

AUTOROUTE A75 : DÉSENCLAVEMENT ET VOCATION TOURISTIQUE

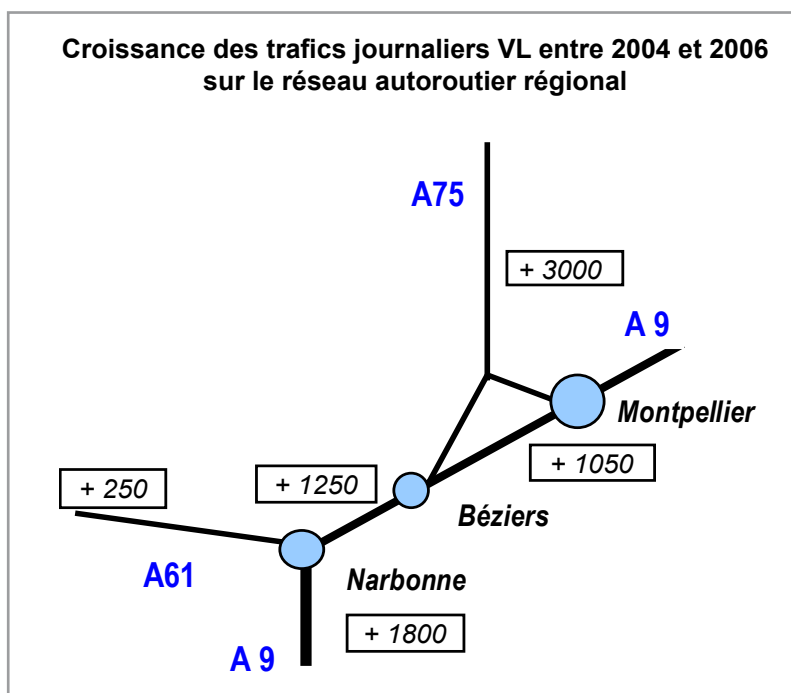
Pour faire le point sur l'usage de l'A75 après la construction du viaduc de Millau, la direction régionale de l'Équipement a fait réaliser deux séries d'enquêtes en été et en automne 2006. Constat : la progression du trafic a été particulièrement rapide dans la partie sud de l'axe. L'importance particulière des échanges entre le Massif Central et l'extérieur indique un désenclavement progressif du territoire. Les déplacements purement locaux augmentent. Par ailleurs, la part du transit, élevée en été, témoigne de la vocation touristique de l'autoroute.

Chantal Marc

L'ÉMERGENCE D'UN AXE

Entre 2004 et 2006, après la construction du viaduc de Millau, le trafic journalier de véhicules légers (VL) a augmenté partout sur l'A75. Selon les sections, le rythme de croissance est très variable : il est de 2300 unités sur la partie auvergnate, de 3000 plus au sud au niveau de la Cavalerie. En deux ans, le trafic au viaduc lui-même a atteint 12.300 véhicules/jour.

Parallèlement, à Aguessac, on observe une diminution de 8.000 véhicules/jour sur la RN9 dont la fonction se réduit à la desserte locale. Sur l'autoroute A9, pendant la même période, le trafic moyen a continué de progresser, mais de façon moindre que par le passé : + 1250 VL en deux ans entre Béziers et Narbonne.



EN ÉTÉ, UNE ALTERNATIVE À L'A9

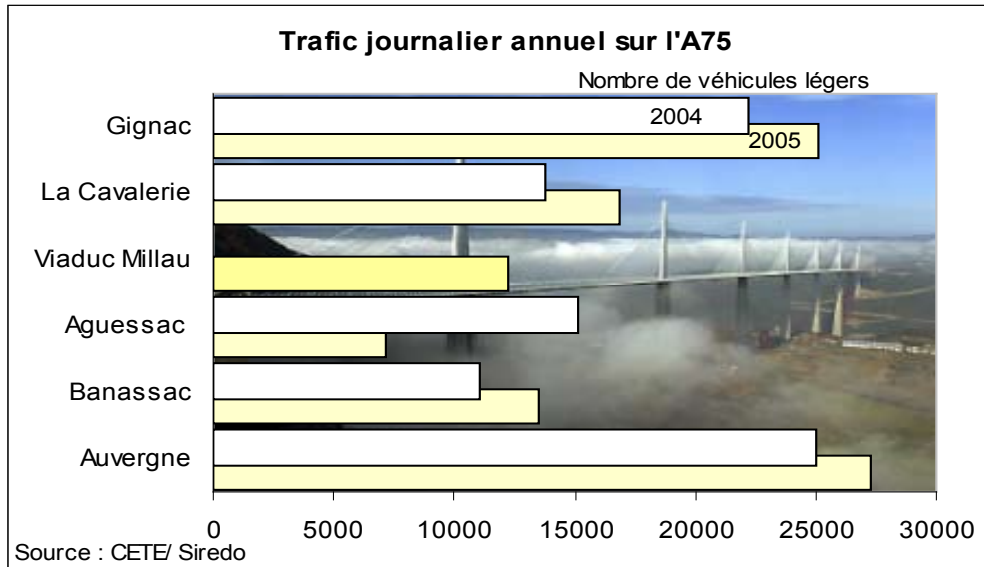
En période de pointe, l'autoroute A75 devient une alternative concrète au système autoroutier A7-A9. Ainsi 53 500 voitures ont utilisé le viaduc le samedi 12 août 2006 au plus fort de l'été. Hors été, ce rôle est encore peu sensible.

