexe 4 : Liste des acronymes.....</b>	<b>117</b>

## Liste des tableaux

Tableau 1	Principales caractéristiques des sections mises en service	17
Tableau 2	Population 2011 et son évolution depuis 2006	20
Tableau 3	Emploi 2011 et son évolution depuis 2006	22
Tableau 4	PIB 2005 des départements et de l'Hérault, en comparaison avec la France	24
Tableau 5	Tableau des données sources pour l'analyse quantitative	49
Tableau 6	Coût de construction TTC prévu en MF97	50
Tableau 7	Synthèse du coût de construction HT prévu en MF97 et M€13	50
Tableau 8	Coût de construction TTC et HT observé	51
Tableau 9	Décomposition du coût d'investissement observé en euros 2013 TTC	51
Tableau 10	Comparaison des coûts d'investissement HT	52
Tableau 11	Coûts d'exploitation observés	53
Tableau 12	Récapitulatif des trafics prévus (TMJA)	55
Tableau 13	Données de trafics disponibles sur la RN9 au niveau de Mont-Blanc	60
Tableau 14	Trafics sur la RD13	62

Tableau 15 Trafics sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2	64
Tableau 16 Trafics sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et le diffuseur de Saint-Jean-de-Védas	65
Tableau 17 Tableau récapitulatif des trafics observés (TMJA) sur l'A75, la RN9, la RD13 et l'A9	65
Tableau 18 Trafics reconstitués en situation de référence sur l'A75 en amont de la dernière section (déviations de Pézenas)	66
Tableau 19 Trafics reconstitués en situation de référence sur la RN9	67
Tableau 20 Trafics reconstitués en situation de référence sur la RD13	67
Tableau 21 Trafics reconstitués en référence sur l'A9 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2	67
Tableau 22 Trafics reconstitués en référence sur l'A9 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Saint-Jean-de-Védas	68
Tableau 23 Récapitulatif des reports de trafics	69
Tableau 24 Répartition des reports de trafics sur l'A75	70
Tableau 25 Comparaison des trafics prévus et observés	74
Tableau 26 Taux d'accidentologie observés en P1 et P2	79
Tableau 27 Gains d'accidentologie en situation de projet par rapport à la situation de référence	80
Tableau 28 : Définition des périodes horaires pour le calcul des gains de temps	83
Tableau 29 Proportion de trafic s'écoulant aux différents créneaux temporels considérés	85
Tableau 30 Récapitulatif des gains de temps	86
Tableau 31 Coûts liés à l'insécurité routière dans la circulaire de 1995	90
Tableau 32 Éléments d'évaluation socio-économique ex-ante issu du dossier d'enquête préalable	91
Tableau 33 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex ante	91
Tableau 34 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex post (méthodologie 1995)	92
Tableau 35 Comparaison des indicateurs de rentabilité socio-économique ex ante et ex post	93
Tableau 36 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex post selon la méthodologie en vigueur	94
Tableau 37 Composantes actualisées de l'avantage net en millions d'euros 2013 (ex post, méthodologie 2007)	95
Tableau 38 Bilan ex post par acteurs selon la méthodologie en vigueur (euros 2013, actualisé en 2011)	95
Tableau 39 : Répartition par types de véhicules	98
Tableau 40 : Répartition des OD par longueur	99
Tableau 41 : Motifs de déplacements	99
Tableau 42 : Fréquences d'utilisation et motifs	100
Tableau 43 Compétences des répondants	107

## Liste des figures

Figure 1 : Plan de situation	16
Figure 2 : Carte de l'année de mise en service (Source : CCTP, CETE, DREAL)	17
Figure 3 : Périmètres d'étude	19
Figure 4 – Population en 2011 et évolution depuis 2006 dans l'Hérault (INSEE)	20
Figure 5 – Emploi en 2011 et évolution depuis 2006 dans l'Hérault (INSEE)	22
Figure 6 : Répartition des emplois par secteurs d'activité en 2010 (INSEE)	23
Figure 7 : Évolution du taux de chômage dans l'Hérault et en France métropolitaine (INSEE)	23
Figure 8 – Taux de chômage en 2011 (INSEE)	24
Figure 9 : Évolution du PIB et du taux de chômage du Languedoc-Roussillon – Source INSEE	25
Figure 10 : Circulation sur le réseau routier national	26
Figure 11 – Emploi 2011 et évolution de l'emploi 2006-2011 (INSEE)	35
Figure 12 – Emploi 2011 et évolution de l'emploi 2006-2011 (INSEE)	43
Figure 13 : schéma de la démarche d'un bilan LOTI	47
Figure 14 Trafics prévus dans l'évaluation le dossier d'étude préalable de 1997 (notice du tome 1)	54
Figure 15 Carte de localisation des points de comptage	57
Figure 16 Évolution du niveau de trafic sur l'A75 (déviations de Pézenas) entre 1992 et 2013 - TMJA TV	58
Figure 17: Récapitulatif des comptages A75 au droit de Béziers - TMJA 2012	59
Figure 18 Évolution du niveau de trafic sur la RN 9 entre 1992 et 2011 - TMJA TV	60
Figure 19 : Évolution des trafics sur la RN9	61
Figure 20 Évolution du niveau de trafic sur la RD 13 entre 2007 et 2012 - TMJA TV	62
Figure 21 Évolution du niveau de trafic sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2 - TMJA TV (source ASF)	63
Figure 22 Évolution du niveau de trafic sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Saint-Jean-de-Védas 2 - TMJA VL (source ASF)	64
Figure 23 Évolution du Trafic Moyen Mensuel OD Vienne – Montpellier (source ASF)	72
Figure 24 Composition du trafic TMJA 2012 de l'A75 entre Pézenas et l'A9	73
Figure 25 Illustration des profils de la RN9 et la RD13	75
Figure 26 : Méthode de quantification des impacts accidentologie	77
Figure 27 Évolution annuelle du taux d'accidentologie sur RN9, RD13 et A75 (source ONISR – DIR MC)	78
Figure 28 Évolution annuelle du taux d'accidentologie routière en France (source ONISR)	79
Figure 29 Gains de temps issus du dossier d'enquête préalable	82
Figure 30 Itinéraires sur lesquels ont été évalués les gains de temps de parcours	84



Figure 31 Postes d'amélioration par rapport à la RN9	89
Figure 32 Composantes actualisées des avantages en millions d'euros 2013 de l'évaluation (ex-post)	92
Figure 33 : Nationalité des automobilistes ayant répondu à l'enquête	98
Figure 34 : Typologie des répondants	106

# 1 Synthèse

## 1.1 Synthèse globale

**Le bilan LOTI de la dernière section de l'A75 entre Pézenas et l'A9 montre des écarts importants entre les prévisions et les effets observés sur les aspects de déplacements et de socio-économie, notamment une forte dérive des coûts d'investissement et une nette surestimation des gains de temps.**

Alors que les prévisions de trafic ont été proches de ce qui est observé, la structure du trafic n'a pas été bien estimée avec des reports de trafic depuis la RN9 surestimés et des reports depuis la RD13 sous-estimés. Cela peut être provenir du fait que la RN9 n'est pas aussi attractive que son statut de route nationale l'indique et inversement pour la RD13, bien aménagée.

Les temps de parcours sur la nouvelle infrastructure sont conformes au prévisionnel. Par contre, les gains de temps apportés par le projet ont été surestimés en raison, a priori, d'une non-prise en compte des gains de temps plus limités pour les déplacements locaux qui représentent une part importante du trafic.

De plus, le projet a subi une dérive très forte des coûts d'investissement à la charge de l'État en raison d'une accumulation de charges supplémentaires principalement en lien avec l'archéologie et les ouvrages hydrauliques de l'infrastructure.

Le bilan socio-économique recalculé a posteriori est ainsi déficitaire de -250M€, très éloigné du bilan positif prévu de 900M€. Cela s'explique notamment par la dérive des coûts d'investissement, la surestimation probable des gains de temps ou l'étalement de la durée de construction.

**Globalement les effets de la dernière section de l'A75 sur le territoire (économie, emplois, tourisme, agriculture, démographie) ont été plutôt bien anticipés.**

La mise en service du projet A75 a conduit à une réorientation vers l'est de l'agglomération biterroise en rupture avec les années 80 et 90. La mise en service de la dernière section a favorisé le dynamisme économique de l'agglomération, avec notamment la création de plusieurs zones d'activité, particulièrement dans la logistique. Néanmoins, le reste du territoire traversé n'a pas autant bénéficié économiquement de la mise en service de l'axe, avec certains projets de zones d'activité ou commerciales qui n'ont pas vu le jour (à Valros ou Pézenas). La mauvaise conjoncture économique des dernières années a aussi freiné les projets et le dynamisme économique.

Comme prévu, la mise en service de l'A75 a favorisé une réorganisation de l'offre touristique qui a permis de mieux exploiter le potentiel touristique du biterrois (avec le tourisme patrimonial et l'oénotourisme) et du Cœur d'Hérault qui reste limité. Il s'agit surtout d'une clientèle attirée par la nouvelle offre touristique alors que la clientèle de passage est plus faible que prévue. La création récente de l'association « ViA75 » devrait permettre de redynamiser cette clientèle.

L'impact sur l'agriculture est avant tout de la consommation de terres agricoles, surtout viticoles, qui a engendré beaucoup moins de remembrement que prévu. Comme anticipé, le projet a aussi engendré une spéculation foncière avec une artificialisation des terrains à proximité de l'A75. Le projet est aujourd'hui largement intégré par le monde agricole qui bénéficie de gains d'accessibilité importants.

Enfin, un dynamisme démographique a été observé le long de l'axe, conformément aux prévisions, grâce à une meilleure accessibilité. En favorisant la périurbanisation, le projet a aussi revitalisé des petites communes (Montblanc, Caux). Toutefois, hors de l'agglomération de Béziers, il semble que ces effets très importants sur les territoires aient été peu anticipés par les collectivités situées le long de l'axe.

## 1.2 Synthèse détaillée

### Effets sur les transports et déplacements :

Le trafic observé sur l'A75 en 2012 est de 27 300 véhicules, légèrement supérieur aux prévisions de + 5%, soit + 1 400 véhicules.

En tenant compte de la RN9 et de la RD13 qui représentent 80% du trafic d'A75 entre Pézenas et l'A9, le trafic observé sur le corridor est globalement conforme aux prévisions (+3%).

En revanche les reports de trafics depuis la RN9 ont été fortement sous-estimés, et inversement ceux depuis la RD13 ont été surestimés. Cela peut s'expliquer soit par une prise en compte théorique de l'attractivité de ces axes qui sont en réalité en décalage avec leur hiérarchie de nationale et de départementale, soit par une structure OD des déplacements 2010 imparfaitement reproduite, notamment sur la RN9 en l'absence d'enquête OD.

Les gains de temps prévus attribuables à la dernière section d'A75 étaient compris entre 10 et 18 minutes, comparables au gain de temps des véhicules reportés de la RN9 et effectuant l'intégralité de l'itinéraire. Cependant, l'estimation ex-post du gain de temps moyen est nettement inférieure, de l'ordre 5 minutes en moyenne pour les VL reportés sur l'A75. Cet écart s'explique a priori par l'absence d'évaluation des gains de temps pour les déplacements locaux (en lien avec Béziers) et n'empruntant pas les derniers tronçons entre les diffuseurs de Béziers et l'A9.

Les gains de sécurité, non chiffrés dans le dossier d'enquête préalable, n'ont pas pu être comparés avec ce qui a été observé. Cependant, le projet a permis une réduction du nombre d'accidents sur le corridor RN9, RD13 et A75 (en moyenne 1 accident et 1 tué par an).

### Économie de l'opération :

Les coûts de construction à la charge de l'État du projet ont subi une importante dérive, avec des coûts observés de 240M€<sup>2013</sup> contre des coûts prévus de 173M€<sup>2013</sup>, soit un surcoût de +39% (de l'ordre de 67 millions d'euros). Cet écart de coût important s'explique pour plus de 40% par la prise en charge de la réalisation du barreau de la Devèze (29 M€<sup>2013</sup>). Le reste du surcoût (38 M€<sup>2013</sup>) est lié à une accumulation de charges supplémentaires, principalement en lien avec l'archéologie et les ouvrages hydrauliques de l'infrastructure imposés par l'environnement traversé et la loi sur l'eau.

Compte tenu de la part d'investissement à la charge du concessionnaire, la dérive globale est de 68 M€, soit +25% du coût initial.

Les coûts d'exploitation, non chiffrés en prévision, n'ont pas pu être comparés avec ce qui a été constaté. Cependant, les coûts d'exploitations observés d'environ 16 500 €<sup>2013</sup>/km sont inférieurs à l'estimation obtenue à partir des valeurs tutélaires de l'instruction cadre de 2007 (environ 25 500 €<sup>2013</sup>, soit -35%).

### Bilan socio-économique

L'évaluation simplifiée réalisée ex-ante, c'est-à-dire avant mise en service du projet, aboutissait à un bénéfice actualisé positif de 937 millions d'euros 2013 avec un taux de rentabilité immédiate de 6%. Le bénéfice actualisé ex-post du projet est négatif avec une perte de plus de 250 millions d'euros et un taux de rentabilité interne de 5,2% selon la méthodologie utilisée ex ante (circulaire d'octobre 1995) avec les coûts et effets observés.

L'écart très important de plus de 1,1 milliard d'euros 2013 entre le bénéfice actualisé ex-ante et ex-post peut s'expliquer pour moitié environ par la dérive des coûts d'investissement et la surestimation probable des gains de temps.

Le reste de l'écart peut s'expliquer soit par une hypothèse de croissance des trafics après mise en service surestimée, soit par un allongement du temps de construction, ou soit par une mise en service tardive, le coût de construction évoluant plus rapidement que les gains de temps.

### **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 :**

Globalement les effets de la dernière section de l'A75 sur le territoire (économie, emplois, tourisme, agriculture, démographie) ont été plutôt bien anticipés.

Vis-à-vis de l'activité économique et de l'emploi, l'agglomération biterroise a réorienté son développement vers l'est depuis l'annonce du projet A75 à Béziers, en rupture avec les années 1980 et 1990. Comme prévu, la mise en service de la dernière section de l'A75 a permis de catalyser le développement de zones d'activités (la Méridienne, technoparc Mazerant, le Monestier) à l'est de l'agglomération de Béziers.

Mais au-delà de Béziers, le développement économique le long de l'A75 est plus limité. Les projets d'aire autoroutière de Valros ou de zone commerciale à Pézenas sont toujours à l'étude.

Vis-à-vis de l'emploi, il a été observé de fortes créations d'emplois sur certaines communes proches de l'A75 ayant créé une zone d'activité. Néanmoins, le taux de chômage a fortement augmenté suite à la crise de 2009, notamment sur la zone d'emploi de Béziers. La contribution de l'A75 à la dynamique de l'emploi est difficile à discerner dans ce contexte de crise économique nationale, et locale encore plus forte

Le tourisme du département demeure massivement tourné vers le littoral dans l'Hérault. Conformément aux prévisions, la mise en service de l'A75 a favorisé une réorganisation et une redynamisation de l'offre touristique qui a permis de mieux exploiter le potentiel touristique du biterrois et du Cœur d'Hérault qui reste néanmoins limité. La meilleure desserte de l'arrière-pays héraultais a contribué à une évolution du tourisme (notamment tourisme patrimonial et œnotourisme dans le biterrois) et à un développement sur un espace plus large, accompagnés par les acteurs locaux du tourisme. La création en 2013 de « ViA75 » a notamment permis de coordonner efficacement des structures associatives en faveur du développement touristique le long du linéaire de l'A75.

Selon les acteurs locaux, il s'agit principalement d'une nouvelle clientèle touristique attirée par une offre touristique renouvelée, alors que la clientèle de passage qui ferait un détour depuis l'A75 est plus limitée que prévue. La création initiale de dispositifs le long de l'A75 type « itinéraires découverte », « perles vertes » ou « villages étapes » n'a ainsi pas bien fonctionné.

Sur le plan agricole, la réalisation de l'A75 a nécessité de consommer plus de 100ha de terres viticoles. Contrairement aux prévisions, il y a eu peu de remembrement car il est délicat d'échanger des parcelles de vigne. Il y a eu ainsi des pertes économiques pour les coopératives viticoles, mais peu dans le biterrois. De plus, comme prévu, il a été observé une spéculation foncière importante avec des départs en retraite d'agriculteurs nombreux.

Enfin, l'A75, aujourd'hui largement intégré par les acteurs du monde agricole, a permis des gains d'accessibilité importants pour les agriculteurs de l'arrière-pays, avec un meilleur accès aux agglomérations.

Concernant l'habitat et le foncier, comme prévu, un fort développement de la population a été constaté dans les communes desservies par l'A75, mais avant la mise en service de sa dernière section, ce qui indiquerait un effet d'anticipation.

Le risque anticipé de périurbanisation est délicat à mettre en évidence mais il est pris en compte dans les documents d'urbanisme, notamment les PLU de l'agglomération de Béziers qui visent à encadrer le développement à l'est de l'agglomération où le foncier est disponible. Néanmoins, la planification effective de l'habitat reste limitée dans la mesure où elle n'est pas réalisée à l'échelle de l'aire urbaine, plus large que l'agglomération, et où l'attribution des permis de construire reste du ressort des mairies.

Cela a permis de revitaliser les petites communes (notamment Caux ou Montblanc), qui bénéficient d'une meilleure accessibilité territoriale mais aussi d'aménagements des centre-bourgs dans le cadre du 1% paysage.

## 2 Présentation générale

### 2.1 Introduction

La Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

L'objectif d'un bilan LOTI de la section Pézenas-A9 est d'évaluer les effets économiques et sociaux de la réalisation d'une infrastructure, de les comparer aux effets prévus lors de l'évaluation prévisionnelle du projet et d'expliquer les éventuels écarts constatés entre prévisions et réalisations. Le Bilan LOTI comporte un bilan socio-économique calculatoire ex-post de l'infrastructure comparé au bilan réalisé dans le dossier d'enquête préalable à la DUP.

## 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 Direction Interdépartementale des Routes (DIR) du Massif central. Seul le Viaduc de Millau et le raccordement à l'A9 sont soumis à un péage.

Dans sa partie Héraultaise, l'A75 se termine en se connectant à l'A9 au niveau de Béziers.

La carte suivante présente le plan de situation de l'autoroute A75 sur sa dernière section entre Pézenas et Béziers.





Figure 1 : Plan de situation

La section Pézenas-A9 objet du présent bilan constitue la partie sud terminale de l'autoroute A75, offrant une continuité autoroutière jusqu'à l'A9 en direction de l'Espagne. Elle vient terminer la mise à niveau autoroutière de l'axe historique de la RN9.



## 2.2.2 Présentation du projet

La section Pézenas-A9 (hors déviation de Pézenas) de l'A75 a été entièrement mise en service en 2011 et est composée de trois sous-sections (voir carte ci-dessous) :

- la déviation de Valros mise en service en 2009 ;
- la section entre l'échangeur de Servian et le raccordement à l'A9 mis en service en 2010 ;
- la liaison entre la déviation de Valros et l'échangeur de Servian mis en service en 2011.

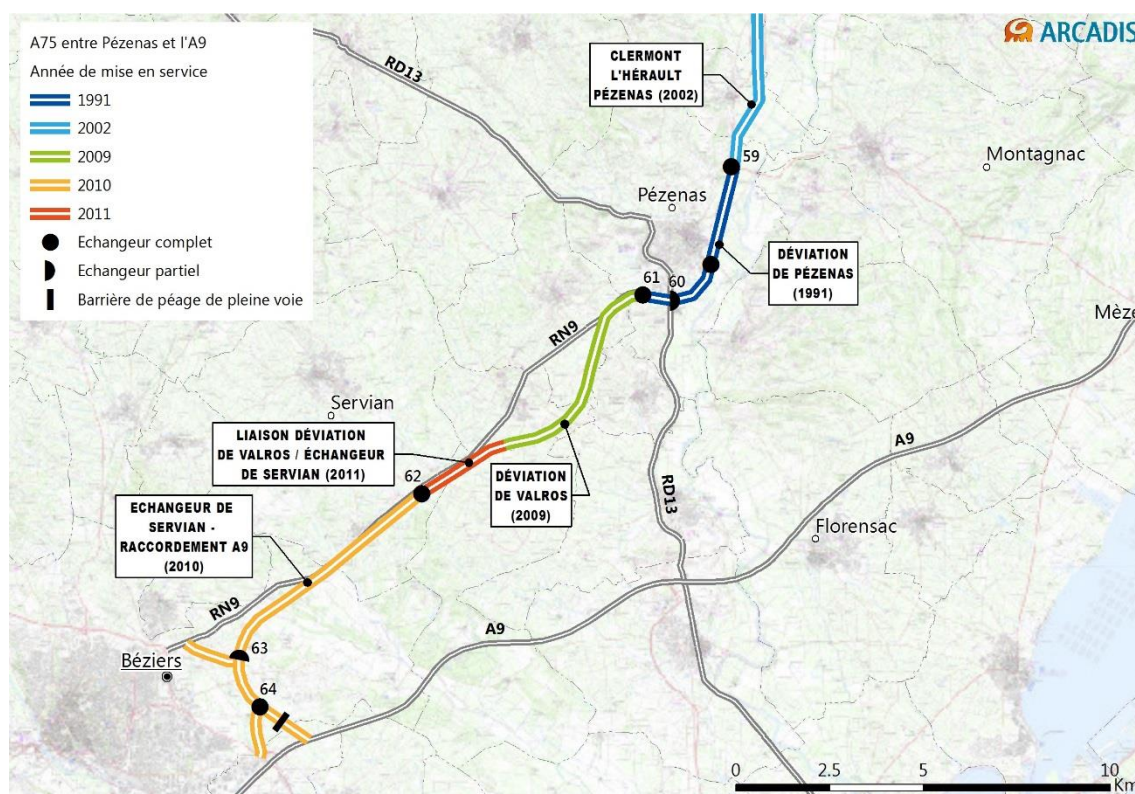


Figure 2 : Carte de l'année de mise en service (Source : CCTP, CETE, DREAL)

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

Tableau 1 Principales caractéristiques des sections mises en service

Sections	Longueur (km)	Année de mise en service	Nb de voies	Limitation de vitesse	Péage	Gestionnaire	Information du le dénivelé
Dévation de Pézenas (pr info)	6.5km	1991	2x2 voies	130	Non	État	Plaine de l'Hérault
Pézenas sud – Béziers, dont :	18km		2x2 voies	130	non	État	
- Déviation de Valros	6 km	2009	2x2 voies	130	non	État	
- Liaison Déviation de Valros / Échangeur de Servian	2.5 km	2011	2x2 voies	130	non	État	
- Échangeur de Servian / Raccordement A9	9.5 km	2010	2x2 voies	130	oui	État (hors section de l'échangeur 63 à l'A9 concédée à ASF)	

Ainsi, la section entre Pézenas et l'A9, objet du présent bilan LOTI, représente un linéaire d'environ 18km.

### 2.2.3 Objectifs de l'aménagement

#### Échelle nationale

Le PMRC 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 délestant la vallée du Rhône et l'autoroute A7 de 11 000 véhicules/jour en moyenne annuelle (22 000 véhicules/jour en période estivale). À ce titre, 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. Cette dernière section permet de terminer la continuité autoroutière et le réaménagement de la RN9.

#### Échelle locale

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 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.

Au-delà des grands objectifs, 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.

## 2.3 Définition de l'aire d'étude

Trois niveaux de zonage ont été définis pour l'analyse de la section Pézenas – A9 en cohérence avec l'aire d'influence de l'infrastructure sur les principaux thèmes considérés. Nous définirons ainsi :

- un périmètre immédiat regroupant les communes directement traversées par l'aménagement ou par les axes secondaires susceptibles de voir leur trafic capté par l'A75. 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,
- un périmètre rapproché 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,
- un périmètre étendu comprenant l'ensemble des communes du département de l'Hérault 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 caractérisé par l'A9, A75 incluant la RD13 pour le thème des trafics.

La carte suivante présente les périmètres rapproché et étendu décrits ci-dessus.

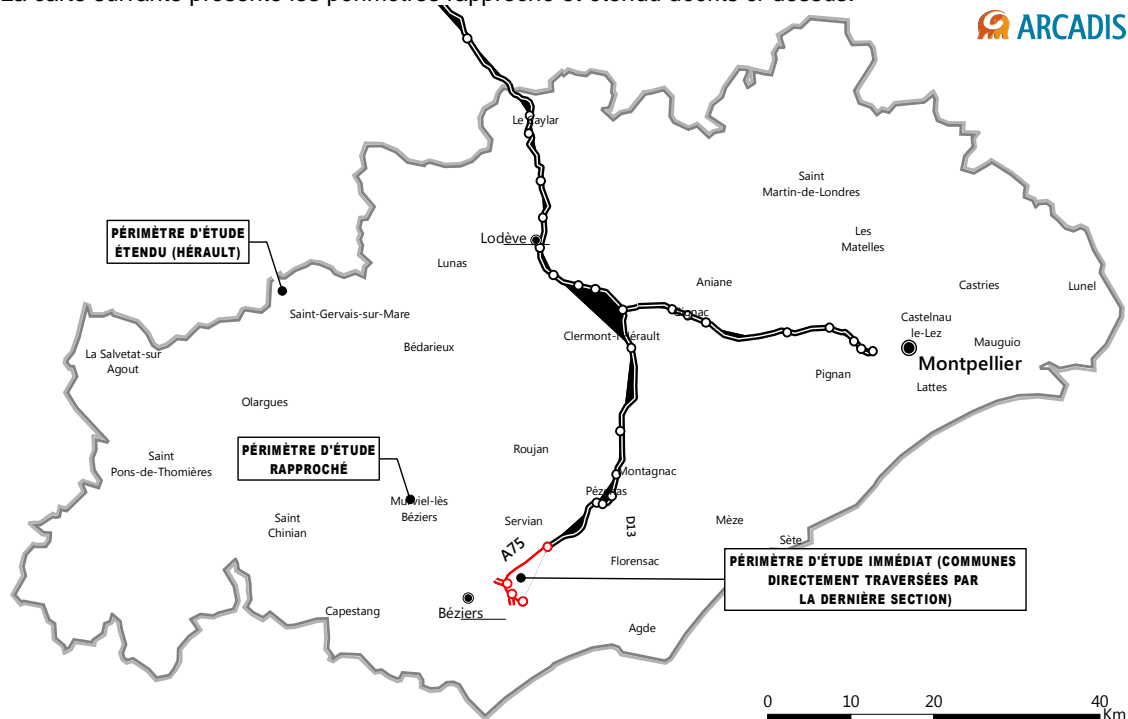


Figure 3 : Périmètres d'étude

## 2.4 Cadrage macroéconomique

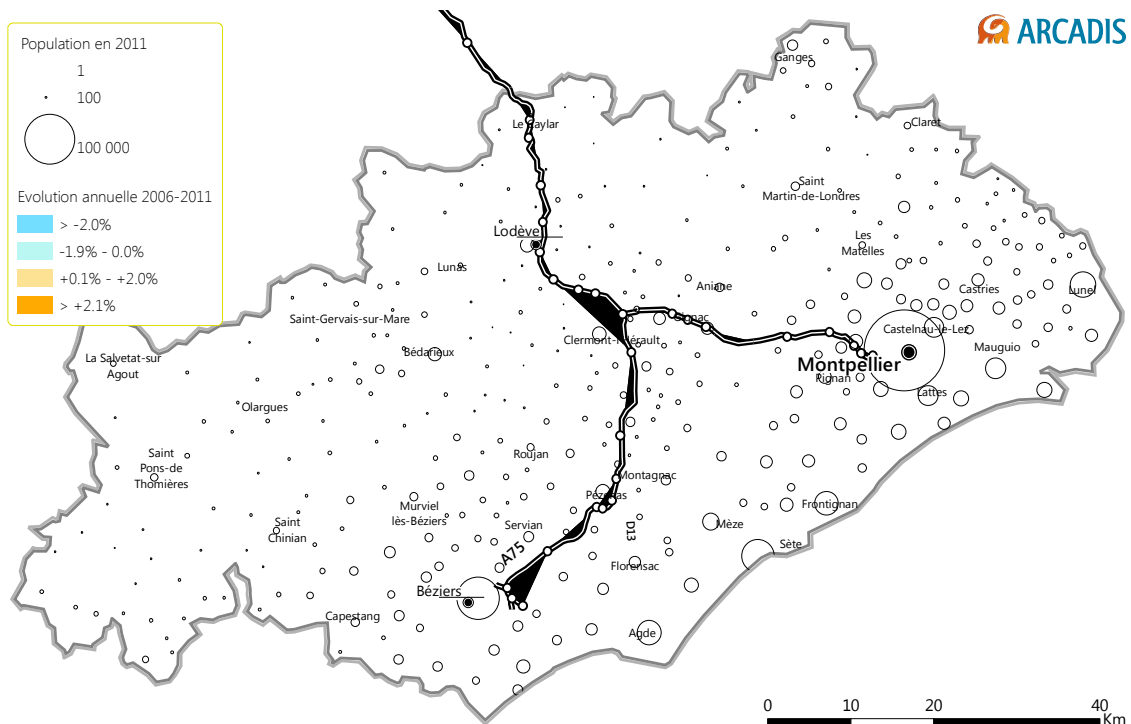
L'objet de ce cadrage macroéconomique est de présenter les évolutions socio-économiques pour le département de l'Hérault dans lequel s'insère la dernière section et au niveau national, en se concentrant sur les déterminants principaux du trafic voyageurs et marchandises.

### 2.4.1 Population

Le tableau et la carte ci-dessous présentent la population 2011 et son évolution depuis 2006.

**Tableau 2 Population 2011 et son évolution depuis 2006**

Population 2010 et évolution depuis 1999 (source : Insee)	Pop 2011 (millions)	TVAM 2006-2011
Hérault	1 M	+1,2%
France métropolitaine	63 M	+0,5%



**Figure 4 – Population en 2011 et évolution depuis 2006 dans l'Hérault (INSEE)**

L'Hérault a connu une forte croissance de sa population depuis 2006 et se situe parmi les 10 premiers départements sur le plan du dynamisme démographique. Les fortes croissances de population se concentrent particulièrement autour du triangle A750-A75.

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 2010, l'Hérault a connu un vieillissement de la population. Cependant, ce vieillissement s'est effectué sur un rythme légèrement plus lent qu'à l'échelle nationale. 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.

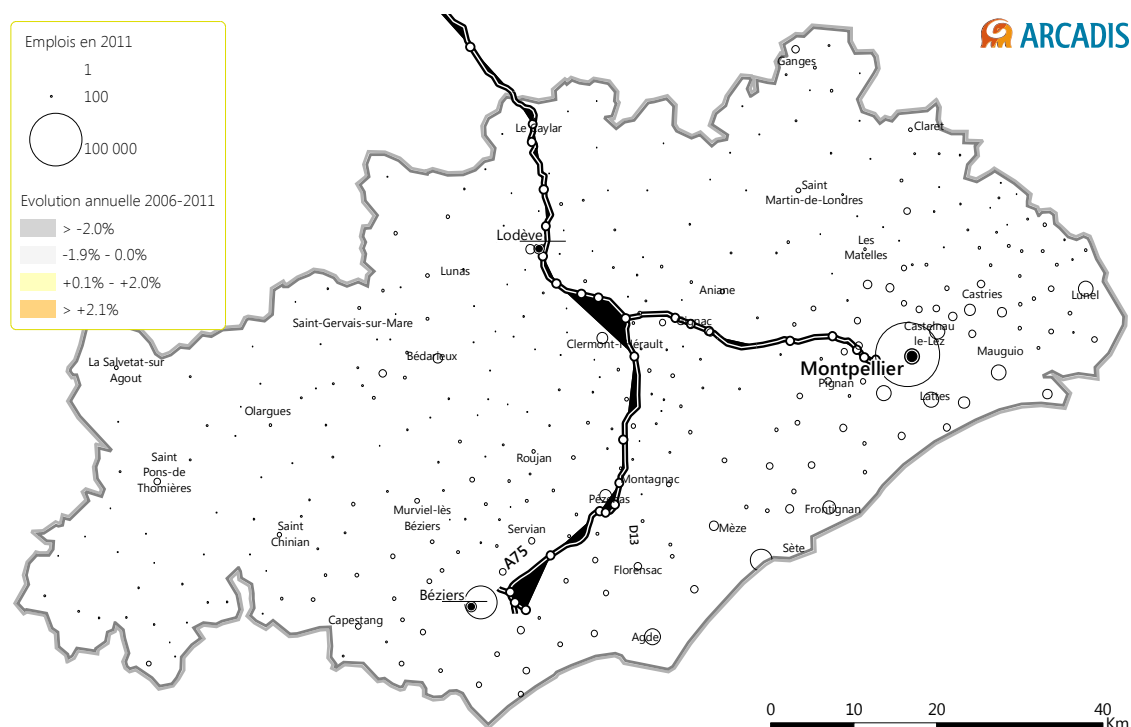
La population héraultaise, environ 1 M d'habitants en 2010, croît rapidement depuis 10 ans avec +1.2%/an entre 2006 et 2011. Le triangle de Clermont L'Hérault concentre de fortes croissances.

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

Le tableau et la carte ci-dessous présentent l'emploi en 2011 et son évolution depuis 2006.

**Tableau 3 Emploi 2011 et son évolution depuis 2006**

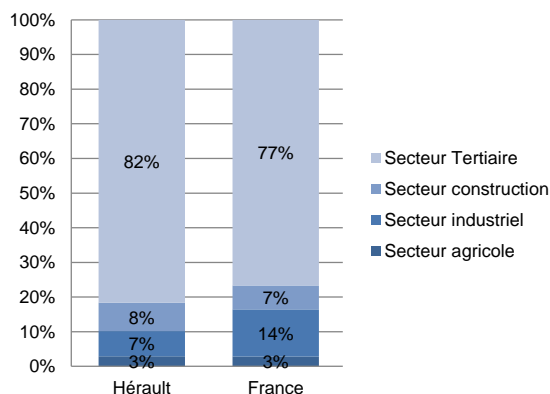
	Emplois en 2011 (milliers)	Évolution annuelle des emplois 2006-2011
Hérault	402	+1.9%
France métropolitaine	25 750	+0.4%



**Figure 5 – Emploi en 2011 et évolution depuis 2006 dans l'Hérault (INSEE)**

Les croissances de l'emploi sont fortes dans le cœur d'Hérault ainsi que dans la couronne périurbaine de Montpellier et de Béziers.

La croissance des emplois dans l'Hérault a été l'une des plus rapides au niveau national (4<sup>ème</sup> rang) et la croissance de l'emploi a été plus rapide que celle de la population.

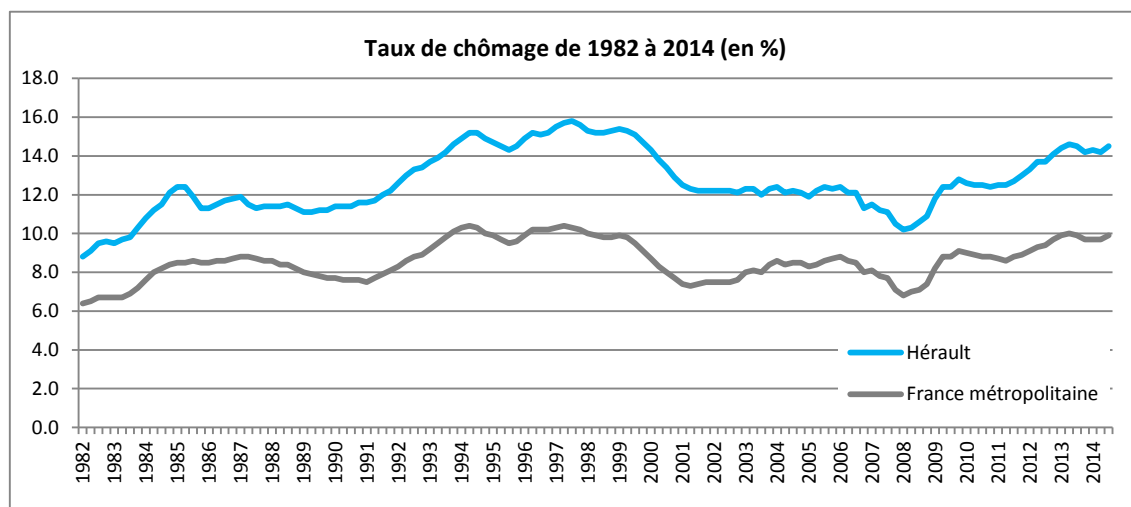


**Figure 6 : Répartition des emplois par secteurs d'activité en 2010 (INSEE)**

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 dans le département de l'Hérault.

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



**Figure 7 : Évolution du taux de chômage dans l'Hérault et en France métropolitaine (INSEE)**



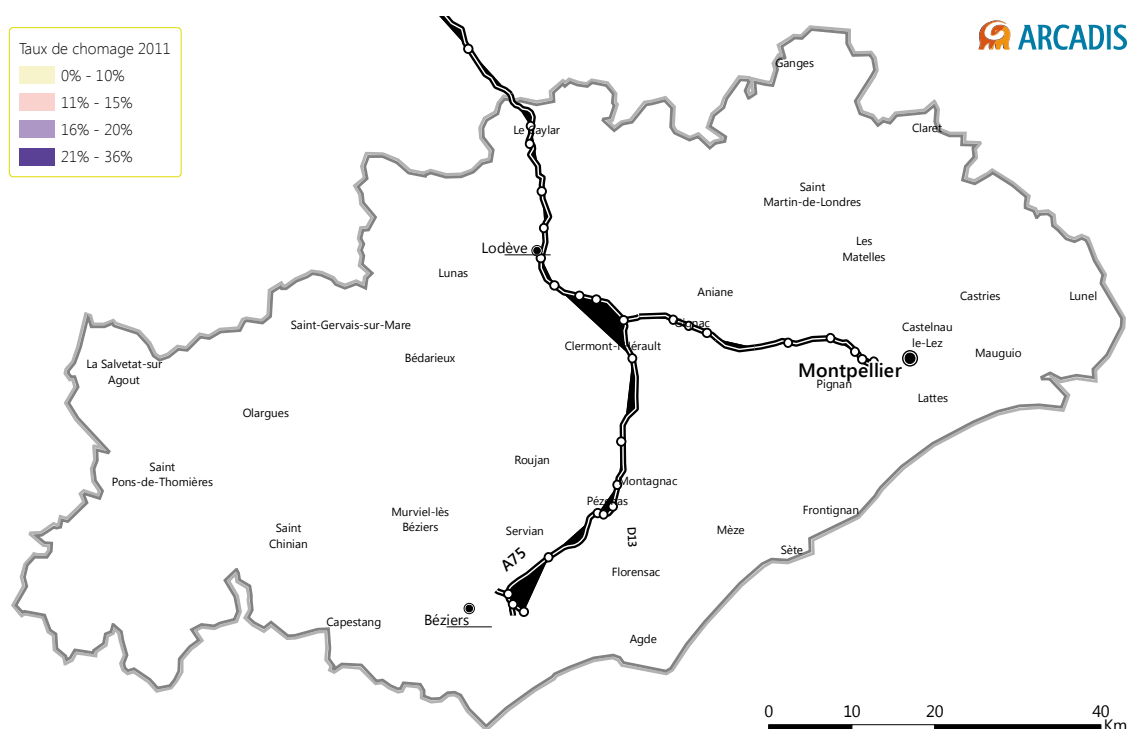


Figure 8 – Taux de chômage en 2011 (INSEE)

Le taux de chômage : l'Hérault évolue globalement de manière identique à la moyenne nationale mais il est supérieur de 3 à 5,5 points à la moyenne nationale (14,5% contre 9,9% au troisième trimestre 2014). 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.

Alors que le département de l'Hérault connaît des taux de chômage élevés, la couronne périurbaine nord de Montpellier se distingue par des taux inférieurs à la moyenne nationale.

En revanche, l'ensemble des cœurs d'agglomération du département est concerné par des taux de chômage supérieurs à 20% de chômage pour Béziers, Montpellier, Agde, Clermont L'Hérault, Pézenas et Lodève. Les taux de chômage sont ainsi élevés autour de l'A75.

L'Hérault est un département fortement tertiairisé qui a créé beaucoup d'emplois dans les 10 dernières années (+2.4%/an entre 1999 et 2010 contre 1.1% au niveau national) mais ce département souffre d'un taux de chômage élevé, particulièrement autour de l'A75.

### 2.4.3 PIB

Le tableau ci-dessous présente le PIB de l'Hérault en 2005, en comparaison avec la France. Ces deux départements représentent 1,3% du PIB national.

Tableau 4 PIB 2005 des départements 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
Hérault	22 840	22 999	65 264	22	46	26
France	1 726 068	27 397	68 928			



Bien qu'à la 22<sup>ème</sup> place en PIB absolu et à la 26<sup>ème</sup> place en termes de PIB par emploi, l'Hérault est à la 46<sup>ème</sup> place en PIB par habitant. La faiblesse du PIB par habitant s'explique d'abord par le taux de chômage élevé.

A l'échelle de la région Languedoc-Roussillon a connu une forte croissance de son Produit Intérieur Brut (PIB) de 1993 à 2007 et une réduction du taux de chômage. La croissance démographique et un tourisme dynamique ont soutenu les activités présentes, les activités tertiaires et la construction. Dans les années 90 et jusqu'à 2007, le chômage régional s'est plus résorbé et le PIB a plus augmenté qu'ailleurs. Malgré ce rattrapage, le PIB régional par habitant est resté l'un des plus bas des régions françaises. Puis, la crise de 2008-2009 a accentué les disparités régionales. La trajectoire de l'économie du Languedoc-Roussillon s'est différenciée de la plupart des autres économies régionales depuis 2008 : elle a résisté jusqu'en 2009, le PIB et le chômage sont restés atones au moment des premiers rebonds jusqu'à mi-2011, puis l'économie a décroché jusqu'à l'automne 2013, en particulier en termes d'emploi et de chômage (voir graphique ci-dessous sur l'évolution 1990-2011 du PIB et du taux de chômage).

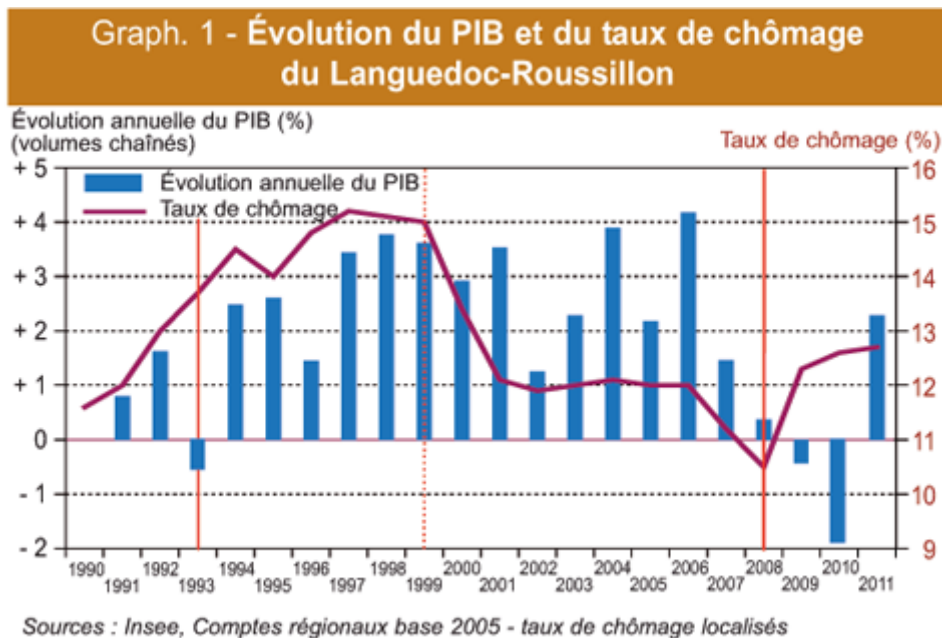
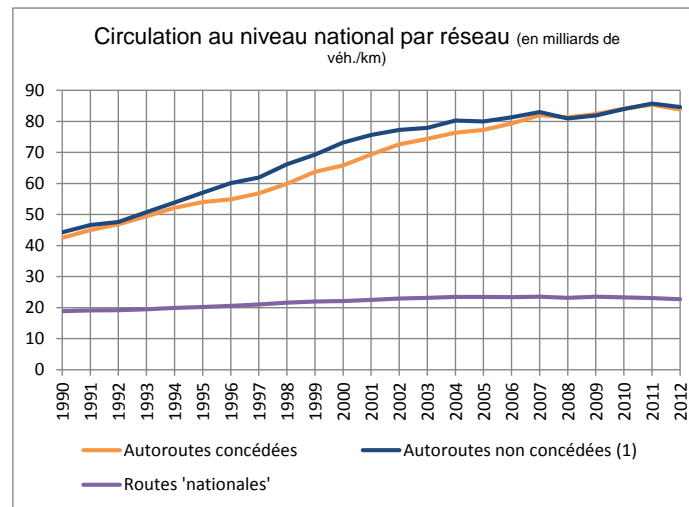


Figure 9 : Évolution du PIB et du taux de chômage du Languedoc-Roussillon – Source INSEE

#### 2.4.4 Croissance générale des trafics

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 quasi doublement de la circulation en 20 ans.

Elle résulte notamment de l'accroissement du réseau (+67%). 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 10 : 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 augmentation<sup>1</sup>.

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 en 2008 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 étrangers sur le territoire métropolitain a été multipliée par trois entre 1990 et 2010<sup>2</sup> et sa part est en augmentation dans l'ensemble des distances parcourues par les transporteurs routiers (13,9 % en 1990 et 31,5 % des véh.km en 2010).

Le transport de marchandises continue d'augmenter à un rythme dynamique jusqu'en 2007 (+ 2,9 % / an pour le transport international et + 3,4% / 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 sur la période 1993 – 2007 de +5,0% / an, soit la plus forte croissance parmi les régions françaises.

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

<sup>1</sup> Les comptes des transports 2012 – le bilan de la circulation

<sup>2</sup> Observatoire national des transports, « Le point sur », Mars 2012.

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 démographique et économique 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 dans l'Hérault sont principalement organisés autour de pôles secondaires (Béziers, Pézenas, Clermont l'Hérault, Lodève).

A l'échelle nationale, la croissance du trafic autoroutier a fortement ralenti depuis 2004 avec +1,2% par an en moyenne sur le réseau autoroutier concédé et +0,7% par an sur le réseau non concédé.

Cependant, une baisse du trafic est observée sous l'effet de la crise économique en 2008 ainsi qu'en 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 sur les territoires prévus dans la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) à ceux observés dans les analyses et sur le terrain et détaillés par les acteurs.

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 plusieurs étapes pour chaque thème analysé :

1. Rappel des objectifs de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
2. Diagnostic de la situation actuelle et évolutions depuis la date des études d'Avant-Projet Sommaire (APS),
3. Analyse de l'impact de l'A75 sur les évolutions constatées,
4. 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 inscrites dans :

- le dossier de DUP de la section<sup>3</sup>.
- Les engagements de l'État de la dernière section Pézenas – A9<sup>4</sup>

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'A75<sup>5</sup>

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 2 : 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 3 : Liste des entretiens et personnes rencontrées.

---

<sup>3</sup> « 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

<sup>4</sup> « 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

<sup>5</sup> « Bilan LOTI Nord Clermont Ferrand – Séverac le Château » - Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables en collaboration avec EGIS Mobilité et le CETE Méditerranée – mars 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 le dossier d'enquête d'utilité publique. Certains effets sont globaux aux départements de l'Hérault, d'autres sont spécifiques.

On retrouve ainsi comme effets globaux anticipés :

- l'extension ou la création de Zones d'Activité (ZA) ;
- 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.

Plus précisément, il a été prévu les effets suivants spécifiques à certaines parties du territoire traversé :

- l'extension des bassins de recrutement pour les entreprises de Béziers ;
- la requalification paysagère des axes d'entrée de ville à l'est Béziers ;
- l'ouverture de nouvelles zones d'activités à l'est Béziers ;
- le projet Triangle d'Oc à l'initiative des Chambres de Commerce et de l'Industrie (CCI) de Béziers et Narbonne Béziers ;
- la mise en valeur du canal du midi Béziers ;
- le développement d'une aire multimodale Béziers / Narbonne.

Durant les années 1980 et 1990 les prévisions de croissance de population était de + 100 000 habitants sur le secteur de Béziers. Ce développement devait se réaliser principalement à l'ouest, vers Narbonne.

Or, le tracé retenu pour la section terminale de l'A75 entre Pézenas et l'A9 a été celui desservant au plus près l'Est de Béziers, ce qui a eu pour conséquence de réorienter le développement de l'agglomération.

Le schéma directeur de 2005 anticipait d'ailleurs cette évolution en prévoyant un comblement progressif de l'espace à l'est jusqu'à l'A75 par de l'activité économique et de l'habitat, tout en intégrant la préservation des espaces agricoles le long du linéaire.

### 3.2.2 Effets sur l'activité économique

#### 3.2.2.1 Le développement économique de l'agglomération Biterroise vers l'est.

À l'échelle de la Communauté d'Agglomération de Béziers, les effets sont globalement difficiles à observer en raison de la mise en service relativement récente du projet (4 ans) et de l'inertie des choix de localisation et des stratégies développement des entreprises.

Toutefois, beaucoup d'entreprises prospectent et cherchent à s'implanter sur le secteur, à la manière de ce qui avait été observé sur le triangle d'or nîmois.

Il est 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.

**Le territoire de Béziers se spécialise par ailleurs sur la logistique** car il bénéficie d'une situation favorable dans l'hinterland de Sète et de Port la Nouvelle, et dispose d'une accessibilité renforcée avec la mise en service de l'A75 et dispose d'un foncier important disponible. Ce foncier est intéressant avec des couts présentant un rapport services/couts compétitif, notamment vis-à-vis de Montpellier.

L'attractivité résidentielle est également importante avec des coûts notablement moins importants qu'à Montpellier.

Exemples :

- **La Méridienne** représenterait à terme 950 emplois sur 80ha selon la communauté d'agglomération de Béziers. Elle rassemble des plateformes logistiques : ITM Les Mousquetaires (base logistique Intermarché en relocalisation depuis Pézenas et Narbonne), LDL Leader Price ou DHL sont ainsi implantés sur la zone pour profiter d'un positionnement au centre du département. Le site bénéficie également d'une possibilité d'installation terminale embranchée sur le Réseau Ferré National.
- **Le parc de Mazerant** qui comporte une surface de 24 000m<sup>2</sup> de SHON, est à cheval sur les communes de Béziers et Boujon et a une vocation tertiaire (haute technologie et secteur médical). 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.
- **La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « le Monestier »** à Boujan-sur-Libron près de Béziers a été initiée par la commune. Elle compte environ 300 emplois pour 40 entreprises. Elle comporte 10ha a vocation mixte (artisanale et commerciale), ainsi que médicale (relocalisation de cliniques sur cette zone qui y bénéficient d'une meilleure accessibilité et services mutualisés)

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

Les effets sur le commerce ne sont pas encore identifiés par la Communauté d'Agglomération de Béziers. Pézenas est orientée vers Béziers et Agde est orientée vers Béziers pour les commerces et Montpellier pour le travail. On note la création du centre commercial et d'affaires Polygone.





Photo 1 : Parc de la Méridienne, Béziers Méditerranée



Photo 2 : Technoparc de Mazeran, Béziers Méditerranée

La Communauté d'Agglomération de Béziers a prévu des dispositifs d'accompagnement du développement économique. **Un accompagnement technique à l'implantation** via des aides immobilières à l'implantation, pack mobilité (travail pour le conjoint, logement, services qui permettent de bien positionner la zone) a notamment permis d'accompagner l'arrivée de l'A75 à l'est du territoire biterrois et au-delà de l'ensemble de l'agglomération. Le bilan 2013 est en cours.



Dans le SCoT la croissance de développement économique est prévue également sur A75 vers Servian et Valros.

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

#### La perception par la Communauté d'Agglomération (CA) de Béziers des accès de l'A75

L'absence d'échangeur nord complet est perçue par la Communauté d'Agglomération de Béziers 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 ».

**Le positionnement de la gare de péage et du raccordement joue en faveur du développement de la zone.** Ce positionnement est issu d'une négociation au niveau local, tout comme la connexion avec l'A9 afin d'élargir la zone de connexion et de maintenir de l'espace. La deuxième DUP a entériné cette solution avec un raccordement à l'A9 plus éloigné.

#### 3.2.2.2 Au-delà de Béziers, un développement plus limité

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. Cependant, il convient de nuancer l'impact de l'A75 sur le bon remplissage de ces zones :

- **Projet important d'aire autoroutière de Valros.** Dans les années 2000 dans le cadre de la charte qualité « itinéraire A75 », il était prévu de créer une vitrine des produits du terroir, un restaurant gastronomique et une aire de loisir en plus des services habituels d'une aire de services d'autoroute. **L'aire de Valros reste 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.
- **Projet de zone commerciale à Pézenas,** un projet qualitatif de commerces et de loisirs. Ce projet inclut la relocalisation de l'Intermarché qui quitterait la périphérie de Pézenas pour se rapprocher de l'A75 et gagner en accessibilité. Cela devait également permettre de répondre à l'évasion commerciale sur cette zone notamment en ce qui concerne l'équipement de la personne ; évasion qui se fait actuellement plutôt vers Béziers puis vers Montpellier. Ce projet de déplacement de la zone commerciale de Pézenas est non réalisé à ce jour. Ce phénomène d'évasion commerciale à Pézenas, fait actuellement l'objet d'une réflexion dans le cadre de la mise à jour de l'observatoire économique de la Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI).

On peut regretter l'absence de requalification des parcs d'activité situés « en vitrine », c'est-à-dire visibles de l'A75 et des axes routiers comme cela a pu se faire sur le Capiscol à Béziers.

La Communauté de Commune de Clermont l'Hérault observe un fort développement économique de son territoire. Pour l'implantation de la centrale « Système U », le Clermontois était en concurrence avec Béziers, mais l'a emporté grâce à des prix plus compétitifs et une localisation à la croisée des deux infrastructures. C'est l'élément prédominant qui explique le développement du secteur.

### 3.2.3 Comparaisons des effets prévus et observés

Conformément aux prévisions, la mise en service de la dernière section de l'A75 a permis de catalyser le développement de zones d'activités à l'est de l'agglomération de Béziers : la Zone d'Activités de La Méridienne (plateformes logistiques), le Technoparc Mazerant (haute technologie et secteur médical) et la Zone d'Aménagement Concerté « Le Monestier » (vocation mixte artisanale, commerciale et médicale). Ces zones d'activités, constituées à la fois de création et de relocalisation d'activités, bénéficient d'une accessibilité renforcée grâce à l'A75, d'un foncier disponible plus important qu'à Montpellier et de la position centrale dans le département.

Au-delà de Béziers, le développement économique le long de l'A75 est plus limité. Les projets d'aire autoroutière de Valros ou de zone commerciale à Pézenas relocalisée le long de l'A75 ont pris du retard, notamment en raison du contexte économique difficiles, et font encore l'objet d'études.

### 3.3 Effets indirects 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'enquêtes d'utilité publique. Les effets anticipés sur l'activité économique d'un point de vue global sont réputés à termes créateurs d'emplois.

#### 3.3.2 Analyse de l'évaluation de l'emploi

La carte qui suit montre les emplois en 2011, le dernier recensement de l'INSEE et l'évolution annuelle depuis 2006 dans le périmètre immédiat. Le recensement de 2011 précède la mise en service de la dernière section de l'A75. Le périmètre d'étude connaît de 2006 à 2011 une hausse globale de l'emploi à de rares exceptions, avec des augmentations modérées le long de l'A75, Béziers et Pézenas et des augmentations très fortes le long de l'A9 et dans la couronne périurbaine nord de Béziers.

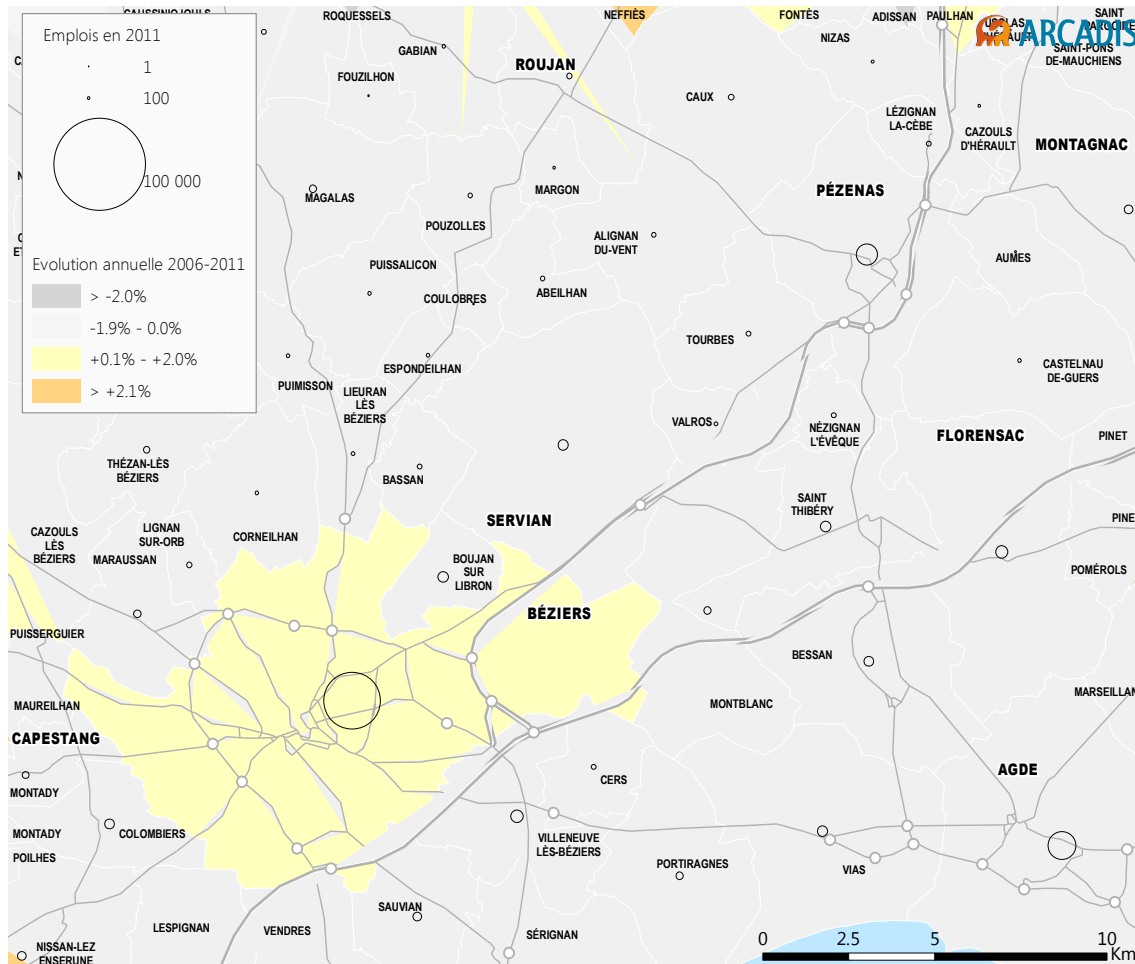


Figure 11 – Emploi 2011 et évolution de l'emploi 2006-2011 (INSEE)

#### 3.3.3 Effets sur l'emploi

Selon la Communauté de Communes de la Vallée de l'Hérault (CC), l'effet de l'infrastructure sur l'emploi est progressif et régulier sur l'emploi dans les collectivités ayant créé des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC). On observe une croissance du nombre d'emplois de 30% sur certaines communes. 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.

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. La contribution de l'A75 à la dynamique de l'emploi est difficile à discerner dans ce contexte de crise économique nationale, et locale encore plus forte.

### 3.3.4 Comparaisons des effets prévus et observés

Les prévisions de l'effet de l'A75 sur l'emploi, peu précises, mentionnaient uniquement des créations d'emplois à terme.

Il a été observé effectivement des créations d'emplois importantes dans les communes ayant créé des zones d'activités. Néanmoins, le taux de chômage a fortement augmenté suite à la crise de 2009, notamment sur la zone d'emploi de Béziers.

La contribution de l'A75 à la dynamique de l'emploi est difficile à discerner dans ce contexte de crise économique nationale, et locale encore plus forte.

## 3.4 Effets indirects sur le tourisme

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

Il était prévu que la mise en service de l'A75 augmente la fréquentation touristique par une clientèle de passage en premier lieu : clientèle nouvelle, gain de temps de trajet récupéré sous forme de séjours plus longs, accroissement des loisirs de weekend. Cette augmentation de fréquentation devait surtout bénéficier aux communes proches de l'axe, en particulier pour les séjours courts.

Le projet devait aussi permettre une meilleure diffusion de la fréquentation touristique vers l'arrière-pays héraultais, sa mise en valeur et son développement.

Le dossier DUP indiquait aussi que l'amélioration de l'accessibilité permise par le projet est un atout pour le développement touristique, mais doit aussi être accompagné par une amélioration du niveau de l'offre et de la qualité des structures d'hébergement, des équipements et services offerts aux touristes. En effet, il est essentiel d'améliorer l'offre touristique dans un contexte de forte concurrence des départements du Massif central sur le thème du tourisme vert.

L'A75 devait ainsi attirer les touristes des agglomérations de Montpellier et Béziers vers la région des Causses à une heure de route ou des gorges du Tarn à moins de deux heures de route.

### 3.4.2 Contexte et attentes des acteurs du tourisme

L'économie du territoire est très largement tournée vers le tourisme balnéaire. L'Hérault est un département littoral avec 80% de l'offre touristique sur le littoral urbain. Les capacités d'accueil sont très importantes, notamment sur l'hébergement de plein air.

Pour les touristes, les secteurs touristiques se limitaient au littoral. Pour la clientèle provenant du nord, cela devait permettre de donner autre visibilité au département, et pour le territoire permettre une plus grande capacité à répartir la clientèle sur l'arrière-pays.

**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.**

Une crainte préalable existait également, que ces infrastructures nouvelles soient des lieux de passage uniquement, 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 trafic touristique liée à la mise en service de l'A75.

### 3.4.3 Effets sur le tourisme

#### 3.4.3.1 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 (voir annexe 2). Le renforcement de l'accessibilité du territoire dans le secteur de Béziers a permis selon les acteurs enquêtés une meilleure attractivité touristique du territoire.

Ces effets sont en majorité jugés positifs car facteurs de développement économique par le biais du tourisme.

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 ;
- des projets d'aménagement du territoire : la création d'équipements touristiques (hébergements, sports de nature, mise en valeur du patrimoine, etc.).

L'A75 a ainsi conduit à une réorganisation et une redynamisation de l'offre permettant de mieux exploiter le potentiel de développement touristique induit par l'aménagement. Il faut y ajouter le « 1% Paysage (cf 3.6.3 Effets sur la démographie, le foncier et l'habitat), mais également les actions de communication du comité départemental du tourisme.

La promotion par la région et le département du tourisme à destination du Cœur d'Hérault s'appuie sur l'A75 complétée. Il s'agit de loisirs plus que de tourisme, et sur des séjours plutôt courts.

### 3.4.3.2 Un impact important de l'A75 sur l'activité touristique confirmé par les entretiens d'acteurs

Le Comité Départemental du Tourisme de l'Hérault a été rencontré et permet de préciser les effets de l'infrastructure.

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

**On observe 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 un développement sur un espace plus large. On observe une tendance au développement d'un tourisme patrimonial, d'un œnotourisme associé à un hébergement touristique avec par exemple :

- le projet à Montagnac sur le Château de Lavagnac de réaliser un Hôtel de luxe et un golf (opérateur France Pierre) ;
- le projet de grand zoo à Saint-Thibéry lié à la desserte A75 (15ha, 3.5M€ d'investissements, 1200 animaux, 300 espèces.) Cela représente 26 emplois permanents et 50 emplois en haute saison. Il s'agit là d'un investissement qui n'aurait pas été réalisé ailleurs dans la région sans l'influence de l'A75.

### 3.4.3.3 Un effet fortement accompagné par les acteurs locaux

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

**Dans le département de l'Hérault, l'accompagnement de l'arrivée de l'autoroute a beaucoup varié. Alors que le Cœur d'Hérault est le territoire sur lequel le Comité Départemental du Tourisme a pu travailler le mieux avec les acteurs locaux, 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 celle 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. Par ailleurs il est moins sujet à la pression démographique.

**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 importante avec un siège situé à Lodève dans les locaux de l'office de tourisme, en lien étroit 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 leur limites (notamment le manque de coordination et de valorisation collective de ces dispositifs).

Ainsi, l'action de « ViA75 » permet de développer une coordination des activités et une dynamique collective plutôt qu'une concurrence. Mais l'A75 n'est pas en tant que telle une destination, y compris pour son corridor immédiat. La clientèle concernée est moins importante et l'effet sera nécessairement indirect.

Par ailleurs ce type de dispositif n'est pas de la compétence du Comité Départemental du Tourisme (CDT), ce sont des initiatives locales qui se coordonnent le long du linéaire. Le CDT est plutôt un acteur du développement local au niveau du département.

#### 3.4.3.4 Perspectives du développement touristique

Le biterrois déjà très accessible l'est désormais plus encore depuis le nord du département. L'effet que cela aura sur Pézenas, et plus globalement sur l'arrière-pays, n'est pas encore clair. La basse vallée de l'Hérault est encore peu connue. L'effet sur le tourisme reste actuellement concentré sur Agde. Pourtant l'arrière-pays est proche et la stratégie œnotouristique peut être développée.

#### 3.4.4 Comparaisons des effets prévus et observés

Conformément aux prévisions, la mise en service de l'A75 a favorisé une réorganisation et une redynamisation de l'offre touristique qui a permis de mieux exploiter le potentiel touristique du biterrois et du Cœur d'Hérault, dans un département tourné vers le littoral. La meilleure desserte de l'arrière-pays héraultais a contribué à une évolution du tourisme et à un développement sur un espace plus large, accompagnés par les acteurs locaux du tourisme. La création en 2013 de « ViA75 » a notamment permis de coordonner efficacement des structures associatives en faveur du développement touristique le long du linéaire de l'A75.

Selon les acteurs locaux, il s'agit principalement d'une nouvelle clientèle touristique attirée par une offre touristique renouvelée (notamment le tourisme patrimonial et l'œnotourisme dans le biterrois). Contrairement aux prévisions, la clientèle de passage qui ferait un détour depuis l'A75 est limitée. La création initiale de dispositifs le long de l'A75 type « itinéraires découverte », « perles vertes » ou « villages étapes » n'a ainsi pas bien fonctionné.

### 3.5 Effets indirects sur le secteur agricole

L'infrastructure traverse un espace majoritairement agricole de nature viticole.

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

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

- la consommation foncière de 110ha sur la vigne dans l'Hérault ;
- l'effet de coupure (allongement de parcours) de certaines exploitations ;
- le remembrement des terres (notamment la vigne) restructuration et modernisation des exploitations en Hérault.
- la perturbation des prix du foncier ;
- les mutations de terres : développement des résidences secondaires en Hérault ;
- la facilitation des possibilités d'emploi du conjoint (accessibilité augmentée depuis l'exploitation) ;
- les meilleures conditions de commercialisation de la vigne et du maraichage en Hérault ;

La méthode d'indemnisation est basée sur le temps de trajet nécessaire à l'exploitant avant et après la réalisation de l'A75 en fonction du type de culture. Le temps est calculé depuis le siège de l'exploitant jusqu'aux terres concernées. Il s'agit d'une indemnisation globale une fois pour toute.

Si le contournement du projet est très long, alors l'ensemble du parcellaire est acheté et peut faire l'objet d'une rétrocession à d'autres agriculteurs : c'est l'aménagement foncier ou remembrement.

Dans certains cas, la chambre d'agriculture peut négocier des solutions alternatives, notamment s'il y a possibilité de mutualiser pour un usage autre qu'agricole un passage au-dessus ou au-dessous de l'infrastructure, par exemple pour respecter les obligations de transparence hydraulique etc.

La gestion des délaissés et du remembrement s'est faite en accord avec les caves coopératives locales pour reprendre ce parcellaire à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Languedoc-Roussillon (DREAL).

#### 3.5.2 Effets sur le secteur agricole

##### 3.5.2.1 Effets observés par les acteurs du secteur

Sur le monde agricole spécifiquement, les effets économiques sont relativement délicats à déterminer.

**Très peu de remembrement a eu lieu.** Un seul exemple a priori sur le linéaire héraultais : la Cave Coopérative De Vinification Montblanc a bénéficié d'un accord avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Languedoc-Roussillon (DREAL) pour récupérer une partie des terres délaissées. Les difficultés de remembrement 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. À cela s'ajoute l'absence de tradition de travail en commun sur ce territoire.

**La nouvelle artificialisation des terres a globalement induit des pertes économiques** pour les coopératives viticoles. Ce phénomène est marqué dans le Lodévois, à l'approche de Montpellier et du Pic Saint Loup, mais mieux encadré sur la Vallée de l'Hérault.



Un autre élément négatif est la spéculation foncière nouvelle sur les terres agricoles. Les agriculteurs souhaitent rendre leurs terrains urbanisables pour réaliser un gain plus important. Ce phénomène se renforce par l'importance des retraités agricoles : environ 20 000 retraités agricoles dans l'Hérault contre 8 à 9 000 agriculteurs en activité.

Au-delà de la spéculation, ces chiffres montrent le phénomène de recul des installations, même si cela est moins prégnant dans le domaine viticole.

**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. Par ailleurs l'augmentation de la qualité aux dépens de la quantité n'est pas forcément 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.

**Dernier effet négatif, l'A75 pourrait être partiellement responsable de l'arrivée du papillon de nuit *Eudemis*** qui véhicule la maladie de la grappe. 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.** Bien que non limités au monde agricole, les gains importants en accessibilité pour les habitants de l'arrière-pays héraultais sont le premier effet positif de l'infrastructure. Cette infrastructure n'a pas fait l'objet de contestation au niveau du projet et n'est pas critiquée actuellement.

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 la présence des véhicules lents est bien vécue. 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.

### 3.5.2.2 Accompagnement

Peu de mesures d'accompagnement ont été mises en place hormis les politiques d'indemnisation et remembrement indiquées au préalable.

Il convient de noter que peu de propriétaires se rendent dans les commissions. Il y a un désintérêt marqué. Seul le travail en gré à gré fonctionne.

### 3.5.3 Comparaisons des effets prévus et observés

La réalisation de l'A75 a nécessité de consommer plus de 100ha de terres viticoles. Contrairement aux prévisions, il y a eu peu de remembrement car il est délicat d'échanger des parcelles de vigne. Il y a eu ainsi des pertes économiques pour les coopératives viticoles, mais peu dans le biterrois.

De plus, comme prévu, dans un contexte de recul du nombre d'exploitations agricoles, avec des départs en retraite nombreux, les terres agricoles à proximité de l'A75 font l'objet d'une spéculation foncière importante. L'A75, aujourd'hui largement intégrée par les acteurs du monde agricole, a permis des gains d'accessibilité importants pour les agriculteurs de l'arrière-pays, avec un meilleur accès aux agglomérations.

Phénomène non prévu, l'A75 avec ses éclairages nocturnes importants, pourrait être partiellement responsable de l'arrivée du papillon de nuit Eudémis qui véhicule la maladie de la grappe.

## 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 péri-urbaine de Béziers ;
- le renforcement et le besoin d'une politique de planification. En l'absence de réflexion préalable des communes sur leur politique d'organisation de l'espace, risque de dispersion des investissements liés à la viabilisation des espaces ;

### 3.6.2 Évolution de la population (INSEE)

La carte qui suit montre la population en 2011, le dernier recensement et l'évolution annuelle depuis 2006 dans le périmètre immédiat. Il précède la mise en service de la dernière section de l'A75. Le périmètre d'étude connaît de 2006 à 2011 une hausse globale de la population. A l'exception des villes centre de Pézenas et Béziers, les couronnes périurbaines de ces communes se développent, particulièrement le long de la RD15 et de la RD909 au nord de Béziers et au sud et à l'est de Pézenas.

On note le long de l'A75 de fortes hausses de population à Valros et Nézignan près de Pézenas et à Villeneuve les Béziers, près de la jonction A75-A9.

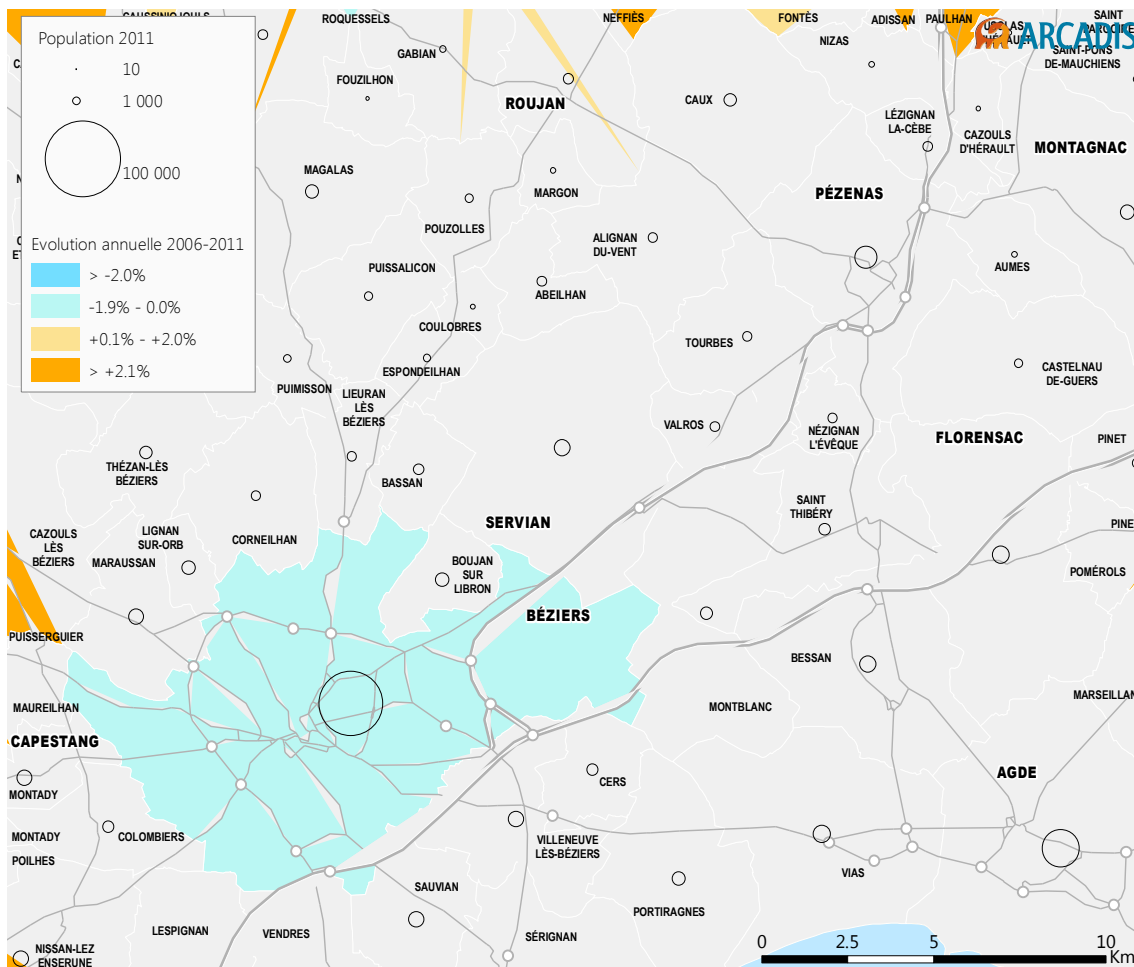


Figure 12 – Emploi 2011 et évolution de l'emploi 2006-2011 (INSEE)

### 3.6.3 Effets sur la démographie, le foncier et l'habitat

Bien qu'inscrits dans les documents d'enquête, il semble que les effets sur le foncier et l'habitat aient été peu anticipés par les collectivités situées le long de l'infrastructure. Ceci peut s'expliquer par le fait que les réflexions se faisaient au niveau communal et non intercommunal, avec en conséquence une moindre prise en compte des enjeux d'ensemble.

La Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) de Béziers-Saint-Pons indique que l'on constate un fort développement de la population sur les communes situées le long de l'A75. Les taux de croissance sont de 3 à 4% / an depuis 7 à 8 ans ce qui pourrait correspondre à un effet d'anticipation.

Sur l'arrondissement de la CCI, le taux moyen est plutôt de 1.5% par an depuis 10 ans, ce qui est déjà élevé, et le SCéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du biterrois retient le chiffre de 1.4%.

**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.

Un effet nuisible, mais actuellement dur à quantifier est le risque de périurbanisation qu'entraîne l'augmentation d'accessibilité du territoire du fait de l'A75. Ce risque est à prendre en compte dans les documents d'urbanisme.

Il n'y a toutefois 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.

La Communauté d'Agglomération de Béziers a prévu plusieurs dispositifs d'accompagnement du développement de l'habitat à l'est de l'agglomération :

- **Pour maîtriser le mitage** les objectifs d'aménagement et de protection ont été reportés sur les PLU. Béziers dispose de foncier accessible. Cela joue sur l'attractivité de la ville et la nécessité d'encadrer le développement notamment de l'est de l'agglomération.
- **Les zones d'extension à l'est comprendront également de l'habitat** mais resteront limitées au maximum par l'effet crête. L'Axe A75 sera cependant exploitable et intégré dans le « schéma est ».

L'arrivée de l'A75 a revitalisé les petites communes. Le 1% paysage a bien fonctionné sur certaines communes, par exemple Caux ou Montlanc. Cela a contribué au réaménagement des centres-villes de ces communes.

Pour le géographe et urbaniste J.P Volle, les effets les plus forts notamment de périurbanisation se produisent sur l'A750 en lien avec Montpellier. Les effets sont plus limités à Béziers avec la mise en service récente du dernier tronçon. Le rôle de Pézenas reste à définir et demeure controversé, entre un projet de

centre commercial, la sauvegarde des commerces et des activités de son centre historique<sup>6</sup>. Une incertitude pèse sur la place que prendra cette ville aujourd'hui muette dans la construction territoriale du secteur.

#### 3.6.4 Comparaisons des effets prévus et observés

Comme prévu, un fort développement de la population a été constaté dans les communes desservies par l'A75, mais avant la mise en service de sa dernière section, ce qui indiquerait un effet d'anticipation.

Le risque anticipé de périurbanisation est délicat à mettre en évidence mais il est pris en compte dans les documents d'urbanisme, notamment les PLU de l'agglomération de Béziers qui visent à encadrer le développement à l'est de l'agglomération où le foncier est disponible. Néanmoins, la planification effective de l'habitat reste limitée dans la mesure où elle n'est pas réalisée à l'échelle de l'aire urbaine, plus large que l'agglomération, et où l'attribution des permis de construire restera du ressort des mairies.

Cela a permis de revitaliser les petites communes (notamment Caux ou Montblanc), qui bénéficient d'une meilleure accessibilité territoriale mais aussi d'aménagements des centre-bourgs dans le cadre du 1% paysage.

---

<sup>6</sup> La ville qui ne voulait pas mourir <http://transports.blog.lemonde.fr/2012/09/24/la-ville-qui-ne-voulait-pas-mourir/>

## 4 Volet « Transport et économie de l'opération »

### 4.1 Cadrage général

#### 4.1.1 Rappel des objectifs

Les analyses trafic doivent permettre de déterminer dans quelles mesures cette dernière section de l'A75 a permis de répondre aux objectifs définis dans la DUP et le dossier d'engagements de l'État, à savoir :

- 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

Localement, la variante de raccordement à l'A9 soumise à l'enquête devait permettre :

- « d'une part de bien relier les deux pôles les plus importants du secteur que sont Béziers et Pézenas ;
- d'autre part, d'offrir une nouvelle voie, sûre et en quasi-totalité libre de péage, évitant ainsi d'avoir à doubler la RN9, lequel doublement aurait eu des impacts environnementaux non négligeables notamment au droit des diverses agglomération déviées ».

Il s'agit donc de comparer les prévisions affichées dans les études ex-ante aux effets observés de la mise en service de l'infrastructure et d'analyser les écarts.

#### 4.1.2 Méthodologie

La démarche d'un bilan LOTI est de

- 1/ **construire** à partir d'un recueil de données exhaustif, **la série chronologique de chaque variable** (trafics, temps de parcours, accidentologie...) **avec le projet tel qu'il a été réalisé,**
- 2/ **construire un scénario de référence sans projet** mais avec les conditions réelles d'infrastructure et d'évolution macroéconomiques (certaines hypothèses doivent être posées sur l'effet du projet),
- 3/ **réaliser l'évaluation socioéconomique du projet** par évaluation des gains entre la situation réelle et la situation de référence reconstituée,
- 4/ **comparer les résultats des évaluations ex-post et ex-ante, expliquer les écarts** par l'analyse des différences dans les hypothèses et valoriser les effets positifs et négatifs qui en découlent.

Cette méthodologie est conforme aux recommandations du guide SETRA<sup>7</sup> sur l'élaboration des bilan ex-post pour les projets routiers.

Les thèmes abordés sont les suivants :

- Les coûts
- Les trafics

---

<sup>7</sup> « Elaboration des bilans ex-post pour les projets routiers » - Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – décembre 2011

- La sécurité routière
- Les conditions de circulation (temps de parcours)
- La qualité de service de l'infrastructure
- La rentabilité socio-économique

Les **facteurs explicatifs** des écarts aux prévisions peuvent être de plusieurs ordres

- différences de méthodes de modélisation, de périmètres,
- évolution du réseau routier et des péages,
- évolution des données socio-économiques du territoire et donc de la demande de déplacements, éventuellement par segment de demande,
- évolution du comportement des usagers au niveau national et au niveau local,
- évolution des caractéristiques du projet : modification du programme ou contraintes extérieures, notamment réglementaires et fiscales.

Le schéma suivant récapitule la marche à suivre pour isoler l'impact du projet du reste des facteurs explicatifs de l'évolution des différents paramètres à analyser dans le bilan LOTI.

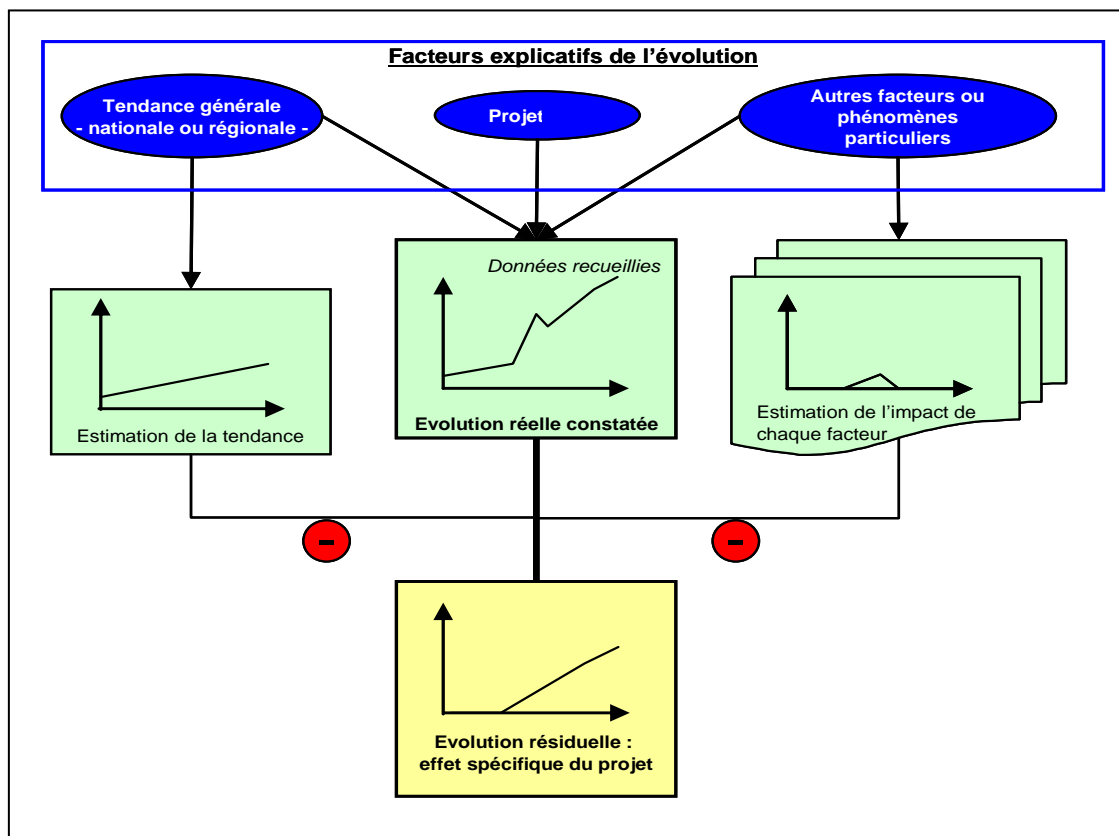


Figure 13 : schéma de la démarche d'un bilan LOTI

Ce schéma à vocation pédagogique masque bien entendu toute la difficulté de l'identification de l'impact spécifique de chaque facteur.

La démarche quantitative doit s'accompagner d'une démarche plus qualitative, basée sur des entretiens d'acteurs. Il s'agit de mettre en évidence le lien entre le projet et la stratégie des acteurs.



Le travail s'articulant autour de différentes thématiques, cette démarche d'analyse demande à être adaptée à chacune d'elles en fonction des données disponibles. Pour chaque thématique, nous détaillons dans les paragraphes suivants la méthodologie envisagée.

La construction de la méthodologie suit les recommandations ministérielles et du CEREMA (ex-SETRA) :

- SETRA, 1988, *Évaluation économique et sociale des projets routiers interurbains – guide de recommandation* ;
- SETRA, sept. 2005, *Note : Comment établir un bilan des grandes infrastructures ?*
- Conseil Général des Ponts et Chaussées, sept. 2002, *Établissement du bilan des grands projets d'infrastructure prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur (LOTI)*.
- DAEI/SES - Ministère de l'Équipement des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, mai 2007, *La demande de transport en 2025 – Projections des tendances et des inflexions*
- SETRA, mai 2007, *Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains*
- SETRA, fiches provisoires « Comment établir un bilan LOTI simplifié dans le cadre d'un bilan LOTI »
- SETRA, décembre 2011, *Élaboration des bilans ex post pour les projets routiers*

#### 4.1.3 Données sources

Les prévisions sur les impacts territoriaux sont inscrites dans :

- Les engagements de l'État de la dernière section Pézenas – A9<sup>8</sup>
- Le dossier de DUP de la section<sup>9</sup>.

Enfin, un état zéro<sup>10</sup> 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.

Les données utilisées sont précisées dans le tableau suivant.

---

<sup>8</sup> « Liaison Autoroutière A75 Clermont-Ferrand / Béziers Section Pézenas – A9 – Les engagements de l'État ». Dossier approuvé par DM du 6 décembre 2002 – service Environnement du CETE Méditerranée en 2000

<sup>9</sup> « 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 – pas d'année indiquée (DUP obtenue en avril 2000)

<sup>10</sup> « 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 - Établissement d'un « état zéro », CETE Méditerranée, version V5, Avril 2011

**Tableau 5 : Tableau des données sources pour l'analyse quantitative**

Thèmes	Données utilisées	Fournisseur
<b>Coûts</b>	Coûts de construction	DREAL
	Coûts d'exploitation	DIR Massif Central
<b>Traffics</b>	Comptages de trafics sur l'A75 et la RN9	DIR Massif Central
	Comptages sur la RD13	Département de l'Hérault
	Comptages Origine-Destination sur l'A9	ASF
<b>Sécurité routière</b>	Données nationales d'accidentologie	ONISR (Observatoire National Interministériel sur la Sécurité Routière)
	Données d'accidentologie A75 et RN9	ONISR- CIGT – DIR Massif Central
	Données d'accidentologie RD13	ONISR - Département de l'Hérault
<b>Conditions de circulation</b>	Données sur l'historique de temps de parcours	Tomtom (données payantes)
	Relevés de temps de parcours complémentaires	DREAL
<b>Satisfaction des usagers</b>	Enquête de satisfaction	ARCADIS
<b>Bilan socio-économique</b>	Valeurs tutélaires pour l'évaluation socio-économique	Circulaire d'évaluation socio-économique de 1995 <sup>11</sup>

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

#### 4.1.4 La situation de référence

Le bilan socio-économique ex-post suppose une reconstitution de la situation de référence. Le doublement de la RN9 n'a pas été pris en compte en situation de référence. Bien qu'évoqué dans la notice du dossier d'enquête préalable afin de renforcer l'argumentaire du dossier, cette hypothèse d'aménagement n'a fait l'objet d'aucune étude précise sur la section Pézenas – Béziers. Cette hypothèse de doublement a simplement été reprise de la DUP de la section en amont entre Clermont et Pézenas, où des acquisitions foncières avaient déjà eu lieu.

Par ailleurs, il n'est pas pris en compte de phasage du projet, bien que la mise en service se soit étalée de 2009 à 2011. Ce phasage n'avait pas été pris en compte dans les études ex-ante. De plus, les données de coûts détaillées par section ne sont pas disponibles. Il est à noter que la prise en compte du phasage du projet ex-post aurait été à l'avantage du projet puisque la déviation de Valros, la section la plus rentable du point de vue socio-économique, a été la première mise en service avec un raccordement provisoire sur la RN9.

Le dossier d'enquête préalable ne précise pas la situation de référence retenue à l'époque.

<sup>11</sup> Circulaire du secrétariat d'État aux Transports sur les méthodes d'évaluation économiques des grands projets d'infrastructures de transport du 3 octobre 1995

## 4.2 Analyse des coûts

### 4.2.1 Coûts de construction

#### 4.2.1.1 Source des données et méthodologie

Les coûts transmis par la DREAL sont hors taxes, en € courant de l'année d'engagement des coûts. Ils ont été convertis en € 2013 (année d'expression des valeurs du bilan socio-économique) afin de permettre la comparaison avec les coûts observés.

L'actualisation des coûts s'est faite en utilisant l'indice TP01.

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

#### 4.2.1.2 Coût de construction prévu

Le coût de construction prévu est présenté dans le tableau suivant.

**Tableau 6 Coût de construction TTC prévu en MF97**

Coûts en MF	Etudes	Acquisitions foncières	Travaux	Total
<b>Éléments à la charge de l'Etat</b>				
Section courante Pézenas - Cabrials	33,30	41,30	479,12	553,72
Mises aux normes autoroutières de la déviation de Pézenas	3,00	4,00	96,00	103,00
Barreau de raccordement aux rocade	2,75	8,50	40,81	52,06
Dénivellation du giratoire des rocade	2,70	-	38,00	40,70
Déclassement de la RN9	1,00	-	14,42	15,42
Aires annexes	1,40	-	20,00	21,40
Centre d'entretien et d'intervention	0,40	2,00	5,20	7,60
Aménagement de l'ancienne RN9			5	5
<b>Totaux 1</b>	<b>44,55</b>	<b>55,80</b>	<b>698,55</b>	<b>798,90</b>
<b>Éléments à la charge du concessionnaire</b>				
Section courante	1,95	1,89	27,93	31,77
Gare de péage et raccordement à l'A9				
Phase 1	16,98	8,13	242,44	267,55
Phase 2	3,25	-	46,42	49,67
Rétablissements et raccordement à la voirie locale	5,67	10,58	81,08	97,33
<b>Totaux 2</b>	<b>27,85</b>	<b>20,60</b>	<b>397,87</b>	<b>446,32</b>
<b>Totaux généraux</b>	<b>72,40</b>	<b>76,40</b>	<b>1 096,42</b>	<b>1 245,22</b>

**Tableau 7 Synthèse du coût de construction HT prévu en MF97 et M€13**

HT	Coût prévu	
	MF97	M€13
<b>Financement État</b>	662.44	173.20
<b>Financement Concessionnaire</b>	370.06	96.75
<b>Total</b>	<b>1 032.50</b>	<b>269.95</b>

Le coût de construction prévu, intégrant l'ensemble des mesures d'accompagnement était d'un peu plus d'un milliard de francs 1997 HT, soit 270 millions d'euros 2013 HT. Une partie de cet investissement devait être réalisée par le concessionnaire de la section entre le demi-diffuseur n°63 et le raccordement avec l'A9.

Cette contribution incluait notamment le diffuseur n°64 et le barreau de raccordement à la rocade de Béziers, dit barreau de la Devèze et a fait l'objet d'un adossement à la concession de l'A9.

#### 4.2.1.3 Coûts de construction observés

Les coûts observés sont les suivants.

**Tableau 8 Coût de construction TTC et HT observé**

Financier	Année	Montant (€TTC2013)	Montant (€HT2013)
<b>État</b>	1995	161 477	133 895
	1996	1 142 794	947 590
	1997	1 336 655	1 108 338
	1998	261 452	216 792
	1999	2 530 327	2 098 115
	2000	6 469 942	5 409 651
	2001	7 200 743	6 020 689
	2002	4 956 980	4 144 632
	2003	8 943 470	7 477 818
	2004	2 898 365	2 423 382
	2005	995 462	832 326
	2006	16 175 344	13 524 535
	2007	86 321 060	72 174 799
	2008	62 494 405	52 252 847
	2009	63 935 545	53 457 814
	2010	9 623 549	8 046 445
	2011	11 915 545	9 962 830
	<b>Total Etat</b>	<b>287 363 116</b>	<b>240 232 499</b>
<b>Concessionnaire</b>		<b>116 874 101</b>	<b>97 705 502</b>
<b>Total</b>		<b>404 237 217</b>	<b>337 938 001</b>

Le coût de construction observé est de 337 millions d'euros 2013 HT, dont 240 millions d'euros à la charge de l'État. L'investissement de l'État s'est étalé sur une période de 15 ans. Cependant, plus de 80% des montants investis l'ont été lors des 5 dernières années précédant la mise en service, soit entre 2007 et 2011.

Le tableau ci-dessous présente la décomposition du coût observé en euros 2013 TTC.

**Tableau 9 Décomposition du coût d'investissement observé en euros 2013 TTC**

Libellé de l'opération	Euros 2013
<b>A75.DEVIATION DE PEZENAS MISE AUX NORMES AUTOROUTIERES</b>	684
<b>A75.PEZENAS - A9.SOUS SECTION PEZENAS-BEZIERS NORD-EST</b>	934
<b>BARREAU DE LA DEVEZE</b>	086
<b>CARREFOUR RN 9 RD 64 A BEZIERS</b>	68 228
<b>COLOMBIER OUEST GIRATOIRE RN 09 - RD 162 A BEZIERS</b>	707
<b>PARC D'ACTIVITE LA MERIDIENNE(CNE DU BOSC).(1% PAYSAGER)</b>	477
<b>Total général</b>	116

#### 4.2.1.4 Comparaisons et explication des écarts

**Tableau 10 Comparaison des coûts d'investissement HT**

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

On observe une dérive globale de l'ordre de 25% entre le coût prévu et le coût observé, dont + 1 million d'€2013 HT sur les investissements à la charge du concessionnaire (soit + 1%), et + 67 millions d'€2013 sur ceux à la charge de l'État (+ 39%).

Une partie de cet écart s'explique par le financement par l'État de la réalisation du barreau de la Devèze, initialement prévu à la charge du concessionnaire. Compte tenu de ce transfert de charge, le surcoût relatif aux investissements de l'État est de 38 millions d'euros 2013 HT (soit + 22%) et celui à la charge du concessionnaire de 30 millions d'euros 2013 HT (soit + 31%).

Cette dérive du coût de construction à la charge de l'État s'explique par les éléments suivants extraits des trois rapports de réévaluation successifs :

- reconnaissance archéologiques supplémentaires sur l'emplacement des aires annexes ;
- forte augmentation des dépenses globales d'archéologie en raison de l'utilisation d'un ratio sous-estimé au stade de l'APS, d'une non prise en compte dans ce ratio de la TVA et de la richesse du site Valros ;
- recensement plus exhaustif des réseaux rencontrés, qui a mis en évidence une très forte densité du réseau d'irrigation ;
- étude de niveau projet qui a amené à une ouverture plus importante des ouvrages d'art et des ratios de coûts au m<sup>2</sup> mis à jour ;
- prise en compte des études hydrauliques effectuées dans le cadre de la loi sur l'eau qui ont conduit à rallonger l'ouverture des ouvrages hydrauliques et à créer un ouvrage de décharge supplémentaire ;
- phasage de l'opération entraînant des sujétions spéciales et des coûts perdus (comme le raccordement provisoire à la RN9 au sud de Valros) ;
- ré-estimation du montant de la surveillance des travaux ;
- des travaux supplémentaires pour la réalisation de l'échangeur de Béziers nord-est (fouilles archéologiques, déplacements des réseaux, déplacement d'espèces protégées et évacuation d'une grande quantité de déchets découverts en cours de chantier (4 125 tonnes de pneumatiques) ;
- des réclamations de l'entreprise en charge des travaux concernant des vols importants sur le chantier et une indemnisation correspondant à une accélération du chantier envisagée puis interrompue.

Les coûts de construction à la charge de l'État du projet ont subi une dérive des coûts observés de l'ordre de 67M d'euros, soit +39%. Cet écart de coût s'explique pour plus de 40% par la prise en charge de la réalisation du barreau de la Devèze (29 M€2013). Le reste du surcoût (38 M€2013) est lié à une

accumulation de charges supplémentaires, principalement en lien avec l'archéologie et les ouvrages hydrauliques de l'infrastructure imposés par l'environnement traversé et la loi sur l'eau.  
Compte tenu de la part d'investissement à la charge du concessionnaire, la dérive globale est de 68 millions d'euros, soit +25% du coût initial.

## 4.2.2 Coûts d'exploitation

### 4.2.2.1 Coûts d'exploitation prévus

Les coûts d'exploitation prévus ne sont pas disponibles.

### 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 11 : Coûts d'exploitation observés**

Année	M€ 2011	Coûts au km en € 2011
2011	2,7	18 121
2012	2,45	16 443
2013	2,1	14 094

Le coût d'exploitation retenus pour le bilan socio-économique correspond à la moyenne des montants disponibles actualisés en euros 2013 ; soit 2,45 millions d'euros 2013, soit 16 443 €2013 /km.

### 4.2.2.3 Comparaison entre les coûts d'exploitation observés et prévus

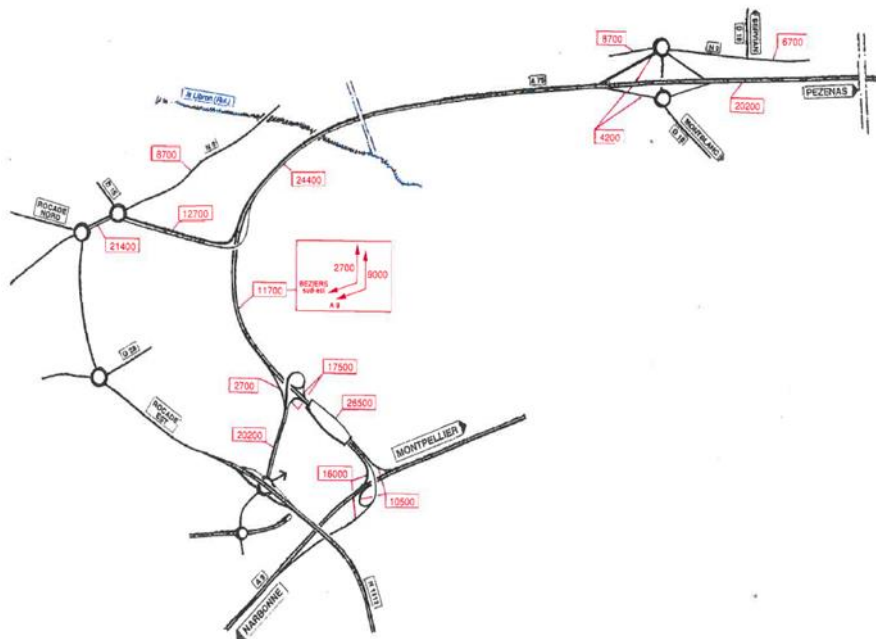
La comparaison avec les coûts prévus n'est pas possible. Cependant, les coûts d'exploitations observés d'environ 16 500 €2013 /km sont inférieurs à l'estimation obtenue à partir des valeurs tutélaires de l'instruction cadre de 2007. En effet, les valeurs tutélaires pour les autoroutes non concédées et voies assimilées de l'instruction cadre 2007 correspondent à un coût d'exploitation (y compris grosse réparation et viabilité hivernale) à 25 544 €2013 (soit -35%).

## 4.3 Analyse des trafics

### 4.3.1 Trafic prévus

Les cartes ci-dessous sont extraites du dossier d'enquête préalable réalisé dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'A75 entre Pézenas et l'A9, datant de 1997. La mise en service était alors prévue pour 2005.

*Trafics JMA - 2 sens - Horizon 2010*



**Figure 14 Trafics prévus dans l'évaluation le dossier d'étude préalable de 1997 (notice du tome 1)**

Les prévisions de trafic sur l'A75 entre Pézenas et Béziers sont 24 400 véhicules en moyenne annuelle à l'horizon 2010.

Le TMJA 2010 prévu sur la RN9 entre Valros et Béziers est de 8 700 véhicules, et 8 600 véhicules sur la RD13<sup>12</sup>.

Si l'on considère une coupure au nord du demi-diffuseur de l'A75 à Béziers, intégrant l'A75, la RN9 et la RD13 (ces deux derniers axes constituant 80% des reports de trafics dans l'évaluation ex-post présentée dans les paragraphes suivants), le TMJA 2010 cumulé sur ces trois axes est de 41 700 véhicules.

Par ailleurs, le taux de croissance annuel moyen entre 1996 et 2010 considéré dans l'étude de trafic de 1989 est de 3,07% sur la RN9 entre Clermont-l'Hérault et Pézenas<sup>13</sup>. Aucune hypothèse spécifique n'avait été formulée sur la dernière section. Ce taux de croissance est utilisé afin de prolonger les prévisions de trafic sur la RN9 et la RD13 à l'horizon 2012 ; ceci afin d'établir une base de comparaison avec les trafics observés lors de la première année d'exploitation effective.

<sup>12</sup> Les chiffres de trafics sur la RD13 sont présentés dans le dossier d'enquête préalable page F83 (Tome 4).

<sup>13</sup> Source : étude de trafic de 1989 sur laquelle est basé le dossier d'enquête préalable de la section Pézenas – A9.



Les prévisions de trafic ex-ante, ainsi que leur projection à l'horizon 2012, sont récapitulées ci-dessous.

**Tableau 12 Récapitulatif des trafics prévus (TMJA)**

	A75	RN9	RD13	Total
<b>Trafics 2010</b>	24 400	8 700	8 600	41 700
<b>Trafics 2012</b>	25 900	9 200	9 100	44 200

En 2010, la part de marché prévue de l'A75 est alors de 59% sur l'ensemble des trafics de cette coupure et de 74% sur la coupure RN9 / A75.

Cependant, d'après le dossier d'enquête préalable (p. F83), la part de marché de l'A75 dans le trafic local ne serait que de 27% en 2010, 73% restant sur la RN9<sup>14</sup>. Cette part de marché peut sembler relativement faible pour un itinéraire à la fois plus rapide, gratuit et bénéficiant d'une desserte fine avec de nombreux échangeurs (un diffuseur à Béziers Sud-est, un demi-diffuseur avec Béziers nord-est, diffuseur de Servian, quatre diffuseurs à Pézenas).

Le trafic prévu à l'horizon 2012 sur l'A75 avait été estimé dans la DUP à 25 900 véhicules par jour en moyenne annuelle, avec une part de PL prévue entre 12% et 17%. Le trafic prévu sur la coupure (A75, RN9, RD13) était de 44 200 véhicules par jour soit une part de marché de l'A75 de 59%.

Il est à noter que la DUP semble sous-estimer l'attractivité de l'A75 pour le trafic local par rapport à la RN9 alors que l'A75 est globalement plus rapide, gratuite et bénéficie d'une desserte fine avec de nombreux échangeurs.

<sup>14</sup> La décomposition des trafics est disponible pour l'A75 et la RN9 dans le dossier d'enquête préalable page F83 (Tome 4). Cette décomposition n'est pas disponible pour la RD13.

## 4.3.2 Trafics observés

### 4.3.2.1 Données disponibles

Les données de comptages sont disponibles sur :

- l'A75 :
  - déviation de Pézenas (poste n°1) entre 1992 et 2013 ;
  - échangeur 63 (entrée nord Béziers) en 2013 uniquement ;
  - échangeur 64 ;
- sur la RN 9, jusqu'en 2007, ainsi qu'un comptage effectué en novembre / décembre 2009 (après la mise en service de la déviation de Valros - février 2009) sur la RN9 au sud de Valros. La localisation de ce comptage permet une comparaison de l'évolution des trafics avec l'ancienne station SIREDO Béziers Montblanc ;
- sur la RD 13 entre Pézenas et Agde depuis 2007 (PR 15) ;
- sur l'A9 grâce à des données OD entre les gares de Béziers Est / Cabrials et Montpellier 2, reconstituées entre 2004 et 2012. Cette OD est l'OD principalement concernée par la mise en service de la dernière section de l'A75 entre Pézenas et Béziers. En effet, l'itinéraire gratuit A75/A750 devient alors une alternative à l'A9 pour ces déplacements entre Béziers et l'ouest de l'agglomération de Montpellier<sup>15</sup>.

Ces données de comptages permettent de déterminer en partie les évolutions de trafics liées à la mise en service.

La carte ci-dessous présente la localisation des différents points de comptage retenus pour l'analyse.

---

<sup>15</sup> Compte tenu du débouché de l'A750 au nord-ouest de l'agglomération de Montpellier, l'itinéraire A75/A750 n'est pas considéré comme compétitif pour les flux entre, d'une part, Béziers Est/Cabrials, et d'autre part, les diffuseurs de Montpellier est, sud et ouest (n°29 à 31). Ces OD ne sont donc pas considérées dans l'analyse des reports.

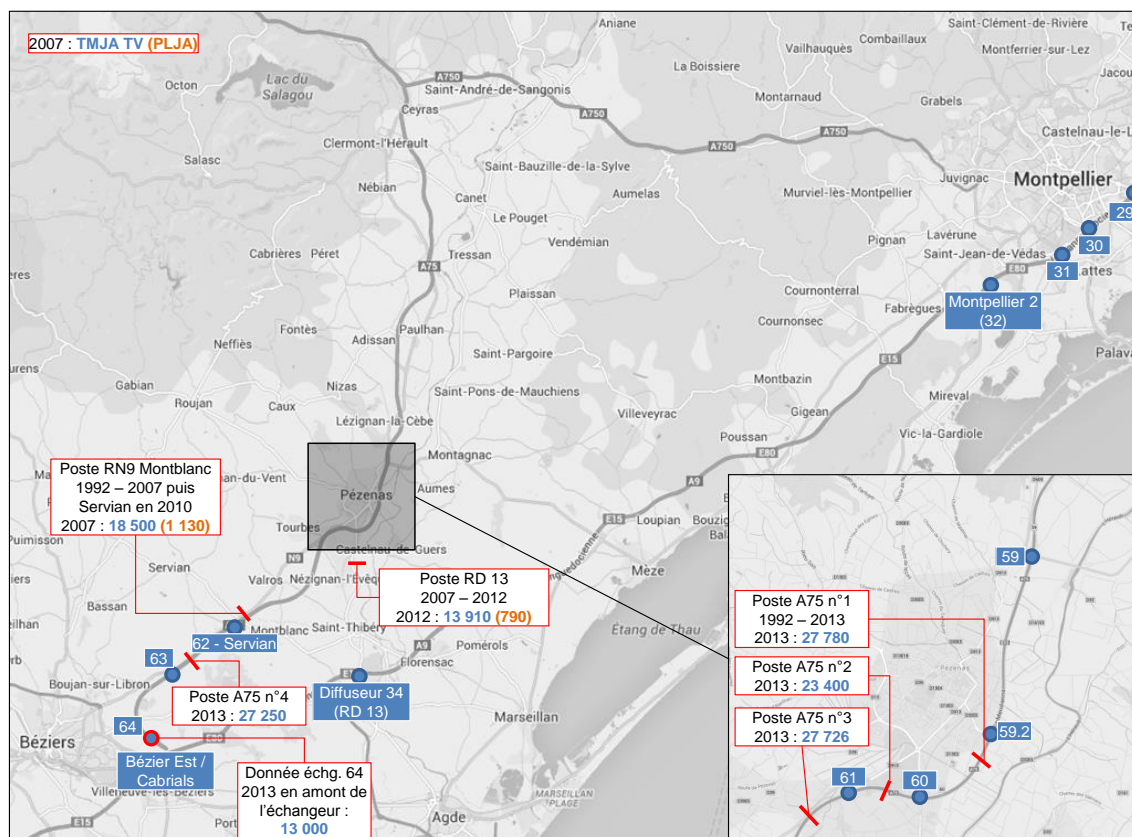


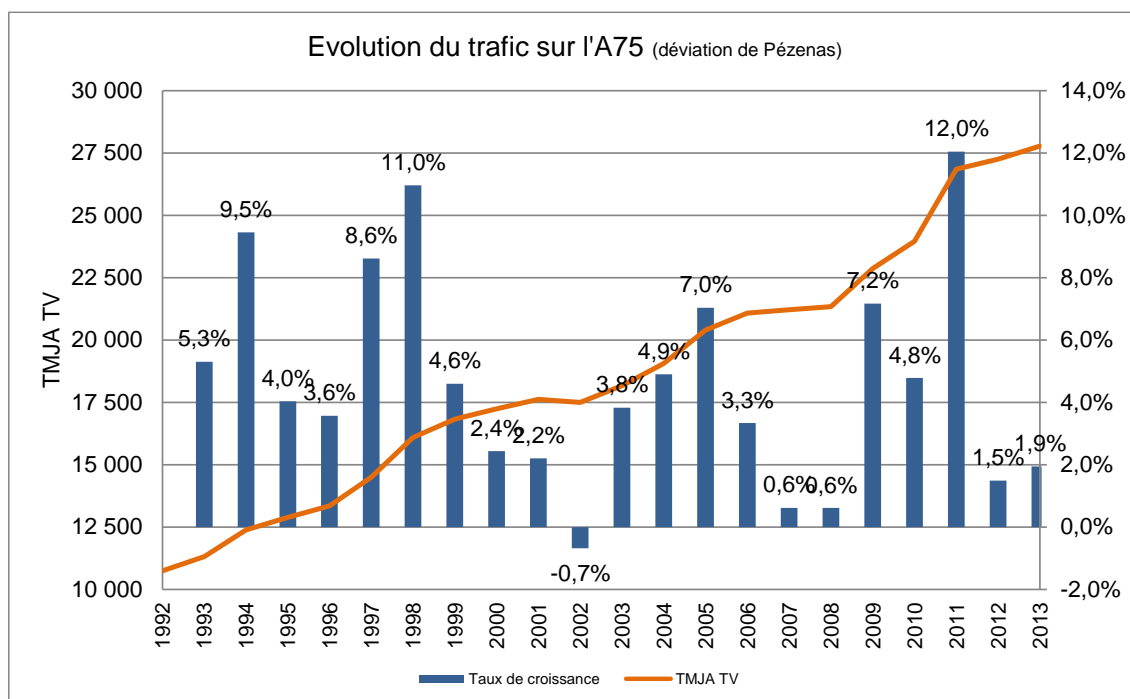
Figure 15 Carte de localisation des points de comptage

Les reports de trafics seront analysés dans la suite du document sur une coupure incluant :

- la RN 9 ;
- l'A75 entre les diffuseurs 63 et 62 (poste n°4) ;
- la RD 13 ;
- l'A9 : uniquement les flux entre, d'une part, les gares de Béziers Est / Cabrials, et d'autre part, Montpellier 2 (barrière pleine voie) et le diffuseur de Saint-Jean de-Védas (dernier diffuseur pour lequel les données de trafic sont disponibles).

#### 4.3.2.2 Trafics sur l'A75

Le poste sur l'A75 au droit de Pézenas est le seul qui permet de fournir une indication de la tendance des trafics sur ce secteur de l'A75 entre 2011 et 2013. L'analyse des trafics de cette section permet donc d'estimer les trafics de l'A75 sur la section entre Pézenas et Béziers pour l'année 2012, en faisant l'hypothèse que la croissance a été la même sur les deux sections.

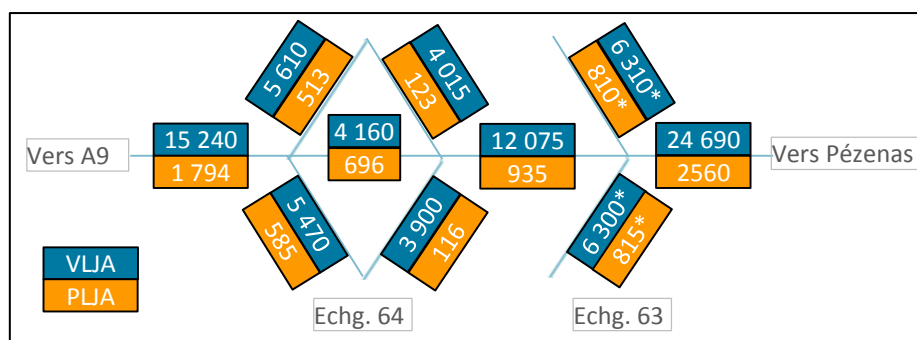


**Figure 16 Évolution du niveau de trafic sur l'A75 (déviation de Pézenas) entre 1992 et 2013 - TMJA TV**

Comme le montre le graphique précédent, depuis sa mise en service en 1991, le trafic sur la déviation de Pézenas a alterné des phases de croissances soutenues (entre 5,1% et 8,4% par an) correspondant aux périodes de mises en services des autres sections d'A75, et des phases de croissance plus modérée en l'absence de mise en service et/ou de croissance économique. Entre 2009 et 2011 la mise en service progressive de la dernière section d'A75 a permis une dernière phase de croissance du trafic de 8,4% par an en moyenne, avant une croissance de nouveau modérée en 2012 et 2013 (+ 1,7% en moyenne par an).

Entre Pézenas et Béziers, seuls les trafics de l'année 2013 sont disponibles entre les diffuseurs 63 et 62. Le TMJA 2013 est de 27 780 véhicules. En appliquant, la croissance observée entre 2012 et 2013 sur la déviation de Pézenas, le TMJA 2012 est estimé à 27 250 véhicules, dont 24 700 VL et 2 550 PL.

Au droit de l'échangeur 64, les données de comptages sont résumées ci-dessous.



\* Trafic obtenu par déduction à partir des comptages en section courante en amont et en aval

**Figure 17: Récapitulatif des comptages A75 au droit de Béziers - TMJA 2012**

Près de 50% du trafic VL (60% du trafic PL) sur l'A75 entre Pézenas et Béziers est en échange avec le secteur de Béziers via le demi-diffuseur n°63. Compte tenu des trafics en échange avec le secteur de Béziers via le diffuseur n°64, seul 4 200 VL et 700 PL continuent en direction de l'A9, soit respectivement 17% des VL et 27 % des PL.

**En 2012, le niveau de trafic sur l'A75 entre Pézenas et Béziers est de 27 250 véhicules, dont 24 700 VL et 2 550 PL.** La part de transit sur la dernière section de l'A75 (qui rejoint l'A9) est d'environ 17% pour les VL et de 27% pour les PL.

Depuis sa mise en service en 1991, le trafic sur la déviation de Pézenas a alterné des phases de croissances soutenues (entre 5,1% et 8,4% par an) correspondant aux périodes de mises en services des autres sections d'A75, et des phases de croissance plus modérée en l'absence de mise en service et/ou de croissance économique. Ainsi, entre 2011 et 2013, le taux de croissance moyen TV est de 1,7%/an.

#### 4.3.2.3 Trafics sur la RN9

Les trafics sur la RN 9 au niveau de Mont-Blanc sont disponibles jusqu'en 2007<sup>16</sup>. Pour l'année 2009 un comptage au sud de Valros effectué en novembre / décembre 2009 (après la mise en service de la déviation de Valros - février 2009) mesurait 4000 véhicules jour. La localisation de ce comptage permet une comparaison de l'évolution des trafics avec ceux comptés par l'ancienne station Mont-Blanc. Le graphique ci-dessous récapitule ces évolutions.

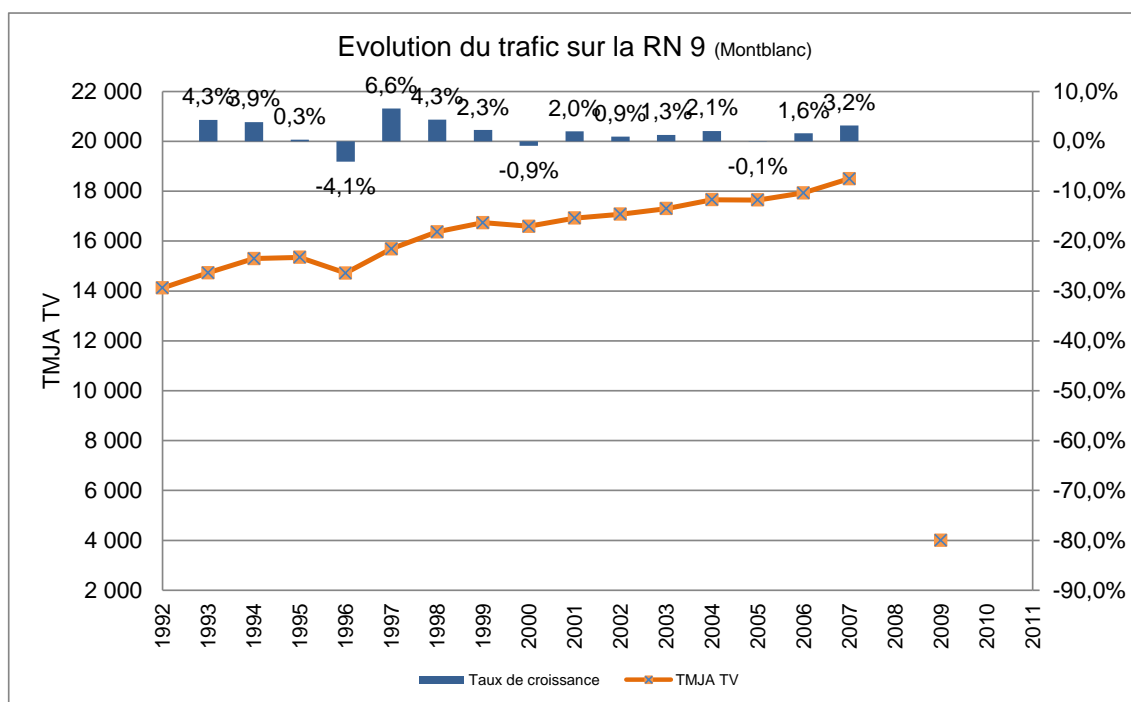


Figure 18 Évolution du niveau de trafic sur la RN 9 entre 1992 et 2011 - TMJA TV

De 1992 à 2007, le taux de croissance annuel moyen du niveau de trafic TV de la RN9 au droit de Montblanc a été de 1,8% (1,9% pour les VL et 1,1% pour les PL).

Le tableau suivant présente l'évolution du niveau de trafic en moyenne annuelle sur cet axe.

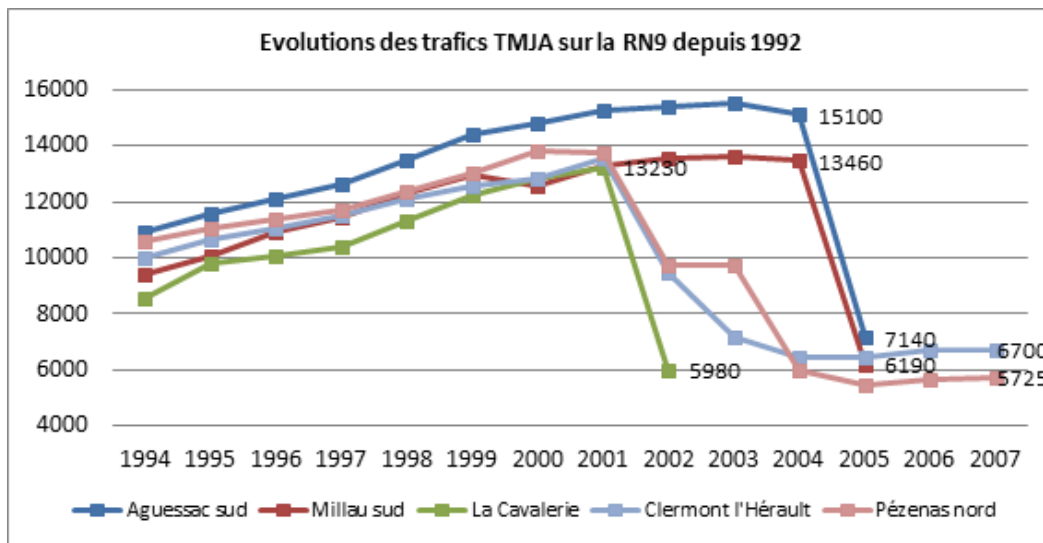
Tableau 13 Données de trafics disponibles sur la RN9 au niveau de Mont-Blanc

RN9	2007	2009
Trafics tous véhicules	18500	4000
dont VL	17370	3760
dont PL	1130	240

<sup>16</sup> Le taux de PL 2007 étant indisponible, celui de 2006 (6,1%) a été utilisé afin de reconstituer un trafic PL 2007.

En l'absence de comptage, et en supposant une croissance du trafic résiduel entre 2009 et 2012 sur un rythme identique à celui observée entre 1992 et 2007<sup>17</sup>, le trafic 2012 est estimé à 4 250 véhicules, dont 4 000 VL et 250 PL.

La baisse de trafic entre 2007 et 2009 a été de près de 80%. Cette baisse est relativement plus importante que celles observées lors des mises en service des autres sections de l'A75. Ainsi, le graphique ci-dessous montre que les baisses de trafic sur la RN9 ont été comprises entre 50% et 60%, sur une période d'un à quatre ans.



**Figure 19 : Évolution des trafics sur la RN9**

Cette baisse importante entre Valros et Béziers s'explique par la compétition d'un itinéraire (A75) à la fois plus rapide, gratuit, pour un kilométrage quasi équivalent, mais aussi par une faible demande locale entre Valros et Béziers. En effet seule la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de la Baume est desservie localement par la RN9.

#### **Le TMJA 2012 sur la RN9 est de 4 250 véhicules jour dont 5.9% de PL.**

Après une hausse soutenue du trafic sur la RN9 entre 1992 et 2007, à un rythme de 1,8% en moyenne (1,9% pour les VL et 1,1% pour les PL), la mise en service de la dernière section entre Pézenas et Béziers a généré un report massif de près de 80% du trafic de la RN9.

Cette forte baisse est plus marquée que celles observées sur d'autres sections de l'A75. Ceci s'explique par la faible demande locale entre Valros et Béziers, ainsi que par la desserte fine du secteur par l'A75 via de nombreux diffuseurs.

<sup>17</sup> La nature du trafic ayant évolué entre les deux périodes, notamment en raison du report du trafic de transit sur l'A75, il est probable que la croissance n'ait pas repris après 2009 sur un rythme aussi élevé qu'avant 2007. Cependant, cette hypothèse est conservatrice au regard de l'évaluation ex-post puisqu'elle maximise les véhicules maintenus sur la RN9 et donc minimise le volume des reports considérés dans le bilan socio-économique. Or, les véhicules reportés depuis la RN9 sont ceux bénéficiant des gains de temps les plus importants.



#### 4.3.2.4 Trafics sur la RD13

Le graphique suivant présente l'évolution du trafic TMJA TV sur la RD13 entre 2007 et 2012.

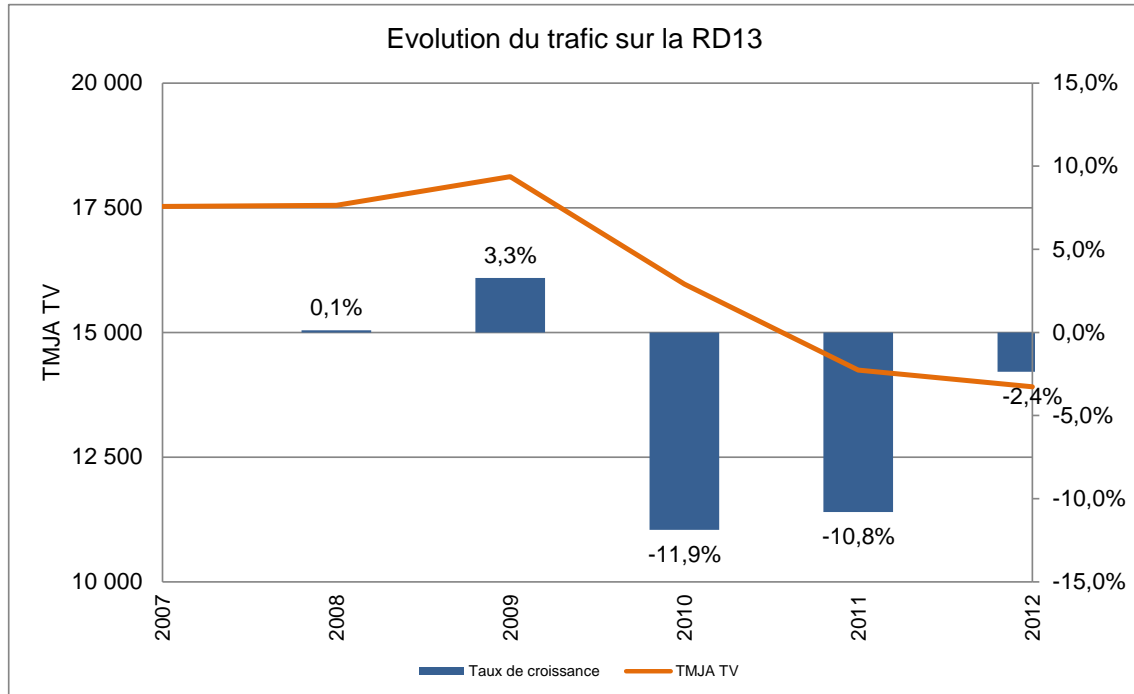


Figure 20 Évolution du niveau de trafic sur la RD 13 entre 2007 et 2012 - TMJA TV

Entre 2007 et 2008, le niveau de trafic sur la RD13 est relativement stable. Suite à la mise en service des derniers tronçons de la section d'A75 entre Pézenas et l'A9, le niveau de trafic de la RD 13 chute de plus de 20% en deux ans, soit une baisse de 3 870 véhicules/jour en moyenne annuelle.

En 2012, la baisse de trafic est nettement plus faible : - 2,4%, soit environ 300 véhicules/jour, semblant indiquer que la montée en charge sur l'A75 s'est principalement produite au cours de l'année 2011.

Le tableau suivant précise les trafics sur la RD13 entre 2007 et 2012.

Tableau 14 Trafics sur la RD13						
RD13	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trafics tous véhicules	17 530	17 550	18 120	15 970	14 250	13 910
dont VL	16 530	16 550	17 100	15 070	13 440	13 120
dont PL	-	-	-	-	-	790

#### Le TMJA 2012 sur la RD13 est de 13 900 véhicules par jour dont 5.7% de PL.

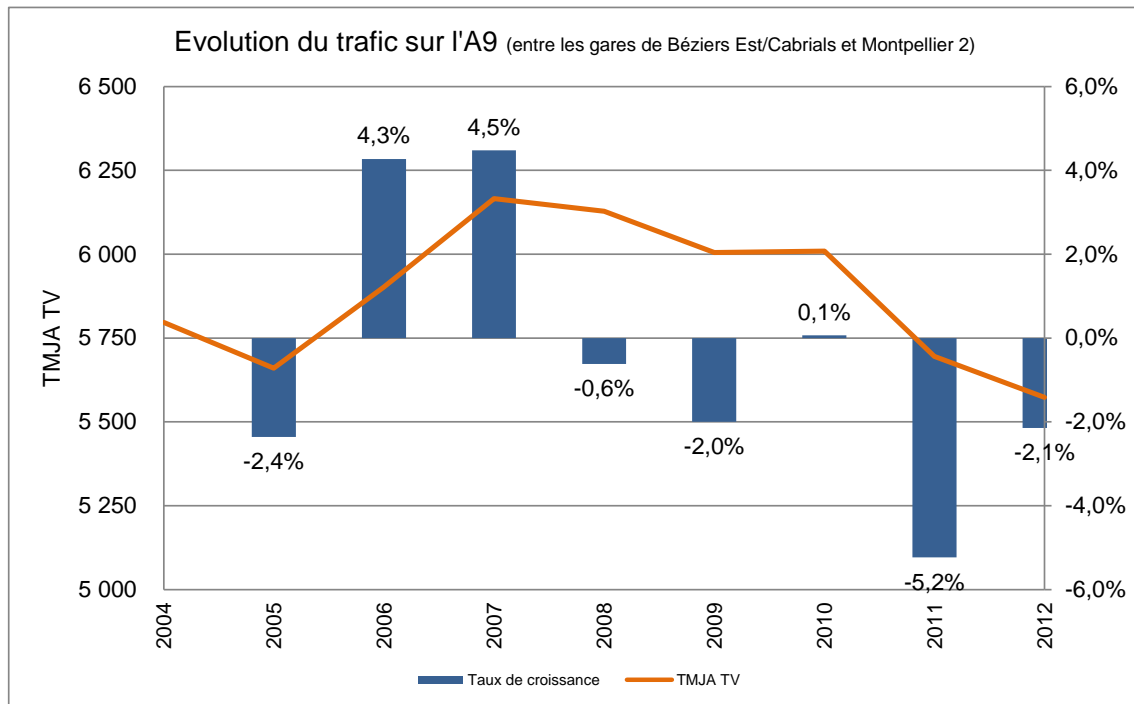
Le niveau de trafic moyen annuel sur la RD13 a diminué de plus de 20% (soit -3 300 véhicules) entre 2008 et 2011, suite à la mise en service de la dernière section de l'A75. Cette baisse de trafic s'explique par le fait, qu'en l'absence de prolongement de l'A75 vers Béziers, une partie des trafics vers Narbonne, Perpignan, l'Espagne, ainsi que des trafics locaux vers Agde et l'agglomération de Béziers (sud et ouest) empruntaient l'axe RD13 puis l'A9 ; ceci afin d'éviter la RN9 et la rocade de Béziers.

En l'absence de données historiques antérieures à 2007, il n'est pas possible de conclure sur la croissance tendancielle du trafic sur cet axe.

#### 4.3.2.5 Trafics sur l'A9

Les données de comptages OD entre 2004 et 2012 sont disponibles entre, d'une part, la gare de péage de Montpellier 2 et Béziers Est (puis Béziers Cabrials), et d'autre part, entre le diffuseur de Saint-Jean-de-Védas (situé au droit de la barrière de péage de Montpellier 2) et Béziers Est (puis Béziers Cabrials) (cf. carte au 4.3.2.1). Ces données permettent de mettre en évidence un report d'une partie des véhicules entre Béziers et Montpellier, depuis l'A9 vers l'itinéraire A75-A750 gratuit (contre un péage de 4,4€ pour l'A9) mais plus long (+ 7,5km).

Le graphique ci-dessous résume l'évolution des flux depuis 2004 entre la gare de péage de Montpellier 2 et Béziers Est (puis Béziers Cabrials).



**Figure 21 Évolution du niveau de trafic sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2 - TMJA TV (source ASF)**

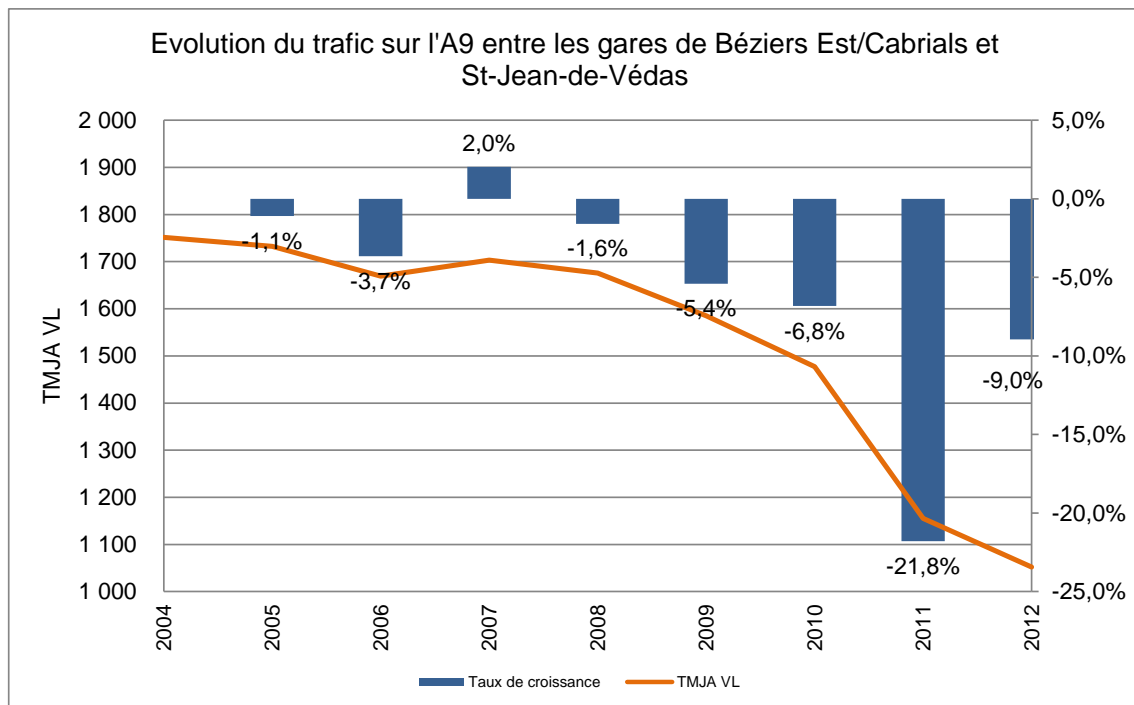
En l'absence de données antérieures et compte tenu que ces données de trafics recouvrent plusieurs OD pour lesquelles les évolutions peuvent en partie se compenser, aucune tendance claire ne se dégage jusqu'en 2007, année précédant la crise économique. En 2011, année de mise en service du dernier tronçon de l'A75, il est observé une baisse du trafic sur cette OD d'environ 300 véhicules.

Le tableau suivant présente l'évolution du niveau de trafic en moyenne annuelle sur cette OD.

**Tableau 15 Trafics sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier**

A9	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	6 170	6 130	6 010	6 010	5 700	5 570
<b>dont VL</b>	5 540	5 490	5 400	5 440	5 150	5 050
<b>dont PL</b>	630	640	600	570	550	520

En complément, le graphique ci-dessous présente l'évolution du trafic entre Saint-Jean-de-Védas et Béziers Est (puis Béziers Cabrials).



**Figure 22 Évolution du niveau de trafic sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Saint-Jean-de-Védas 2 - TMJA VL (source ASF)**

Sur cette OD spécifique, une tendance à la baisse du trafic se dégage. Entre 2004 et 2008, le taux de croissance annuel moyen est de -1,1% pour les VL. Entre 2009 et 2012, période correspondant à la mise en service progressive de section Pézenas – Béziers, le trafic VL baisse de -12,8% en moyenne annuelle, avec une baisse maximale de – 21,8% en 2011, année de mise en service intégrale de la section Pézenas – Béziers. En 2012, la baisse du trafic VL reste importante (-9,0%) et peut s'expliquer par un phénomène de montée en charge, déjà suggéré par les évolutions contrastées sur les flux entre Béziers et Montpellier 2 ou sur la RD13.

Le tableau suivant présente l'évolution du niveau de trafic en moyenne annuelle sur cette OD. On constate que l'évolution du trafic PL avant 2008 diffère de celle des VL, avec une évolution orientée à la hausse (3,2%

de croissance en moyenne annuelle), bien que le trafic reste inférieur à 100 PL par jour en moyenne. De 2009 à 2012, comme dans le cas des VL, une baisse du trafic PL est observée.

**Tableau 16 Trafics sur l'A9 entre 2004 et 2012 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et le diffuseur de Saint-Jean-de-Védas**

A9	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	1 840	1 820	1 760	1 800	1 770	1 670	1 550	1 230	1 120
<b>dont VL</b>	1 750	1 730	1 670	1 700	1 680	1 590	1 480	1 160	1 050
<b>dont PL</b>	85	85	90	95	95	85	75	70	70

Le TMJA 2012 sur l'OD entre les échangeurs Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2 est de 5 570 véhicules par jour, dont 9,3% de PL.

La baisse de trafic entre 2010 et 2011 est d'environ 300 véhicules / jour, soit -5,0%. Malgré l'absence de tendance claire d'évolution du trafic sur la période antérieure notamment en raison du cumul de plusieurs OD à la barrière de péage, cette baisse de trafic en 2011 contraste avec les évolutions passées et peut être rapprochée de la mise en service intégrale de la dernière section d'A75.

Concernant le trafic entre les gares de Béziers Est/Cabrials et le diffuseur de Saint-Jean-de-Védas, le TMJA 2012 est de 1 120 véhicules dont 6,3% de PL. La baisse de trafic entre 2008 et 2012 est de 650 véhicules par jour en moyenne, soit plus du tiers du trafic de 2008, date avant laquelle le trafic sur cette OD ne baissait en moyenne que de -0,9% par an.

#### 4.3.2.6 Récapitulatif des trafics observés

Le tableau ci-dessous récapitule les trafics 2012 observés sur l'A75, la RN9, la RD13 et le trafic de l'A9 reportable sur l'A75 (OD entre Béziers Est / Cabrials et Montpellier 2).

**Tableau 17 Tableau récapitulatif des trafics observés (TMJA) sur l'A75, la RN9, la RD13 et l'A9**

	Trafics 2012	Précisions
<b>A75</b>	27 300	Poste entre échangeurs 62 et 63
<b>RN9</b>	4 200	Poste de Montblanc
<b>RD13</b>	13 900	Poste entre Pézenas et Agde
<b>TOTAL corridor A75+RN9+RD13</b>	45 400	
<b>Trafics de l'A9 reportables</b>	5 570	OD entre les échangeurs Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2

### 4.3.3 Reconstitution des trafics en situation de référence

L'objet de cette section est d'identifier les tendances d'évolution des niveaux de trafics sur les axes du secteur d'étude identifiés précédemment, et qui serviront notamment de base à l'estimation des trafics de référence, c'est-à-dire dans le scénario où la dernière section d'A75 entre Pézenas et Béziers n'aurait pas été réalisée. Ces trafics seront ensuite confrontés aux trafics en situation de projet afin de définir la contribution de chaque axe au trafic d'A75 entre Pézenas et Béziers.

Par défaut, l'année de base à partir de laquelle sont reconstitués les trafics de référence est 2008, année précédant la mise en service du premier tronçon de la dernière section d'A75 entre Pézenas et Béziers. Le choix d'une autre date est discuté au cas par cas dans les paragraphes suivants.

#### 4.3.3.1 Trafics en situation de référence sur l'A75 avant la dernière section (déviation de Pézenas)

Le poste de comptage n°1 sur l'A75 sur la déviation de Pézenas se situe en amont du projet et de ces points de choix avec la RN9 ou la RD13. La reconstitution des trafics de référence sur cette section n'a donc pas pour but de définir des reports de trafics mais permettra d'alimenter la réflexion sur la nature des trafics supportés par l'A75 entre Pézenas et Béziers indépendamment de ceux en lien avec les reports depuis la RN9 ou la RD13.

Les niveaux de trafics de 2008 sont supposés croître à un taux de croissance de 1,7% par an, tendance observée sur les années 2012 et 2013. On suppose ici que la montée en charge du projet s'est donc principalement réalisée sur les trois derniers trimestres de l'année 2011<sup>18</sup>. Par ailleurs, cette hypothèse de taux de croissance est en ligne avec l'hypothèse générale de croissance des trafics interurbains pour le Languedoc-Roussillon telle que définie par le CGDD : 1,6% pour la demande de déplacements interrégionale entre 2009 et 2030.

**Tableau 18 Trafics reconstitués en situation de référence sur l'A75 en amont de la dernière section (déviation de Pézenas)**

A75 (Pézenas)	2008 (observé)	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	21 340	21 703	22 072	22 447	22 829
<b>dont VL</b>	19 206	19 533	19 865	20 202	20 546
<b>dont PL</b>	2 134	2 170	2 207	2 245	2 283

#### 4.3.3.2 Trafics en situation de référence sur la RN9

Les niveaux de trafics de 2007<sup>19</sup>, dernière date disponible issue de la station permanente de Montblanc, sont supposés croître suivant la tendance observée depuis 1992 sur cet axe, soit 1,9% par an pour les VL et 1,1% pour les PL (1,8% TV).

<sup>18</sup> Cette hypothèse de montée en charge rapide se justifie par l'évolution des trafics de la RN 9 et de la RD 13.

<sup>19</sup> Les trafics 2010 n'ont pas été retenus comme base de calcul car jugés peu crédibles (comptage temporaire, emplacements différent, croissance de trafics très élevée...).

**Tableau 19 Trafics reconstitués en situation de référence sur la RN9**

RN 9	2007 (observé)	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	18 500	18 830	19 170	19 520	19 870	20 230
<b>dont VL</b>	17 370	17 700	18 040	18 380	18 730	19 090
<b>dont PL</b>	1 130	1 140	1 150	1 170	1 180	1 190

#### 4.3.3.3 Trafics en situation de référence sur la RD13

En l'absence de tendancier clairement établi, les trafics de référence de la RD13 sont reconstitués à partir du niveau de trafic 2008<sup>20</sup> et de l'hypothèse générale de croissance des trafics interurbains pour Languedoc-Roussillon telle que définie par le CGDD : 1,6% pour la demande de déplacements inter régionale entre 2009 et 2030.

**Tableau 20 Trafics reconstitués en situation de référence sur la RD13**

RD13	2008 (observé)	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	17 550	17 830	18 120	18 410	18 700
<b>dont VL</b>	16 550	16 820	17 090	17 360	17 640
<b>dont PL</b>	1 000	1 010	1 030	1 040	1 060

#### 4.3.3.4 Trafics en référence sur l'A9 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2

L'évolution des trafics suggère que les mises en service partielles de 2009 et 2010 sur l'A75 n'ont pas eu d'impact sur l'attractivité de l'itinéraire A9 pour les flux entre Béziers et Montpellier 2 par l'A9. Ainsi, les trafics de référence sont reconstitués à partir du niveau de trafic 2010, dernière année disponible précédant la mise en service du dernier tronçon de l'A75 entre Pézenas et Béziers.

Les données disponibles n'ayant pas permis d'identifier un tendancier clair, l'hypothèse générale de croissance des trafics interurbains pour Languedoc-Roussillon, telle que définie par le CGDD, soit 1,5% pour la demande de déplacements intra régionale entre 2009 et 2030, est retenue.

**Tableau 21 Trafics reconstitués en référence sur l'A9 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Montpellier 2**

A9	2010 (observé)	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	6 010	6 100	6 190
<b>dont VL</b>	5 440	5 520	5 600
<b>dont PL</b>	570	580	590

<sup>20</sup> Le taux de PL est supposé stable par rapport à celui de l'année 2012, seul disponible sur la période.

Pour les trafics entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Saint-Jean-de-Védas, l'impact de l'A75 peut être observé dès 2009. Ainsi, le tendancieriel 2004-2008 (-0,9% par an pour les VL et +3,2% par an pour les PL) est prolongé à partir de 2008 afin de reconstituer les trafics de référence.

**Tableau 22 Trafics reconstitués en référence sur l'A9 entre les gares de Béziers Est/Cabrials et Saint-Jean-de-Védas**

A9	2008 (observé)	2009	2010	2011	2012
<b>Trafics tous véhicules</b>	1 770	1 760	1 740	1 730	1 710
<b>dont VL</b>	1 680	1 660	1 640	1 620	1 600
<b>dont PL</b>	95	100	105	105	110

Les trafics des différents axes du périmètre d'étude ont été reconstitués sur la période 2008-2012 avec les hypothèses suivantes :

- pour l'A75 en amont de la dernière section : 1.7% / an (observé sur la déviation de Pezenas) ;
- pour la RN9 1.9%/an pour les VL et 1.1% pour les PL (observé sur la station Montblanc) ;
- pour la RN13 : 1.6%/an (hypothèse CGDD) ;
- pour l'OD Béziers / Montpellier via l'A9 : 1.5%/an (hypothèse CGDD) ;
- pour l'OD Béziers / Saint-Jean-de-Védas via l'A9 : -0,9% par an pour les VL et 3,2% pour les PL.



#### 4.3.4 Évaluation des reports de trafic

##### 4.3.4.1 Trafics reportés depuis la RN9, la RD13 et l'A9

Compte tenu des trafics en référence et en projet présentés précédemment, les trafics de véhicules reportés sont les suivants, distingués par voirie d'origine et type de véhicule.

**Tableau 23 Récapitulatif des reports de trafics**

		Référence	Projet	Reports de trafic	Part du trafic A75
		2012	2012	2012	2012
<b>A75 (poste n°4 au nord de l'échangeur 63)</b>	VL		24 690		
	PL		2 560		
<b>RD13</b>	VL	17 640	13 120	4 520	18%
	PL	1 060	790	270	11%
<b>RN9</b>	VL	19 090	3 970	15 120	61%
	PL	1 190	250	940	37%
<b>A9</b>	VL	7 200	6 100	1 100	4%
	PL	700	590	110	4%
<b>Total reports TV depuis RN9, RD13 et A9</b>				22 060	81%
				<b>dont VL</b>	20 740 84%
				<b>dont PL</b>	1 320 52%
<b>Autres trafics TV</b>				5 190	19%
				<b>dont VL</b>	3 950 16%
				<b>dont PL</b>	1 240 48%

Les reports de trafics depuis la RN 9 et la RD 13 expliquent plus de 80% du trafic de la section d'A75 entre Pézenas et Béziers. Les reports depuis l'A9 ne représentent qu'une faible part du trafic reporté sur le projet. La part du trafic non expliquée par les reports depuis la RD13, la RN9 et l'A9 appelée « Autres trafics » est présentée ci-dessous.

##### 4.3.4.2 Répartition des reports de trafics entre les différents échangeurs de l'A75 entre Pézenas et Béziers

Une hypothèse de répartition des reports de trafics entre les échangeurs de l'A75 entre Pézenas et Béziers est nécessaire afin de tenir compte du différentiel de gain de temps selon le trajet considéré. En l'absence d'enquête OD sur l'A75, la RN9 et la RD13, les hypothèses de répartition des reports ont été définies afin de correspondre aux données de comptage d'A75 (cf.4.3.2.1) et en respectant la logique d'itinéraire. Le tableau ci-dessous présente la répartition des trafics retenue.

**Tableau 24 Répartition des reports de trafics sur l'A75**

Répartition des reports de trafic		RN9	RD13	A9	Induction et Polarisation	Reports vallée du Rhône	Total
<b>VL</b>	<i>Total</i>	15 120	4 520	1 100	3 068	883	24 690
	dont vers échangeur 63	12 615					12 615
	dont vers échangeur 64	2 505	1 242	1 100	3 068		7 915
	dont vers l'A9		3 277			883	4 160
<b>PL</b>	<i>Total</i>	940	270	110	923	317	2 560
	dont vers échangeur 63	940		110	575		1 625
	dont vers échangeur 64				239		239
	dont vers l'A9		270		109	317	696

Les trafics de l'échangeur 63 sont considérés correspondre prioritairement aux reports de la RN9 qui est l'axe qui desservait le mieux ce secteur en référence, puis par défaut aux reports de l'A9 et au trafic induit. Les trafics en direction de l'A9 sont considérés correspondre prioritairement aux reports de la RD13 et aux reports depuis la vallée du Rhône. En effet, la RD13 est en référence l'axe jalonné pour les déplacements vers le Sud (notamment l'Espagne) via l'A9.

Les trafics restants sont affectés à l'échangeur 64.

#### 4.3.4.3 Autres trafics

Les « autres trafics » représentent la différence entre le trafic du projet et la somme des reports identifiés (depuis la RN9, la RD13 et l'A9), soit environ 20% du trafic de l'A75, soit environ 5 200 véhicules jour.

En l'absence d'autres axes de reports significatifs au sein de l'aire d'étude ou de desserte en transports collectifs importants, l'hypothèse peut être faite que ces trafics proviennent :

- d'un phénomène d'induction de trafic. L'induction de trafic correspond à une augmentation de la mobilité des habitants (nombre de déplacements) due à la baisse significative des coûts de déplacements sur un itinéraire ;
- d'un report à l'échelle nationale lié notamment à l'effet réseau permis par la continuité autoroutière de l'A75 qui gagne ainsi en visibilité et en lisibilité après plus de 20 ans de travaux et de mises en service progressives ;
- d'une modification des structures des déplacements du corridor A75 Pézenas - Béziers (modification des origines ou destinations) ; cette modification se caractérisant par une polarisation et une intensification des flux autour du Pays Cœur d'Hérault.

Ces facteurs explicatifs sont discutés ci-après.

#### Induction de trafic

Le trafic induit est calculé selon les recommandations de la circulaire 98-99 du 20 octobre 98 sur les méthodes d'évaluation économique des investissements routiers en rase campagne de la Direction des Routes. La formule permettant de calculer le trafic observé avec aménagement à l'horizon choisi pour l'étude est la suivante :

$$Tr = T \left( \frac{C_0}{C_1} \right)^{2/3}$$

où :

Tr : trafic estimé avec aménagement pour la relation considérée

T : trafic estimé à l'horizon de l'étude sans aménagement sur la relation considérée

C0 : coût de circulation avant aménagement en année de base (2009)

C1 : coût de circulation après aménagement à l'année d'horizon (2016).

Ce mode de calcul suppose de connaître le coût de circulation de chaque OD composant le trafic. En l'absence d'enquête OD, et afin de déterminer un ordre de grandeur, l'induction a fait l'objet d'une évaluation sommaire pour les OD suivantes<sup>21</sup> empruntant la RN 9 :

- Béziers <-> Pézenas ;
- Béziers <-> Clermont l'Hérault.

Compte tenu des hypothèses sur :

- le trafic total de la RN 9 en situation de référence, soit 19 100 VL jour ;
- la part du trafic de local qui a été estimé à 50%<sup>22</sup> ;
- le poids de Pézenas et de Clermont-l'Hérault dans le trafic local, respectivement estimé à 20% et 5% à partir des données de flux INSEE ;
- les coûts de circulation reconstitués sur chacune des deux OD<sup>23</sup> ;

le phénomène d'induction lié à la mise en service de la section d'A75 entre Pézenas et Béziers peut être estimé de l'ordre de 500 véhicules jour.

Une évaluation de l'induction sur les OD Béziers – Pézenas et Béziers – Clermont l'Hérault montre que cet effet est limité à moins de 500 véhicules par jour, ce qui est logique au vu du gain de temps moyen de 5 minutes depuis la RN9.

### Report de trafics depuis la vallée du Rhône

Le trafic restant à expliquer est donc de l'ordre de 5 300 véhicules jour, compte tenu de l'induction d'environ 500 véhicules jour. Une partie de ce trafic peut s'expliquer par un report de longue distance depuis la vallée du Rhône en direction de l'ouest de l'Hérault et du sud-ouest du pourtour méditerranéen et de l'Espagne. Il est à noter que le trafic se dirigeant vers l'agglomération de Montpellier ou plus à l'est empruntera l'A750 et non la section Pézenas-A9.

De plus, les reports depuis A20 ne sont pas pris en compte dans l'analyse car l'étude de l'évolution des flux sur l'OD Montauban-Gignac a indiqué un trafic quasi stable depuis 2009.

---

<sup>21</sup> On considère ici que le phénomène d'induction n'est tangible qu'entre des pôles urbains de taille significative, et qu'au-delà de Clermont l'Hérault le gain relatif en termes de coût de circulation apportée par la dernière section (gain de maximum 6min) devient insuffisant pour être à l'origine d'un phénomène d'induction. Ainsi, le phénomène d'induction a été supposé non significatif pour les OD concernés par la RD 13 qui, malgré un gain de temps plus important, sont principalement des OD de plus longue distance.

<sup>22</sup> Hypothèse construite à partir des données de l'étude « CETE Méditerranée, Projet de complément du demi-échangeur Béziers Nord-Est, Etude de trafic, juillet 2011 ».

<sup>23</sup> Le gain de temps est estimé à 5 minutes (cf. chapitre sur l'analyse des temps de parcours), pour un temps de déplacement total de 16 minutes entre Béziers et Pézenas, contre 29 minutes entre Béziers et Clermont-l'Hérault.

La mise en service de la dernière section d'A75 entre Pézenas et Béziers constitue le maillon manquant de l'itinéraire A75 dans son ensemble entre Clermont-Ferrand et l'A9.

Auparavant, la continuité d'itinéraire s'effectuait par la RD 13 puis l'A9 (payante) ou la RN 9. Malgré un kilométrage limité au regard de l'itinéraire global, la section d'A75 entre Pézenas et Béziers permet une continuité autoroutière, qui au-delà du gain de temps, a pu apporter un gain significatif de visibilité (notamment dans la cadre des dispositifs de navigation routière par GPS mais aussi le balisage sur la voirie) et de lisibilité, notamment pour des déplacements à plus longue distance qui privilégient les axes principaux.

Après une augmentation entre 1997 et 2002, les données disponibles sur l'axe rhodanien montrent une tendance nette à la baisse des trafics sur les OD pour lesquelles les deux axes autoroutiers sont en concurrence. Cette rupture peut s'expliquer par la mise en service de la LGV méditerranée mi 2001 entrainant, après une période de montée en charge, un report modal significatif.

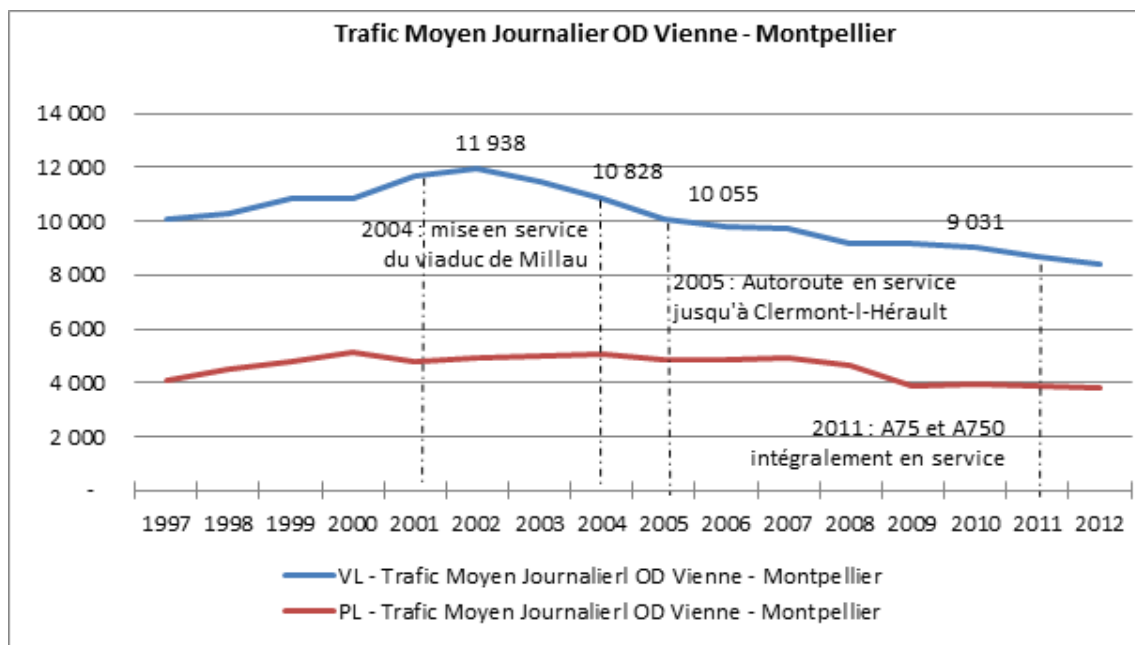


Figure 23 Évolution du Trafic Moyen Mensuel OD Vienne – Montpellier (source ASF)

On observe que les mises en services du viaduc de Millau (2004) et de l'intégralité de l'A75-A750 (2011) ont pu renforcer cette tendance à baisse du trafic sur l'OD Vienne (Montpellier via l'A7 par un effet de report d'itinéraire d'abord en 2004 puis en 2010.

On note globalement une moindre variation des trafics PL : seule l'effet de la crise en 2008 semble avoir eu un effet direct sur le trafic de PL. Cela dit, dans un contexte de baisse globale des échanges en 2008, cela n'implique pas nécessairement de reports sur l'axe A75.

Cet effet longue distance peut être estimé à partir de l'analyse des trafics A75 au droit de Lodève. Ainsi à Lodève, la croissance du trafic sur l'A75 entre 2008 et 2012 est de 2 800 véhicules jour, dont seulement 1 600 s'explique par la croissance tendancielle de la section<sup>24</sup>. On considère donc que le solde, soit 1 200 véhicules, est constitué de reports de trafics depuis la vallée du Rhône. En l'absence d'enquête OD avant

<sup>24</sup> Évalué à partir du niveau de trafic 2008 et d'un taux de croissance tendanciel de 1,8% par an.

et après la mise en service, il n'est pas possible de connaître précisément la structure du trafic A75, notamment la part de ces reports de longue distance empruntant l'A750 ou l'A75.

Le report de trafic en provenance de la vallée du Rhône est évalué à 1 200 véhicules jour environ.

#### Polarisation et intensification des flux avec le Cœur d'Hérault

Comme le rappel la synthèse des effets indirects sur le territoire, en Hérault les effets de l'A75 sur le territoire sont très différents suivant la localisation dans le département. Le Cœur d'Hérault, situé à la jonction entre l'A75 et l'A750 a fortement évolué depuis 10 ans.

Le développement démographique et économique important du Cœur d'Hérault, et plus particulièrement du Clermontois, constitue un puissant facteur de polarisation de la demande de déplacements, pouvant expliquer une intensification des flux entre, d'une part, le biterrois et les communes le long de l'A75 entre Pézenas et Béziers, et d'autre part le Cœur d'Hérault. Ce phénomène et son impact en termes de déplacements reste difficile à estimer.

#### 4.3.4.4 Synthèse des reports de trafics

Le trafic de l'A75 est composé à près de 80% de reports de la RN9 (59%) et de la RD13 (18%). Les sources de trafic quantifiables sont les reports depuis l'A9 entre Béziers et Montpellier, les reports depuis la vallée du Rhône, et l'induction de trafic.

On considère que la part du trafic non expliquée par les éléments précédents, soit environ 13%, est due principalement à la polarisation et l'intensification des flux entre Béziers et le Cœur d'Hérault suite à la mise en service progressive de la dernière section d'A75.

L'ensemble de ces reports de trafics s'est traduit par une augmentation des véhicules kilomètres parcourus de + 22 500 véhicules kilomètres par jour en moyenne annuelle, soit environ + 2% par rapport à la situation de référence.

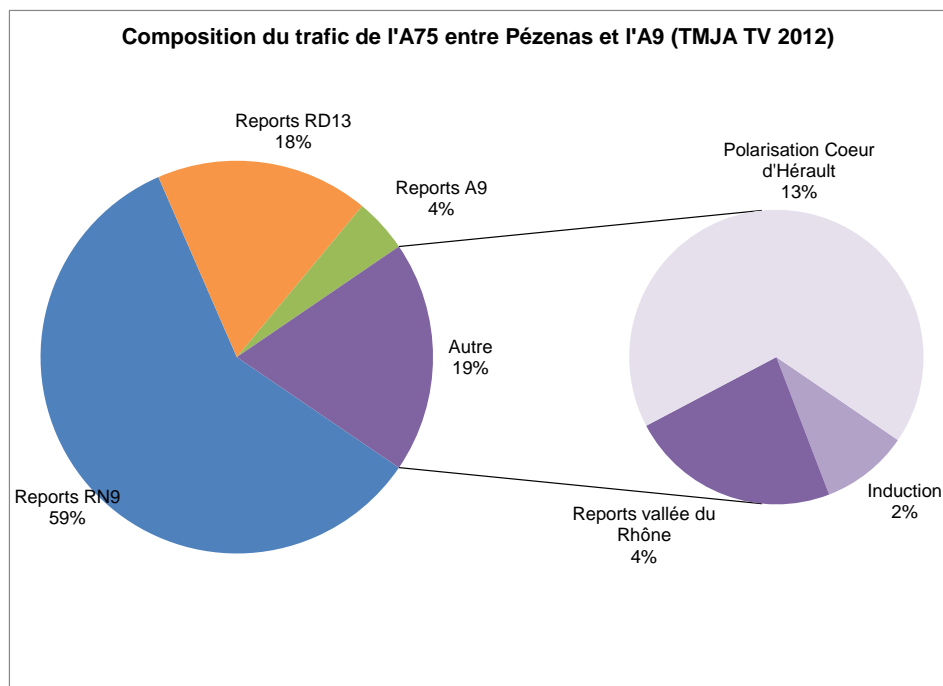


Figure 24 Composition du trafic TMJA 2012 de l'A75 entre Pézenas et l'A9

#### 4.3.5 Comparaison entre les trafics prévus et observés

Les données de trafics prévus disponibles ne distinguant pas les VL et PL<sup>25</sup>, l'analyse suivante est réalisée sur la base des données TV disponibles.

##### 4.3.5.1 Présentation des écarts

La comparaison entre les trafics prévus et observés est réalisée sur l'A75, entre le demi-diffuseur de Béziers-nord (n°63) et le diffuseur de Servian (n°62), ainsi que sur une coupure incluant la RN9 et la RD13.

Le tableau suivant récapitule les trafics prévus et observés.

**Tableau 25 Comparaison des trafics prévus et observés**

Trafics 2012		A75	RN9	RD13	Total
<b>Ex-ante</b>		25 900	9 200	9 100	44 200
<b>Ex-post</b>		27 300	4 200	13 900	45 400
<b>Écarts (observé - prévision)</b>	Absolu	1 400	- 5 000	4 800	1 200
	Relatif	5%	-54%	53%	3%

Le trafic observé sur l'A75 en 2012 est légèrement supérieur aux prévisions : + 1 400 véhicules soit + 5%. Par contre, le trafic maintenu sur la RN9 est deux fois plus faible que prévu tandis que celui maintenu sur la RD13 est 50% supérieur.

Au global, le trafic observé sur la coupure A75-RN9-RD13 est légèrement supérieur aux prévisions, de l'ordre de + 3% (+1200 véh.).

##### 4.3.5.2 Analyse des écarts sur la coupure

La sous-estimation des trafics sur la coupure dans la DUP peut s'expliquer :

- soit par une sous-estimation de reports depuis d'autres axes que la RN9 et la RD13, notamment l'A7 pour les déplacements de longue distance ou l'A9 pour les déplacements entre Béziers et Montpellier ;
- soit par des hypothèses de croissance de trafic trop pessimiste.

##### Reports depuis d'autres axes (A7 – vallée du Rhône, A9 – Montpellier Béziers)

Les reports depuis la vallée du Rhône ont également été pris en compte dans les prévisions de trafic du dossier d'enquête préalable. En effet, ces reports sont rappelés dans la partie sur les « effets prévus sur les transports », mais pour l'ensemble du programme A75 ; soit entre 7 100 et 8 800 véhicules jour en moyenne annuelle. La part de ces reports attribuables à la dernière section n'est pas identifiée. Pour rappel, dans le cadre de la présente analyse, les reports attribuables à la dernière section sont estimés à 1 200 véhicules jour, soit 15% des reports prévus pour l'ensemble de l'itinéraire A75. Compte tenu du caractère de maillon manquant de cette dernière section, les prévisions de reports depuis l'A7 et les estimations ex-post attribuables à la seule section Pézenas – A9 sont cohérentes et ne peuvent expliquer qu'une faible partie de l'écart sur la coupure.

En revanche, il n'est pas fait allusion à d'éventuels reports de trafic depuis l'A9 pour des déplacements entre Béziers et Montpellier. Ces reports ont été évalués dans la présente analyse à environ 1 200 véhicules jour. Le faible volume de ces reports spécifique à la dernière section de l'A75, ajouté au fait que les prévisions

<sup>25</sup> Le dossier d'enquête préalable n'évoque le trafic PL qu'à la page C08, évoquant dans le texte un taux de PL « élevé (entre 12% et 17%) sur l'ensemble de la section ».

de trafics s'appuient largement sur une étude globale de l'ensemble de l'itinéraire A75, peut expliquer la non prise en compte de ces reports.

#### Hypothèses de croissance plus fortes que prévues

Comme exposé lors de l'analyse des trafics prévus (cf. 4.3.1), le taux de croissance annuel moyen entre 1996 et 2010 considéré dans l'étude de trafic<sup>26</sup> de 1989 est de 3,07% entre 1996 et 2010, contre 4,3% observé.

La sous-estimation de +1200 véhicules sur la coupure A75-RN9-RD13 dans la DUP peut être expliquée par une hypothèse de croissance inférieure à la croissance observée, ainsi que par une prise en compte imparfaite des reports depuis l'A9 entre Béziers et Montpellier (+600 véhicules). Ces deux effets sont propres à la dernière section et sont difficilement modélisables à l'échelle de l'itinéraire A75.

#### 4.3.5.3 Analyse des écarts sur la RN9 et la RD13

La comparaison des trafics prévus et observés sur la coupure indique aussi une sous-estimation du report depuis la RN9, et une surestimation des reports depuis la RD13.

L'analyse des trafics prévus (4.3.1) a montré que la part de marché de l'A75 sur le trafic local semble relativement faible au regard du gain de temps et de confort. Cet important trafic local résiduel sur la RN9 dans les prévisions de trafic peut s'expliquer par une surestimation de l'attractivité de cet itinéraire (en temps de parcours ou en confort par exemple). A l'inverse, l'attractivité de la RD13 semble avoir été sous-estimée. Ces approximations peuvent s'expliquer par l'écart qui existe entre la hiérarchie officielle de la RN9 et de la RD13 et leur niveau de service observé.

Ainsi, bien que classée en tant que route nationale, la RN9 est une 2x1 voies (avec voie de dépassement sur certaines sections) comprenant des carrefours à niveaux, une traversée de village, des giratoires (4 en 16 kilomètres), ce qui réduit la fluidité du trafic et limite la vitesse pratiquée. A l'opposé, la RD13, bien que classée en route départementale, a été aménagée afin de permettre une liaison efficace avec Agde et l'A9 en l'absence du dernier tronçon de l'A75. Elle bénéficie donc de carrefours dénivelés et de déviations au droit des villages de Nézignan-l'Evêque et Saint-Thibéry. La codification de ces voies dans les modélisations ex-ante n'a pas pu être vérifiée.



Figure 25 Illustration des profils de la RN9 et la RD13

<sup>26</sup> Pour rappel, l'étude de trafic de 1989 a alimenté le dossier d'enquête préalable de la section Pézenas – A9.



Enfin, en l'absence d'enquête OD récente sur la RN9 ou la RD13, et n'ayant pas d'informations précises sur les origines destinations des trafics prévus sur ces axes, il n'est pas possible de vérifier si la structure des trafics prévus est conforme à celle observée. Une enquête OD avait été réalisée à Pézenas sur le CD13 (ex RD13), mais pas sur la RN9. De plus, la nature des trafics enquêtés à l'époque (local, échange, transit) n'est pas connue précisément et son évolution n'a probablement pas été homogène de 1989 à 2010.

La surestimation du trafic résiduel sur la RN9 et sa sous-estimation sur la RD13 peuvent s'expliquer soit :

- par une prise en compte imparfaite de l'attractivité propre à chacun de ces axes dans la modélisation de l'itinéraire A75 ; attractivité qui n'est pas cohérente avec la hiérarchie officielle ;
- soit par une structure OD des déplacements 2010 imparfaitement reproduite, notamment sur la RN9 en l'absence d'enquête OD.

#### 4.3.6 Synthèses de l'analyse des trafics

Le trafic observé sur l'A75 en 2012 est de 27 300 véhicules, légèrement supérieur aux prévisions : + 5%, soit + 1 400 véhicules. En tenant compte de la RN9 et de la RD13 (qui représente 80% du trafic d'A75 entre Pézenas et l'A9), le trafic observé sur le corridor est ainsi globalement conforme aux prévisions (+3%).

Cette légère sous-estimation du trafic sur la coupure peut s'expliquer par :

- une hypothèse de croissance inférieure à la croissance observée (3,07% contre 4,3%) ;
- une prise en compte imparfaite des reports depuis l'A9 entre Béziers et Montpellier.

Ces deux effets sont propres à la dernière section et sont difficilement modélisables à l'échelle de l'itinéraire A75.

En revanche les reports de trafics depuis la RN9 ont été sous-estimés, et inversement ceux depuis la RD13 ont été surestimés. Ces écarts peuvent s'expliquer soit :

- par une prise en compte imparfaite de l'attractivité propre à chacun de ces axes dans la modélisation de l'itinéraire A75 ; attractivité qui n'est pas cohérente avec la hiérarchie officielle de ces axes ;
- soit par une structure OD des déplacements 2010 imparfaitement reproduite, notamment sur la RN9 en l'absence d'enquête OD.

L'importance relative des facteurs explicatifs ne peut être évaluée avec précision.

## 4.4 Analyse de la sécurité routière

Le calcul des indicateurs suivants (nombre d'accidents, taux d'accident) est réalisé sur une période 5 ans avant la mise en service puis sur une période 3 an après mise en service afin de « lisser » d'éventuels résultats annuels exceptionnels. La période d'analyse après mise en service tient compte des dernières données disponibles à la date de rédaction. Sur cette période, les données ne présentent pas de variations exceptionnelles. Bien que plus courte que la période avant mise en service, la période de 3 ans après mise en service a donc été jugée représentative.

Le taux d'accidents permet, au contraire du nombre d'accidents, d'isoler les effets de l'accroissement du trafic sur la sécurité. Il correspond au ratio entre le nombre d'accidents et les kilomètres parcourus.

### 4.4.1 Présentation des données

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 distances parcourues sur chaque axe (parcours en 10<sup>8</sup> veh.km) sont estimées à partir des points de comptages disponibles et des linéaires concernés :

- Pour la RN9, comptage de Montblanc avec un linéaire de 16,2km
- Pour la RD13, comptage entre Pézenas et Agde (PR15) avec un linéaire de 8,5km
- Pour l'A75, comptage de l'échangeur 63 avec un linéaire de 17km

Le schéma suivant présente la démarche de quantification des impacts du projet sur l'accidentologie.

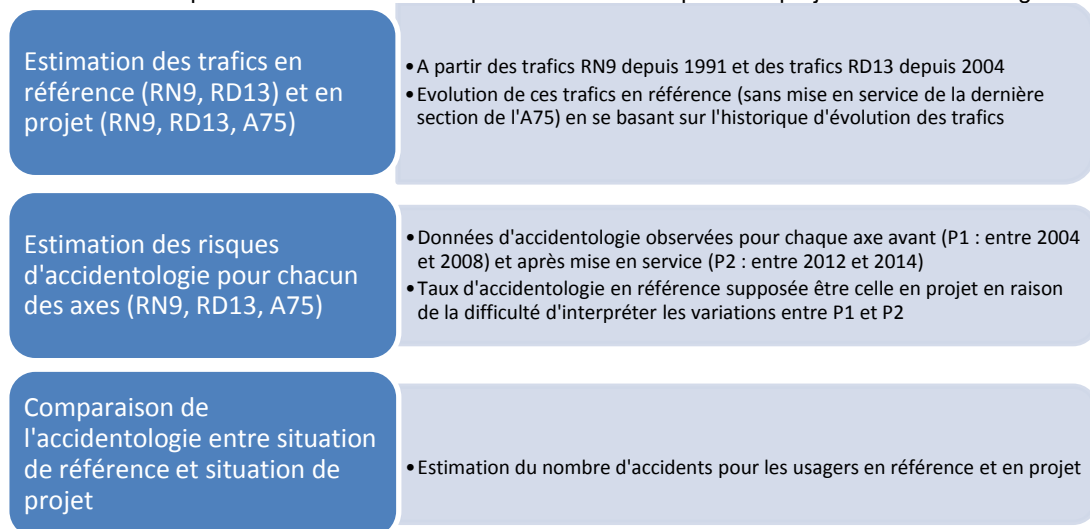


Figure 26 : Méthode de quantification des impacts accidentologie

### 4.4.2 Effets prévus

À l'échelle de l'itinéraire global A75, la sécurité des usagers de la RN9 est un des principaux arguments mis en avant afin de justifier le projet. Ainsi, le dossier d'enquête préalable avance que « *la mise aux normes autoroutières entre Clermont-Ferrand et Béziers devrait se traduire par une réduction significative du nombre annuel des accidents...* ».

Cet objectif de sécurisation de la RN9 est repris dans la déclinaison locale de ces objectifs dans le dossier d'enquête préalable de la section Pézenas-Béziers : «...offrir une nouvelle voie, sûre et libre de péage... ».

Bien qu'étant essentiel dans la justification du projet, les gains prévus en termes de sécurité ne sont pas chiffrés dans le dossier d'enquête préalable.

#### 4.4.3 Effets observés

Le graphique ci-après montre l'évolution observée des taux d'accidentologie sur la RN9 (Pézenas - D612 au niveau du rond-point Edgar Faure du PR 66 à 81), la RD13 et l'A75 (section Pézenas – A9 entre PR 316 et PR 333).

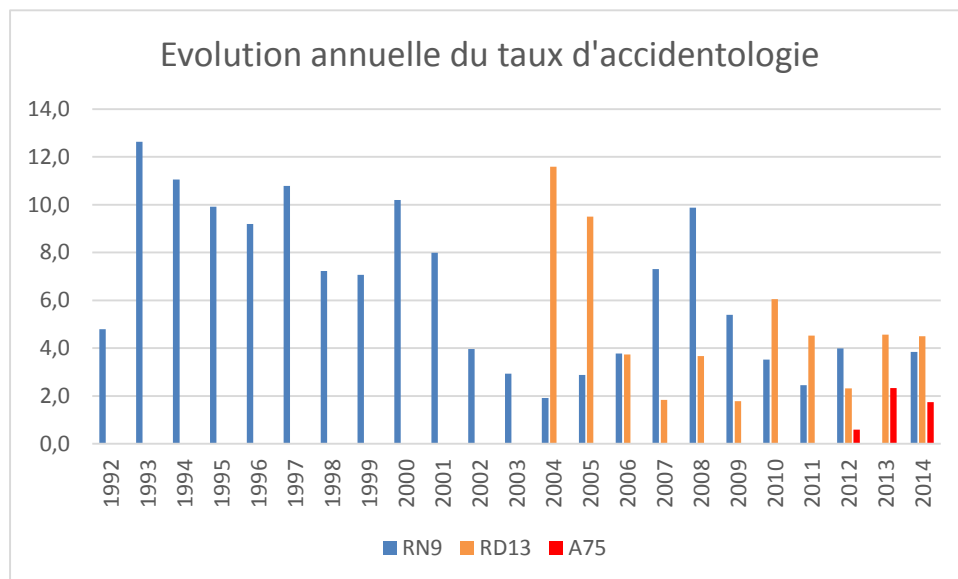


Figure 27 Évolution annuelle du taux d'accidentologie sur RN9, RD13 et A75 (source ONISR – DIR MC)

On observe une tendance à la baisse du taux d'accidentologie sur la RN9 entre 1994 et 2004 et la RD13 entre 2004 (pas de date antérieure disponible) et 2007. Cette évolution s'explique notamment par la politique de lutte contre l'insécurité routière mise en place à l'échelle nationale (voir graphique ci-dessous).

A l'échelle nationale, entre 1994 et 2004, l'accidentologie a baissé de 36% en nombre d'accidents corporels et de 39% en nombre de tués.

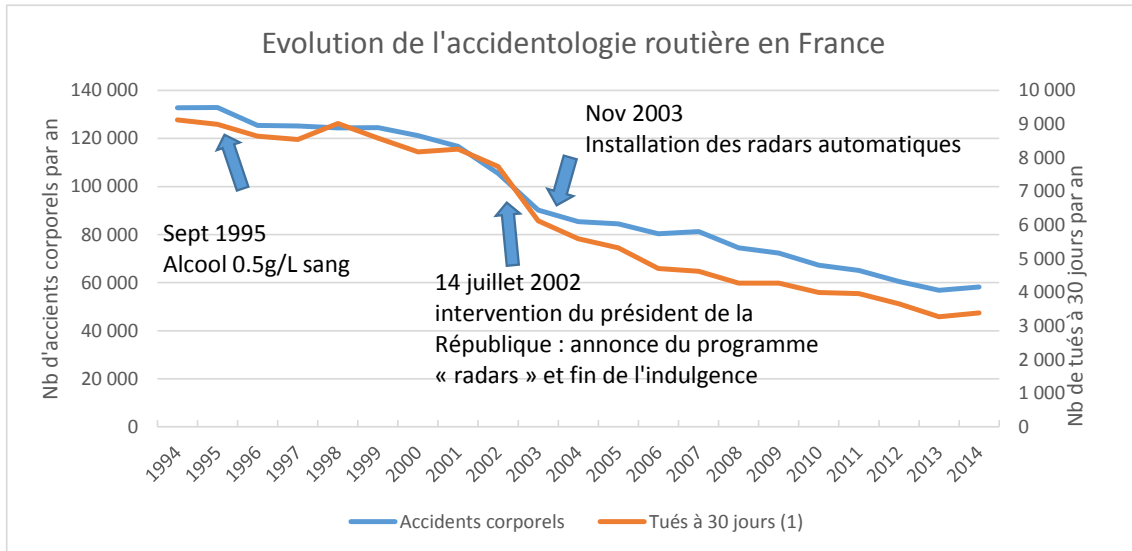


Figure 28 Évolution annuelle du taux d'accidentologie routière en France (source ONISR)

Cependant, cette baisse tendancielle du taux d'accidentologie est interrompue sur la RN9 durant les années précédant la mise en service du projet, entre 2004 et 2008. En dehors de la variabilité du taux d'accidentologie annuel, et en s'appuyant sur les observations de la maîtrise d'ouvrage à cette période, cette hausse ponctuelle peut s'expliquer en partie par l'impact de la phase chantier, ayant entraîné une dégradation des conditions de circulation sur cet axe.

Le tableau ci-dessous présente les taux d'accidentologie observés sur la RN9, la RD13 et l'A75 sur les périodes suivantes :

- P1, correspondant à la période 2004 à 2008, soit les cinq années précédant la mise en service ;
- P2, correspondant à la période 2012 à 2014, soit les trois années pleines d'exploitation pour lesquelles les données d'accidentologie sont disponibles à la date de rédaction du rapport.

NB : les distances parcourues sur chaque axe (parcours en  $10^8$  veh.km) sont estimées à partir des points de comptages disponibles sur les périodes étudiées et des linéaires concernés.

Tableau 26 Taux d'accidentologie observés en P1 et P2

Taux d'accidentologie	P1 (2004-2008)		
	RN9	RD13	RN9+RD13
Taux d'accidents corporels (pour $10^8$ véh*km)	5.2	6.0	5.5
Taux de tués (pour $10^8$ véh*km)	1.3	2.2	1.6
Taux de blessés (pour $10^8$ véh*km)	7.7	12.0	9.1
Parcours ( $10^8$ véh*km)	5.4	2.7	8.0

Taux d'accidentologie	P2 (2012 - 2014)					
	RN9	RD13	RN9+RD13	A75	RN9+RD13+A75	Autoroutes
Taux d'accidents corporels (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	2.6	3.8	3.4	1.6	2.1	2.5
Taux de tués (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	0.0	0.8	0.6	0.0	0.1	0.1
Taux de blessés (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	2.6	4.6	3.8	2.7	3.1	2.4
Parcours (10 <sup>8</sup> véh*km)	0.8	1.3	2.1	5.1	7.2	8340

Une baisse du taux d'accidentologie sur la RN9 et la RD13 est observée suite à la mise en service de l'A75, entre la période P1 (2004-2008) et P2 (2012-2014). En effet, le taux d'accidentologie passe de 5.2 à 2.6 et celui de la RD13 de 6 à 3.8. Néanmoins, comme indiqué précédemment, le taux d'accidentologie sur la RN9 a augmenté dans la période P1 correspondant à la période des travaux avant mise en service de l'A75 qui ont pu générer des dégradations des conditions de circulation.

Le taux d'accidentologie de l'A75 suite à sa mise en service (sur P2) est non seulement inférieur à ceux de la RN9 et de la RD13 mais aussi à celui de la moyenne des autoroutes<sup>27</sup>.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'accidents considéré en situation de référence et projet sur la période P2 (2012-2014). En situation de référence, sur la RN9 et la RD13, le taux d'accidentologie retenu est celui observé sur la période P2. Le trafic en référence est estimé en considérant un taux annuel d'augmentation des trafics de 1.8% sur la RN9 et de 1,6% sur la RD13 correspondant aux taux annuels observés sur P1 sur ces axes et supposés se prolonger sur la période P2. Le taux d'accidentologie est appliqué au nombre de kilomètres parcours afin de reconstituer le nombre d'accidents.

**Tableau 27 Gains d'accidentologie en situation de projet par rapport à la situation de référence**

Accidentologie	Référence (2012-2014)	Projet (2012-2014)	Gains annuels de sécurité
	RN9+RD13	RN9+RD13+A75	
Accidents corporels (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	6.1	5.0	-1.1
Tués (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	1.1	0.3	-0.8
Bléssés (pour 10 <sup>8</sup> véh*km)	7.0	7.3	0.4
Parcours (10 <sup>8</sup> véh*km)	5.4	7.2	

Le projet permet des gains de sécurité, de l'ordre d'un accident et d'un tué par an. Le nombre de blessées augmente légèrement. En effet, le taux d'accidentologie de l'A75 sur P2 est non seulement inférieur à ceux de la RN9 et de la RD13 mais aussi à celui de la moyenne des autoroutes.

<sup>27</sup> Données ONISIR.

#### 4.4.4 Comparaison des effets du projet sur la sécurité routière

Le projet a permis une réduction du nombre d'accidents sur le corridor RN9, RD13 et A75 (en moyenne un accident dont un tué par an) par rapport à la situation de référence reconstituée. La faiblesse des gains s'explique par la prise en compte en référence de la baisse tendancielle du taux d'accidentologie observée entre 2004 et 2008, en cohérence avec les évolutions nationales.

Une comparaison directe avec les effets prévus, non chiffrés dans le dossier d'enquête préalable, n'est pas possible. Toutefois, la réduction du nombre d'accidents permise par le projet par rapport à la situation de référence peut sembler faible au regard de la « *réduction significative du nombre annuel des accidents* » prévue.

## 4.5 Analyse des conditions de circulation

### 4.5.1 Gains de temps prévus

Les gains de temps sont évoqués dans le dossier d'étude préalable à la DUP de la section Pézenas – A9 au travers :

- des gains de temps pour le transit VL entre Clermont-Ferrand et l'A9 en MJA ;
- des gains de temps pour le transit VL entre Clermont-Ferrand et la frontière espagnole en MJA.

Les gains de temps ci-dessous sont ceux procurés par l'A75 jusqu'à Pézenas par rapport à une situation sans A75. Le gain de temps de la dernière section peut être déduit de la comparaison entre les gains de temps de la variante 0 et ceux du fuseau A.

Fuseau Principe	Fuseau A Raccordement proche de Béziers	Fuseau B Raccordement proche d'Agde	Fuseau C Raccordement proche de Sète	Variante 0 Arrêt d'A75 à Pézenas
Enjeux pour l'Etat	environ 18 km	environ 8 km	environ 20 km	
Maillage du réseau autoroutier	Satisfaisant	Satisfaisant	Concurrence possible entre le raccordement et le projet A750	Pas de continuité autoroutière
Gain de temps pour le transit VL entre : - Clermont-Ferrand et A9 en MJA - Clermont-Ferrand et la frontière espagnole en MJA	1h 35 (- 18 mn) 1h 35 (- 18 mn)	1h 27 (- 2 mn) 1h 35 (- 18 mn)	1h 27 (- 2 mn) 1h 19 (- 2 mn)	1h 25 (0 mn) 1h 17 (0 mn)

**Figure 29 Gains de temps issus du dossier d'enquête préalable**

Ces gains de temps sont évalués respectivement à 10<sup>28</sup> et 18 minutes entre le fuseau A « raccordement proche de Béziers », proche de la solution finalement retenue (18km), et la variante 0 « Arrêt de l'A75 à Pézenas ».

Les gains de temps prévus attribuables à la dernière section d'A75 étaient compris entre 10 et 18 minutes. Ces gains de temps correspondent à des itinéraires non précisés dans le dossier. De plus, les gains de temps pour les relations locales (avant l'A9) ne sont pas évoqués. Or, ces gains de temps, associés au trafic en lien Béziers qui représente près de 50% du trafic prévus, sont a priori plus faibles que ceux associés à l'ensemble de la dernière section jusqu'à l'A9.

### 4.5.2 Gains de temps observés

Les gains de temps se décomposent généralement :

- des gains de temps des usagers reportés sur l'A75 ;
- des gains de décongestion dont bénéficient les usagers qui continuent à utiliser les itinéraires de report ;
- les gains de temps des déplacements liés au phénomène d'induction de trafic.

Le gain de temps des usagers qui se sont reportés depuis les axes alternatifs sur l'A75 peut être estimé par la différence entre le temps parcours en situation de référence sur les axes alternatifs et le temps de parcours en situation de projet sur l'A75.

Le gain de temps de décongestion correspond au gain de temps de parcours pour les usagers continuant à emprunter l'axe alternatif mais bénéficiant d'une réduction de la charge de trafic.

Le gain de temps des usagers induits ou dont les déplacements se sont polarisés sur le secteur d'étude est supposé correspondre à la moitié du gain de temps des usagers reportés.

<sup>28</sup> Le tableau fait apparaître 18 minutes ce qui est a priori une erreur de typographie.



#### 4.5.2.1 Recueil de données

Pour rappel, les gains de temps constituent le poste le plus important du bilan socio-économique (habituellement de l'ordre de 70%-80% pour des projets routiers) et il est donc primordial d'avoir une évaluation robuste de ce gain de temps.

Concernant la RN9 et la RD 13, dont les reports représentent près de 80% des trafics d'A75, les temps de parcours sont obtenus à partir de données Floating Car Data (ou « données FCD »). Les FCD sont des données de localisation, temps et sens de circulation, collectées par les systèmes GPS connectés en temps réel (Tom-Tom Live, Coyote...), utilisés à bord des véhicules. Cette méthode permet de déterminer, sans intervention sur le terrain, les vitesses de circulation. Les données sont archivées permettant des analyses statistiques jusqu'en 2008, soit avant la mise en service de la section Pézenas – A9 de l'A75.

Dans le cadre de la présente étude, les mesures recueillies par la méthode FCD<sup>29</sup> concernent :

- l'A75 (y compris accès depuis la RN9 et Pézenas) ;
- la RD13 ;
- la RN9 (hors rocade de Béziers).

Ces relevés concernent les périodes suivantes :

- jours ouvrables de mars 2008 et 2012.
- jours d'août 2008 et 2012.
- pour les périodes horaires suivantes : 7h-8h ; 8h-9h ; 10h-11h ; 14h-15h ; 16h-17h ; 17h-18h ; 19h-20h.

Les périodes de pointe et période creuse ont été définies comme indiqué ci-après :

**Tableau 28 : Définition des périodes horaires pour le calcul des gains de temps**

Créneau horaire	Période horaire
7H-8H	Période de pointe
8H-9H	Période de pointe
10H-11H	Période creuse
14H-15H	Période creuse
16H-17H	Période de pointe
17H-18H	Période de pointe
19H-20H	Période creuse

Afin de compléter les données FCD sur la rocade de Béziers, des mesures GPS ont été réalisées en juillet 2015 par la maîtrise d'ouvrage afin d'estimer le temps de parcours par la RN9 entre Pézenas vers le sud de Béziers. Ces mesures complémentaires en situation actuelle permettent d'estimer un gain de temps pour les usagers de l'A75 reportés de la RN9 et sortant à l'échangeur 64 (cf. Figure 15).

Les itinéraires pour lesquels les gains de temps ont été évalués sont représentés sur la carte ci-dessous.

---

<sup>29</sup> via le prestataire TomTom



#### 4.5.2.2 Reconstitution des temps de parcours en situation de référence 2012

En l'absence de données de trafic horaires ayant permis le calage d'une courbe débit-vitesse, les temps de parcours de 2008 ont été utilisés en situation de référence. On estime en effet que l'augmentation de temps de parcours entre 2008 et 2012 imputable à l'augmentation des trafics reste marginale au vu de la croissance du trafic en référence<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Une estimation sommaire sur la base de trafics horaires reconstitués à partir des TMJA et d'une courbe débit vitesse standard INRETS pour les voie principale aboutie à une augmentation du temps de parcours en référence, et donc des gains de temps, inférieure à 20 secondes.

permis d'estimer la proportion du trafic s'écoulant dans des conditions de circulation proche d'un jour ouvrable, un weekend ou d'un jour d'été, en période de pointe et en période creuse.

**Tableau 29 Proportion de trafic s'écoulant aux différents créneaux temporels considérés**

Part du trafic s'écoulant dans des conditions	A75		RN9	
	Mars	Aout	Mars	Aout
<b>Période creuse</b>	68%	54%	50%	48%
<b>Période de pointe</b>	32%	46%	50%	52%
<b>Jours ouvrables</b>	55%		64%	
<b>Weekend</b>	22%		17%	
<b>Jour d'été</b>	23%		19%	

Concernant les temps de parcours sur la rocade Est de Béziers, seules les mesures GPS de juillet 2015 sont disponibles. L'aménagement de cet axe et sa desserte de Béziers n'ayant pas évolué depuis 2008, ces temps de parcours sont considérés représentatifs de la situation de référence.

#### Temps de parcours en référence sur la RD13

En l'absence de données heure par heure sur la RD13, la structure horaire du trafic de la RN9 a été appliquée aux temps de parcours de la RD13. Or, il est raisonnable de supposer que le trafic sur cet axe, identifié par jalonnement avant la mise en service du dernier tronçon de l'A75 comme l'itinéraire vers principal vers l'A9, se caractérise par une plus forte proportion de transit, notamment en été où les gains de temps permis par A75 sont plus importants<sup>31</sup>.

#### Temps de parcours en référence sur l'A9

Concernant l'A9, les temps de parcours issus des calculateurs d'itinéraires en ligne sont, par expérience, proches de temps de parcours de période creuse et sont ici considérés comme représentatifs des temps parcours annuels moyen. En effet, l'impact de la congestion en heure de pointe est limité aux abords de l'agglomération montpellieraine et est supposé identique pour les deux itinéraires (A750 au nord-ouest et A9 au sud-ouest). La prise en compte de temps parcours d'heure creuse 2014 comme temps de parcours de référence 2012 est considérée, compte tenu de la faible congestion, comme une approximation satisfaisante et n'ayant pas d'impact significatif sur le bilan final.

### 4.5.2.3 Cas des gains de temps PL

Les gains de temps PL ont été reconstitués à partir des données précédentes en tenant compte de vitesse limitée à 90km/h sur les tronçons où la vitesse VL était supérieure. Seuls les gains de temps de période creuse ont été pris en compte dans la mesure où le trafic PL se concentre dans les périodes creuses.

### 4.5.2.4 Évaluation des gains de temps entre référence et projet

Le tableau ci-dessous récapitule les temps de parcours ainsi que les gains de temps pour les différentes catégories d'usagers identifiés dans le bilan socio-économique. En l'absence de précisions sur les origines – destinations concernées, aucun gain de temps n'a été considéré pour les reports depuis la vallée du Rhône.

<sup>31</sup> Il s'agit donc aussi d'une hypothèse conservatrice au regard de l'évaluation du bilan socio-économique ex-post.

**Tableau 30 Récapitulatif des gains de temps**

	Temps de parcours et gains de temps en minutes	Temps en référence	Temps en projet	Gains de temps
<b>VL</b>	Reports RN9 (Echg. 61 vers Echg. 64 ou A9)	21.8	10.6	-11.2
	Reports RN9 (Echg. 61 vers Echg. 63)	15.1	9.1	-6.0
	Reports RN9 (en lien avec Servian Echg. 62)			-3 à -8,2
	Report RD13	15.1	11.6	-3.6
	Maintenus RN9	13.9	12.9	-1.0
	Maintenus RD 13	13.8	12.8	-1.0
	Reports A9	36.0	42.0	6.0
	Reports Vallée du Rhône		Non évalué	
	Induits et polarisation			-5.6
<b>PL</b>	Reports RN9 (Echg. 61 vers Echg. 64 ou A9)	21.8	12.6	-9.2
	Reports RN9 (Echg. 61 vers Echg. 63)	14.5	11.3	-3.2
	Reports RN9 (en lien avec Servian Echg. 62)			-1,6 à -7,6
	Report RD13	15.8	13.6	-2.2
	Maintenus RN9	14.5	13.8	-0.7
	Maintenus RD 13	15.8	15.7	-0.1
	Reports A9	34.5	49.9	15.4
	Reports Vallée du Rhône		Non évalué	
	Induits et polarisation			-5.2

Le gain de temps maximum est 11 minutes pour les véhicules reportés de la RN9 vers l'A75 entre l'échangeur n°61 et l'A9 ou l'échangeur n°64. Le gain est réduit à 6 minutes pour les véhicules reportés de la RN9 et quittant l'A75 à l'échangeur n°63. Enfin, on considère que le gain de temps des véhicules en lien avec l'échangeur de Servian (échangeur n°62) est compris entre 3 et 8 minutes en fonction de la destination du déplacement (échangeur n°63, n°64 ou A9)<sup>32</sup>.

Le gains de temps VL moyen est de l'ordre de 6,5<sup>33</sup> minutes pour les reports depuis la RN9, contre 3,6 minutes pour les reports depuis la RD13. Le gain de temps plus faible des reports depuis la RD13 s'explique

<sup>32</sup> Ces gains sont considérés égaux à la moitié de celui des usagers reportés de la RN9 depuis l'échangeur n°61, soit 3 minutes, pour les usagers sortant à l'échangeur n°63. Pour les usagers sortant à l'échangeur n°64, ou à destination de l'A9, le gain de temps permis par l'A75 par rapport à la rocade est de Béziers est également pris en compte. Ce gain de temps supplémentaire est estimé par le différentiel de gains de temps des reportés de la RN9 depuis l'échangeur n°61 entre ceux à destination l'A9 (11,2 minutes) et ceux à destination de l'échangeur n°63 (6 minutes), soit 5,2 minutes supplémentaires. Donc le gain de temps total pour les usagers sortant à l'échangeur n°64, ou à destination de l'A9 est d'environ 8min (3min jusqu'à l'échangeur 63 + 5.2min de l'échangeur 63 à l'échangeur 64 ou l'A9).

<sup>33</sup> Ce gain de temps est obtenue en appliquant aux gains des reports RN9, la répartition des trafics présentée au 4.3.4.2, ainsi qu'une proportion de véhicules n'effectuant qu'une partie de l'itinéraire (jusqu'à l'échangeur de Servian) et ne bénéficiant donc que d'une partie du gain de temps.

notamment par le tronçon de l'A9 à 130km/h inclus dans cet itinéraire. De plus, la RD 13 est un axe à 2x1 voies mais aux carrefours dénivelés, permettant le maintien d'une vitesse relativement élevée.

Les données FCD font aussi apparaître un gain de temps de décongestion tant sur la RN9 et la RD13, d'une minute en moyenne pour les VL.

Les gains de temps des VL induits sont estimés à 50% des gains des reports de la RN9 à destination de l'échangeur 64. Les gains de temps des PL induits sont estimés à 50% des gains des reports de la RN9 à destination de l'échangeur 64 et 63, en tenant compte de la répartition présentée au 4.3.4.2.

Enfin, les reports depuis l'A9 s'expliquent par une économie de péage, incitant un faible nombre d'usagers, certainement à destination du nord de l'agglomération montpelliéraine et avec une faible valeur du temps, à emprunter l'A75 et l'A750<sup>34</sup>. Leurs variations de temps de parcours sont estimées à partir des données des calculateurs d'itinéraire en ligne et en tenant compte d'une vitesse limitée à 90km/h pour les PL.

Le gain de temps moyen des usagers de l'A75<sup>35</sup> observé suite à la mise en service du projet est de 5,0 minutes pour les VL et 3,4 minutes pour les PL.

#### 4.5.3 Comparaison entre les gains de temps prévus et observés

Les gains de temps prévus attribuables à la dernière section d'A75 étaient compris entre 10 et 18 minutes, comparables au gain de maximum attribué aux véhicules reportés de la RN9 et effectuant l'intégralité de l'itinéraire.

Cependant l'estimation ex-post du gain de temps moyen est nettement inférieure, de l'ordre 5 minutes en moyenne pour les VL reportés sur l'A75. Cet écart s'explique a priori par l'absence d'évaluation des gains de temps pour les déplacements locaux (en lien avec Béziers) et n'empruntant pas les derniers tronçons entre les diffuseurs de Béziers et l'A9.

Cependant, étant donnée l'absence de précision sur les itinéraires considérés ex-ante (RN9 ou RD13), une comparaison plus fine n'est pas possible.

---

<sup>34</sup> Ce choix d'itinéraire correspond à temps supplémentaire de l'ordre de 6 minutes. Les coûts sont de l'ordre de 13,10 € par l'A9 (dont 4,40 € de péage) contre 12,00 € par l'A75/A750

<sup>35</sup> Variation de véhicules heures des reports d'A75 (et trafic induit) rapportée au trafic de l'A75.

## 4.6 Évaluation de la qualité de service de l'infrastructure

Il n'existe pas d'enquête de satisfaction récente. Dans le cadre de ce bilan, une enquête spécifique de satisfaction a été réalisée auprès des usagers de l'A75 et de l'A750 sur la qualité du service offert entre juillet et octobre 2013. Le questionnaire, accessible sur internet, a été diffusé via les panneaux à message variables le long de l'infrastructure.

Cette enquête permet de mieux connaître le point de vue des usagers sur l'aménagement et leur satisfaction suite à la mise à service de la dernière section Pézenas-Béziers.

L'analyse détaillée de l'enquête figure en Annexe 1 : Enquête satisfaction après des usagers.

### 4.6.1 Rappel des conclusions générales de l'enquête

Les principaux résultats de l'enquête pour l'ensemble des usagers enquêtés sont les suivants :

- Le motif principal de choix de l'A75 est de loin la gratuité (51% des répondants), même pour des OD longues devant emprunter le viaduc de Millau payant, et le temps de parcours (26%). Les facilités de circulation / confort et le tourisme sont des motivations apparemment nettement moins importantes (respectivement 6% et 1% des motivations premières) ;
- Le deuxième motif de choix de l'A75 est la rapidité (40%), le confort (28%) mais aussi le paysage (20%) ;
- Les conditions de trafic sont jugées majoritairement fluides mais varient cependant selon la période de l'année (83% des usagers en hiver, contre seulement 47% en été) ;
- Les conditions de sécurité et d'entretien sont jugées plutôt bonnes, autant en hiver qu'en été. Il y a néanmoins des opinions très partagées sur la qualité du déneigement en hiver ;
- Les conditions d'informations trafic sont jugées globalement positives par les automobilistes. Les ¾ des usagers jugent la qualité et la clarté de l'information bonne à très bonne mais les usagers pointent un manque de réactivité.

### 4.6.2 Résultats de l'enquête pour les anciens usagers de la RN9

Le ressenti des usagers de la section de l'A75 Pézenas-Béziers a été traité spécifiquement dans l'enquête. Une question<sup>36</sup> permettait de trier les anciens usagers de la RN9. Ils représentent 43% des répondants à l'enquête.

Pour ces anciens utilisateurs de la RN9, les opinions sont très positives, supérieures à 90%, à la fois en termes de sécurité, de rapidité, de confort, d'entretien et de maillage du réseau.

---

<sup>36</sup> « 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) »

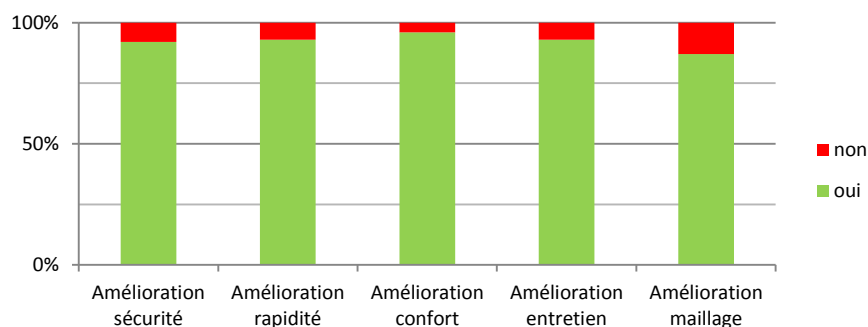


Figure 31 Postes d'amélioration par rapport à la RN9

Les anciens utilisateurs de la RN9 sont très satisfaits de la mise en service de la dernière section de l'A75 qui a permis une forte amélioration sur l'ensemble des thématiques proposées (sécurité, rapidité, confort, entretien, maillage).



## 4.7 Analyse de la rentabilité socio-économique

### 4.7.1 Évaluation ex-ante : rappel du contenu de la DUP

Les tableaux ci-dessous présentent les indicateurs de l'évaluation socio-économique réalisée lors de la constitution du dossier d'enquête préalable. Cette évaluation ex-ante a été réalisée sur la base de la circulaire « *du secrétariat d'État aux Transports sur les méthodes d'évaluation économiques des grands projets d'infrastructures de transport du 3 octobre 1995* » (DUP, F95).

Il avait été considéré dans la DUP une mise en service complète de l'A75 en 2005.

Les principales valeurs tutélaires sont les suivantes :

- Le taux d'actualisation utilisé est de 8% sur une période d'actualisation de 50 ans à partir de la mise en service.
- La valeur du temps est de 74F<sub>1994</sub> pour les VL et 132F<sub>1985</sub> pour les PL<sup>37</sup>. La valeur du temps évolue selon la consommation finale des ménages par tête.
- Enfin, les coûts associés à l'insécurité routière sont rappelés ci-dessous. Ces valeurs évoluent selon la consommation finale des ménages par tête.

**Tableau 31 Coûts liés à l'insécurité routière dans la circulaire de 1995**

Unité	F 1994	€ 2000
<b>Mort</b>	3 700 000	609 554
<b>Blessé grave</b>	381 000	62 768
<b>Blessé léger</b>	81 000	13 344

Le dossier d'enquête préalable précise que : « *en l'absence de certaines données et des incertitudes concernant plusieurs paramètres (trafics estimés en particulier (...)), on se bornera à un calcul simplifié prenant en compte les avantages suivants : économie due aux gains de temps pour les usagers, économie due au gain de sécurité pour la puissance publique* »<sup>38</sup>. Il n'est donné aucun détail sur les calculs réalisés pour aboutir au tableau suivant.

Enfin, hors calcul de rentabilité, la prise en compte de l'environnement se traduit par la monétarisation des effets sur la pollution de l'air et le bruit. L'impact de la pollution de l'aire se traduit par « un surcoût dû au trafic induit par l'aménagement » respectif de 0,04 millions de Frs97 (soit 0,01 millions d'euros 2013). L'impact de l'effet de serre est lui estimé à 5 millions de Frs97 (soit 0,98 millions d'euros 2013). Aucun montant relatif au bruit n'est indiqué.

<sup>37</sup> Soit 16,74 €<sub>2013</sub> pour les VL, et 23,35 €<sub>2013</sub> pour les PL.

<sup>38</sup> Dossier d'enquête préalable. Tome 4. Page F95.

**Tableau 32 Éléments d'évaluation socio-économique ex-ante issu du dossier d'enquête préalable**

Section étudiée	Programme A75	Opération Pézenas / A9
Estimation du projet : • Etat • Concessionnaire	10,5 milliards (Frs 93)	0,9 milliard (Frs 97) 0,5 milliard (Frs 97)
Coût économique global	12 milliards	1,2 milliard
Avantage global net	47 milliards	6 milliards
Bénéfice actualisé	35 milliards	48 milliards
Taux de rentabilité immédiate pour une mise en service complète en 2005	3 %	6 %
	Coût annuel programme A75	Opération Pézenas / A9
Bruit	-	-
Pollution de l'air	- 19 millions de Frs	+ 0,04 million de Frs
Effet de serre	- 2 millions de Frs	+ 5 millions de Frs

*Nota : par rapport à la situation en l'absence d'aménagement :  
• le signe - indique une économie ;  
• le signe + indique un surcoût (dû au trafic induit par l'aménagement).*

N.B. : On notera l'omission du séparateur décimal pour le bénéfice actualisé de l'opération Pézenas / A9 (lire 4,8 milliards et non pas 48 milliards). Par ailleurs, le coût de l'opération indiqué dans ce tableau (issu de la DUP) est supérieur de l'ordre de 10% à 15% aux coûts présentés dans le Tableau 6 page 50 (issu lui aussi du même document).

En l'absence de précision du rapport de DUP, on suppose que cet écart s'explique par l'actualisation des coûts à l'année précédant la mise en service.

Le taux de rentabilité immédiate prévu est estimé à 6%.

Le tableau ci-dessous reprend les valeurs précédentes actualisées en euros 2013.

**Tableau 33 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex ante**

Indicateurs de rentabilité socio-économique ex-ante	
<b>Bénéfice actualisé (M€ 2013)</b>	937
<b>Taux de rentabilité immédiate</b>	6%

L'évaluation simplifiée réalisée ex ante aboutissait à un taux de rentabilité immédiate de 6% et un bénéfice actualisé positif de 937 millions d'euros 2013. Le taux de rentabilité interne (TRI) n'était pas calculé. Le dossier d'enquête préalable ne précise pas la structure du bilan par postes (coûts, gains de temps, sécurité).

## 4.7.2 Évaluation ex-post

### 4.7.2.1 Méthodologie

L'évaluation du bilan ex-post a été réalisée en tenant compte :

- des données socio-économiques observées présentées précédemment (gains de temps, coûts de construction, sécurité) ;
- de la méthodologie utilisée ex ante, à savoir la circulaire du secrétariat d'État aux Transports sur les méthodes d'évaluation économiques des grands projets d'infrastructures de transport du 3 octobre 1995.

La date de la mise en service retenue dans le bilan est 2012. Les valeurs monétaires sont exprimées en euros 2013. L'année d'actualisation est 2011 (année précédant la mise en service).

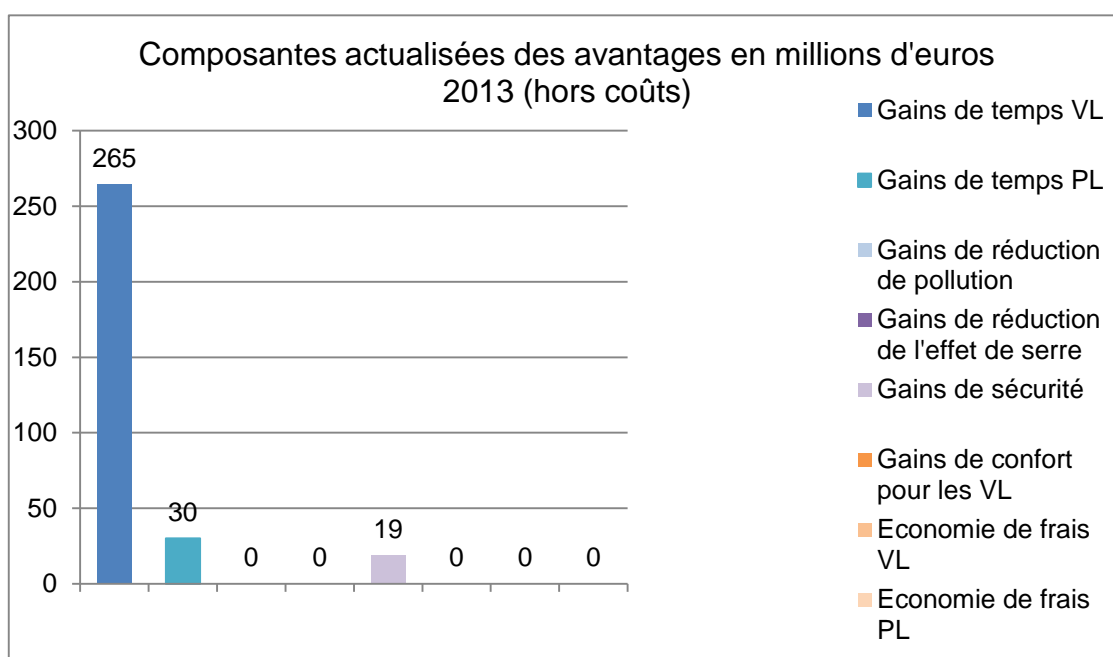
La réutilisation de la méthodologie utilisée à l'époque permet de comparer les résultats du bilan socio-économique du projet en neutralisant l'effet des principales évolutions méthodologiques entre l'évaluation ex ante et les pratiques actuelles.

#### 4.7.2.2 Résultats

Le tableau ci-dessous présente le résultat de l'évaluation réalisée sur la base des effets observés (gains de temps, coûts et sécurité).

**Tableau 34 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex post (méthodologie 1995)**

Indicateur de rentabilité socio-économique	Valeur en euros 2013 (actualisée en 2011)
Bénéfice Net Actualisé (BNA)	-253.9
Coût de construction HT	410.0
Coût de construction actualisé HT	564.4
Coût global HT	567.2
Taux de Rentabilité Économique	5.2%
TRI immédiat	3.0%



**Figure 32 Composantes actualisées des avantages en millions d'euros 2013 de l'évaluation (ex-post)**

Les gains de temps représentent plus de 90% des avantages procurés par le projet, soit 295 millions d'euros. Les gains de sécurité représentent donc moins de 10% du total. Les autres composantes ne sont pas prises en compte, conformément à la méthodologie simplifiée utilisée dans le bilan ex ante.

Suivant la méthodologie utilisée ex ante, et en tenant compte des effets et coûts observés, le bénéfice actualisé est négatif avec une perte d'environ 250 millions d'euros et un TRI de 5,2%.

#### 4.7.3 Rapprochement entre les évaluations ex-ante et ex-post

**Tableau 35 Comparaison des indicateurs de rentabilité socio-économique ex ante et ex post**

Indicateurs de rentabilité socio-économique		
Période	Ex-ante	Ex-post
<b>Bénéfice actualisé (m€ 2013)</b>	937.3	-253.9
<b>Taux de rentabilité immédiate</b>	6%	3.0%

Le bilan du projet calculé avec les valeurs de coûts et d'avantages observés est nettement déficitaire avec une perte de 250M€ alors que l'estimation dans la DUP était fortement bénéficiaire avec un gain de plus de 900M€.

Cet écart de plus de 1,2 Md€ s'explique par plusieurs facteurs :

- la dérive entre les coûts d'investissement prévus et observés explique environ 17% de l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post ;
- les coûts d'exploitations prévus ne sont pas évoqués. Leur éventuelle non prise en compte dans le bilan ex ante n'expliquerait pas de manière significative l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post ;
- la prise en compte du gain de temps prévu pour les reports vers l'A75. Ce gain de temps est estimé dans la DUP entre 10 et 18 minutes en moyenne pour des véhicules empruntant l'intégralité du projet. Le gain de temps maximum observé est de 11,2 minutes. Le gain de temps observé se situe donc dans la fourchette basse de l'estimation ex-ante. De plus, ce gain de temps ne concerne qu'une faible partie des reports. Le gain de temps moyen est de 5,0 minutes en moyenne pour les VL et d'un peu plus de 3,4 minutes pour les PL. Si l'on suppose que l'estimation ex-ante retient un gain de temps moyen de 14 minutes pour l'ensemble des reports de trafics<sup>39</sup>, ce poste explique à lui seul 30% de l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post ;
- l'hypothèse de croissance des trafics retenue suite à la mise en service peut aussi expliquer une partie de l'écart. On suppose ici que l'hypothèse de croissance des trafics au-delà de la mise en service peut expliquer une part importante de l'écart, les prévisions de croissance des années 90 n'intégrant généralement pas le ralentissement économique des années 2000. En l'absence d'information sur les hypothèses retenues à l'époque, il n'est toutefois pas possible d'évaluer précisément le poids relatif de cette source d'écart. Dans l'hypothèse où cette hypothèse de croissance de trafic au-delà de la mise en service ait été de 3,07% (c'est-à-dire identique à celle retenue dans l'étude de 1989 pour la période 1996 – 2010), elle expliquerait un peu moins de 20% de l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post ;
- l'allongement du temps de construction (15 ans) peut aussi expliquer une partie de l'écart. Le temps de construction prévu n'est pas connu. En retenant un délai prévu de 3 ans, l'allongement du temps de construction pourrait expliquer 6% de l'écart entre le bénéfice actualisé ex ante et ex post.

Enfin, il est important de noter que l'indice TP01 relatif aux coûts de construction évolue plus rapidement que la consommation finale des ménages entre 2005 (date de mise en service prévue) et 2012.

L'évaluation simplifiée réalisée ex ante aboutissait à un bénéfice actualisé positif de 937 millions d'euros 2013 avec un taux de rentabilité immédiate de 6%. Selon la méthodologie utilisée ex-ante (circulaire

<sup>39</sup> Il s'agit là d'une hypothèse, le dossier d'enquête préalable ne précisant pas les modalités de prise en compte des gains de temps dans le bilan socio-économique.

d'octobre 1995) avec les coûts et effets observés, le bénéfice actualisé du projet est négatif avec une perte de plus de 250 millions d'euros avec un taux de rentabilité interne de 5,2%.

L'écart entre le bénéfice actualisé ex- ante et ex post peut s'expliquer pour moitié environ par la dérive des coûts d'investissement et la surestimation probable des gains de temps. Le reste de l'écart peut s'expliquer par :

- une hypothèse surestimée de croissance des trafics après mise en service ;
- un allongement du temps de construction ;
- une mise en service tardive, le coût de construction évoluant plus rapidement que les gains de temps notamment.

#### 4.7.4 Évaluation ex post selon l'instruction cadre de 2007

Le tableau ci-dessous propose une évaluation ex-post du projet basée sur l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains de 2007, instruction en vigueur au moment de la réalisation du bilan LOTI.

La date retenue pour la mise en service est 2012.

Les valeurs du temps retenues sont les suivantes :

- valeur du temps VL : 19,03€/heure ;
- valeur du temps PL : 67,25€/heure.

La valeur de la vie humaine est de 1 million d'€<sup>2000</sup>. Le coût d'un blessé grave est de 150 000 €<sup>2000</sup>. Le coût d'un blessé grave est de 22 000 €<sup>2000</sup>.

L'actualisation est réalisé au taux de 4% à l'année précédant la date de mise en service.

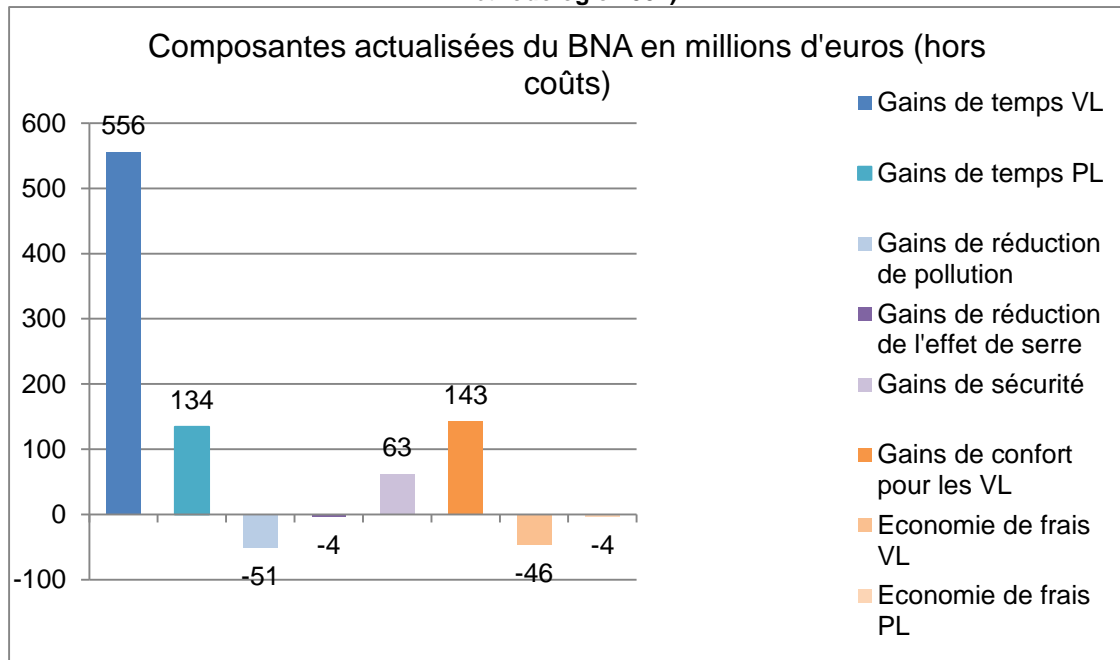
Le taux de rentabilité économique (TRE) est le taux d'actualisation correspondant à un bénéfice actualisé nul.

**Tableau 36 Indicateurs de rentabilité socio-économique ex post selon la méthodologie en vigueur**

Indicateur de rentabilité socio-économique	Valeur en euros 2013 (actualisée en 2011)
<b>Bénéfice Net Actualisé (BNA)</b>	304.7
<b>Temps de retour sur Investissement</b>	26.0
<b>Avantage Net annuel en 2018</b>	21.1
<b>Coût de construction HT</b>	410.0
<b>Coût de construction actualisé HT</b>	479.6
<b>Coût global HT</b>	484.7
<b>Bénéfice actualisé par euro investi</b>	0.64
<b>Bénéfice actualisé par euro dépensé</b>	0.63
<b>Taux de Rentabilité Interne</b>	6.0%
<b>TRI immédiat</b>	4.6%

Le projet présente un bénéfice actualisé de 304,7 millions d'euros 2013. Le TRI est de 6%.

**Tableau 37 Composantes actualisées de l'avantage net en millions d'euros 2013 (ex post, méthodologie 2007)**



Les gains de temps représentent 77% des avantages procurés par le projet. Les gains de confort, non pris en compte précédemment, représentent 16% du total. Les gains de sécurité représentent 7% du total. En raison d'un allongement des distances parcourues, le projet génère une légère perte associée à la pollution, l'effet de serre et les frais VL/PL.

**Tableau 38 Bilan ex post par acteurs selon la méthodologie en vigueur (euros 2013, actualisé en 2011)**

Bilan par acteurs	Avantages à l'année de mise en service (2012)	Avantages 20 ans après (2032)	Somme actualisée des avantages
Usagers	21.5	16.2	782.5
Tiers (hors sécurité)	-2.2	-1.1	-55.0
État central	-0.2	0.0	-2.3
Gestionnaire d'infrastructure - DIR (hors investissement)	-0.2	-0.1	-5.1
Exploitant A9	-3.2	-1.5	-72.9

Compte tenu du taux d'actualisation préconisée de 4%, le projet apparaît rentable au regard des méthodes d'évaluations en vigueur au moment de la réalisation du bilan (instruction cadre 2007). En effet, toute chose égale par ailleurs, la seule prise en compte d'un taux d'actualisation de 8% rendrait le bénéfice actualisé négatif (-190 millions d'euros). Le second facteur explicatif de l'écart avec l'évaluation ex post selon la méthodologie de 1995, est la prise en compte des gains de confort VL. Ces gains représentent 16% du total des avantages, soit 143 millions d'euros. Enfin, la valeur tutélaire du temps a été réévaluée de près de 14% pour les VL et a été multipliée par un facteur 2,8 pour les PL.

# Annexe 1 : 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'infrastructure<sup>40</sup>) par le biais du message suivant :

<sup>40</sup> 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.



**Exprimez-vous !**  
**[enqueteA75.fr](http://enqueteA75.fr)**

L'Enquête comprend 30 questions fermées environ<sup>41</sup> 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.

---

<sup>41</sup> 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.

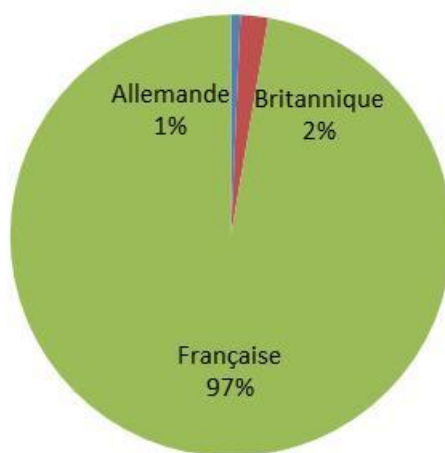


Figure 33 : Nationalité des automobilistes ayant répondu à l'enquête

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.

	Traffics	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%

Tableau 39 : Répartition par types de véhicules

### 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 40 : Répartition des OD par longueur**

	Traffic	%
<b>OD « Courtes »</b>	75	53%
<b>OD « longues »</b>	76	47%
<b>Total</b>	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.

	Traffic	%
<b>Affaires personnelles</b>	17	11%
<b>Domicile-Travail-Études</b>	28	19%
<b>Professionnel <sup>42</sup></b>	29	20%
<b>Vacances-Tourisme</b>	56	38%
<b>Week-End</b>	18	12%
<b>Total général</b>	<b>148</b>	<b>100%</b>

**Tableau 41 : Motifs de déplacements**

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 ayant répondu. La période d'été n'a donc pas empêché d'interroger les utilisateurs réguliers, les plus à

<sup>42</sup> Déplacement hors du lieu de travail habituel à l'origine ou à la destination

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.

	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%

**Tableau 42 : Fréquences d'utilisation et motifs**

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 !



Logo of the French Republic and the Languedoc-Roussillon region.

**Votre profil d'utilisateur**

**Quel type de véhicule utilisez vous ?**

☐ Véhicule particulier

☐ Véhicules 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

<p><b>Quel est le pays de destination de votre voyage?</b></p> <p><input type="radio"/> France</p> <p><input type="radio"/> Autre</p> <p><b>Quel est le département de destination de votre voyage ? (numéro)</b></p> <p><input type="text"/></p> <p><b>Quelle est la commune de destination de votre voyage?</b></p> <p><input type="text"/></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>Si "autre", merci de préciser :</b></p> <p><input type="text"/></p> <p><b>Que ferez-vous à votre lieu de destination?</b></p> <p><input type="radio"/> Domicile</p> <p><input type="radio"/> Travail fixe ou études</p> <p><input type="radio"/> Professionnel (déplacement hors du lieu de travail habituel à l'origine ou à la destination)</p> <p><input type="radio"/> Affaires personnelles</p> <p><input type="radio"/> Week-End</p> <p><input type="radio"/> Vacances / Tourisme</p> <p><b>A quelle fréquence utilisez-vous l'A75 dans ce sens?</b></p> <p><input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par jour</p> <p><input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par semaine</p> <p><input type="radio"/> 1 à plusieurs fois par mois</p> <p><input type="radio"/> moins d'une fois par mois</p> <p><input type="radio"/> c'est la première fois</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>Motif d'utilisation</b></p> <p><b>Pourquoi avez-vous choisi d'utiliser l'A75? (2 réponses possibles)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Absence d'alternative</p> <p><input type="checkbox"/> Gratuité</p> <p><input type="checkbox"/> Rapidité (temps de parcours, trajet plus direct)</p> <p><input type="checkbox"/> Facilité de circulation / confort</p> <p><input type="checkbox"/> Sécurité</p> <p><input type="checkbox"/> Paysage - environnement plus agréable</p> <p><input type="checkbox"/> Tourisme</p> <p><b>Le cas échéant, quels axes alternatifs avez-vous considéré pour votre trajet?</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vallée du Rhône - A7 (via Lyon)</p> <p><input type="checkbox"/> Autoroute A20 (via Montauban-Limoge)</p> <p><input type="checkbox"/> la route nationale 9 (Béziers - Pézenas)</p> <p><input type="checkbox"/> Petites routes</p> <p><input type="checkbox"/> Itinéraire BIS</p> <p><input type="checkbox"/> Autre</p> <p><b>Quel autre itinéraire avez-vous envisagé?</b></p> <p><input type="text"/></p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 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 2 : 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

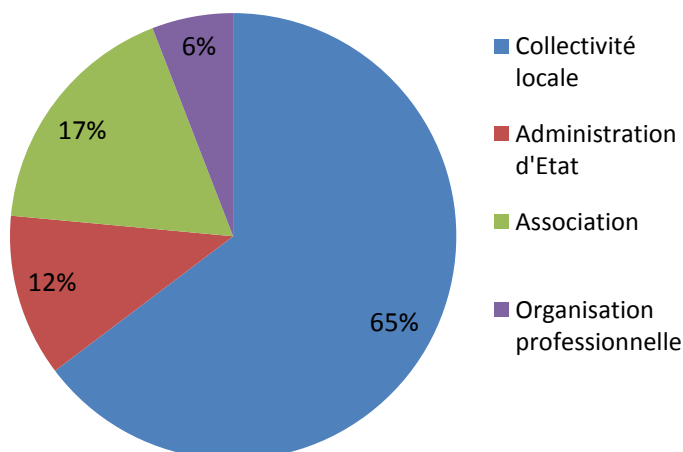


Figure 34 : Typologie des répondants

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 43 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
<b>1. Votre organisme</b>	
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
<b>2. Vous</b>	
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"/>	
<b>Cochez les thèmes pour lesquels vous êtes directement concerné</b>	
<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%

	<b>Enquête web effets A75 - A750</b>	
<b>Quels dispositifs complémentaires ont participé à cet effet positif ? (deux réponses possibles)</b>		
<input type="checkbox"/> Démarche d'accompagnement publique	<input type="checkbox"/> Autre démarche d'accompagnement	<input type="checkbox"/> Aucune démarche
<b>Précisez la démarche publique d'accompagnement</b>		
<input type="text"/>		
<b>Précisez l'autre démarche d'accompagnement (privée, etc.)</b>		
<input type="text"/>		
<b>Existe-t-il des facteurs ayant au contraire limité cet effet positif?</b>		
<input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non		
<b>Si "oui", merci de décrire ces facteurs</b>		
<input type="text"/>		
<b>Citez les autres facteurs expliquant cet effet négatif de l'A75?</b>		
<input type="text"/>		
<b>Précisez les aspects négatifs de cet effet de l'infrastructure</b>		
<input type="text"/>		
<b>Des dispositifs de compensation de l'effet négatif de l'infrastructure ont-ils été mis en place?</b>		
<input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non		
<b>Merçi de préciser succinctement les dispositifs de compensation de cet effet négatif mis en place</b>		
<input type="text"/>		
<b>La mise en service de la dernière section de l'A75 entre Pézenas et Béziers a-t-elle contribué à cet effet ?</b>		
<input type="radio"/> Beaucoup <input type="radio"/> Un peu <input type="radio"/> Pas du tout		
<b>Si cette dernière section a eu "beaucoup" ou "un peu" d'impact, merci de préciser cet impact :</b>		
<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



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement  
LANGUEDOC-  
ROUSSILLON

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 Séverac 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 Séverac-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-Direction Régionale Midi-Pyrénées	EPIC
	RFF	RFF-Direction Régionale Languedoc roussillon	EPIC
		FNAUT Languedoc roussillon	Association
	DIR	FNAUT Midi-Pyrénées	Association
		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	DIR	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	Départemental 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 Labeil	Grotte de Labeil	
Foncier, immobilier, habitat	Associations pour le tourisme	Association la Méridienne	Associations
		Association des perles vertes de l'A75	Associations
Enseignement supérieur et recherche	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
		Centre Universitaire Du Guesclin (Béziers)	Université
Agriculture	Université	Université Montpellier 1	Université
		Université Montpellier 2 Sciences et Techniques	Université
		Université Paul Valéry Montpellier 3	Université
Environnement / Cadre de vie	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 - Gard	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 3 : Liste des entretiens et personnes rencontrées

La liste des entretiens et personnes rencontrées pour le bilan global Sévérac-le-Château – A9 et A750 ainsi que le bilan LOTI de la dernière section Pézenas – A9 est la suivante. Les interlocuteurs pertinents pour le bilan LOTI de la dernière section sont indiqués en gras :

- 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 ViA75
- **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 4 : 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'Équipement
CGDD	Commissariat Général au Développement Durable
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
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

<b>ZA</b>	Zone d'Activité
<b>ZAC</b>	Zone d'Aménagement Concerté
<b>ZC</b>	Zone Commerciale