Toutefois le rôle d'alternative reste certainement encore assez limité si l'on compare les niveaux de trafic des deux infrastructures : en moyenne annuelle, on compte, en effet, 77 100 véhicules/jour sur le tronçon Gallargues-Lunel (sur l'A9), qui comporte il est vrai des déplacements

quotidiens conséquents entre Montpellier et Nîmes et 57 200 entre Béziers et Narbonne, contre seulement 12 300 au viaduc de Millau.

Quant aux poids-lourds, leur nombre a augmenté entre 2005 et 2006 de 470 par jour au péage de Nîmes-Gallargues contre 110 seulement sur l'A75.

Par ailleurs, hors été, seuls 5% des automobilistes qui s'arrêtent sur une aire de service (les déplacements locaux y sont moins représentés) affirment avoir préféré l'A75 à l'itinéraire de la vallée du Rhône.

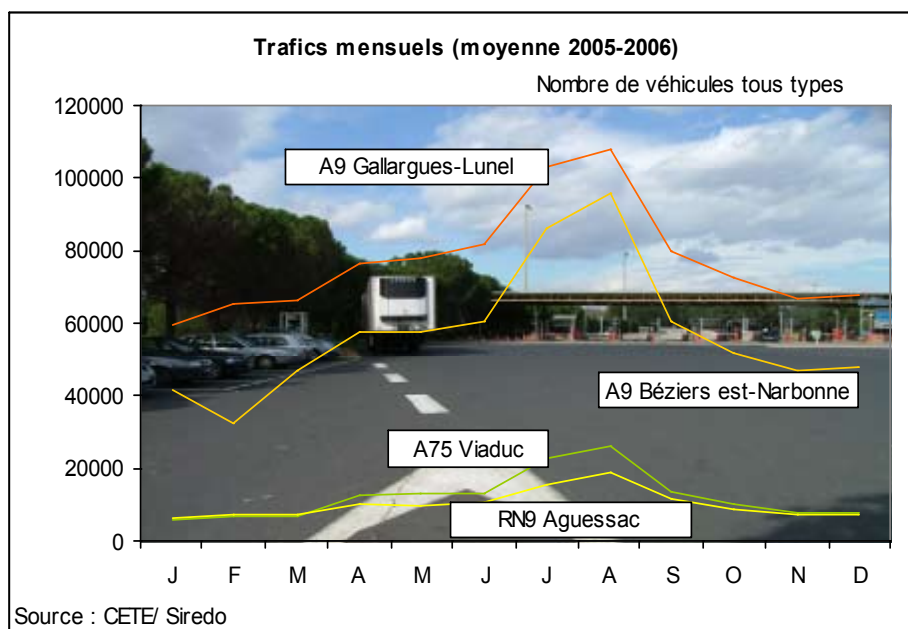


UNE VOCATION TOURISTIQUE QUI S'AFFIRME

En période estivale, le trafic sur l'A75 s'accroît très fortement : il double en juillet-août entre Banassac et Le Caylar, ce qui confirme la vocation touristique de cette infrastructure et tout particulièrement de sa partie sud. En effet, sur les tronçons auvergnats, le trafic n'est multiplié que par 1,45 l'été. Autres points de comparaison : à Gignac, sur l'A750 les trafics été et hiver sont proches; sur l'A9, les coefficients multiplicateurs sont de 1,4 entre Lunel et Gallargues et de 1,6 entre Béziers et Narbonne.

Entre 2004 et 2006, les écarts entre l'été et le reste de l'année se sont accrus à tous les points d'observation.

Si l'on se réfère au résultat des enquêtes auprès des utilisateurs, 88% disent n'utiliser que 3 fois par an, au maximum, cette infrastructure, ce qui confirme une utilisation lors des « grands départs ». En été, 40% des automobilistes estiment avoir eu le choix avec un autre itinéraire, dont 75% avec une autre autoroute.



Les automobilistes ont été interrogés, sur leur motif de déplacement. En été, le tourisme est invoqué dans 92% des cas, les raisons professionnelles ou les motifs personnels n'intervenant chacune que pour 4%. Ces 92% se décomposent en 80% pour aller ou revenir de vacan-

ces, 8% pour un déplacement sur 2 à 4 jours et 4% pour une promenade d'une journée. La proportion pour motif touristique est particulièrement importante dans les flux de transit pour les véhicules en provenance de l'Île de France, du nord de l'hexagone et de l'étranger.

Structure des flux en été en % du trafic enquêté				
	Été 2003 feu tricolore d'Aguessac	Été 2006 viaduc Millau	Été 2003 aires de service A75	Été 2006 aires de service A75
Transit	28	36	25	41
Échanges	46	42	47	47
Local	26	22	28	12
Total	100	100	100	100

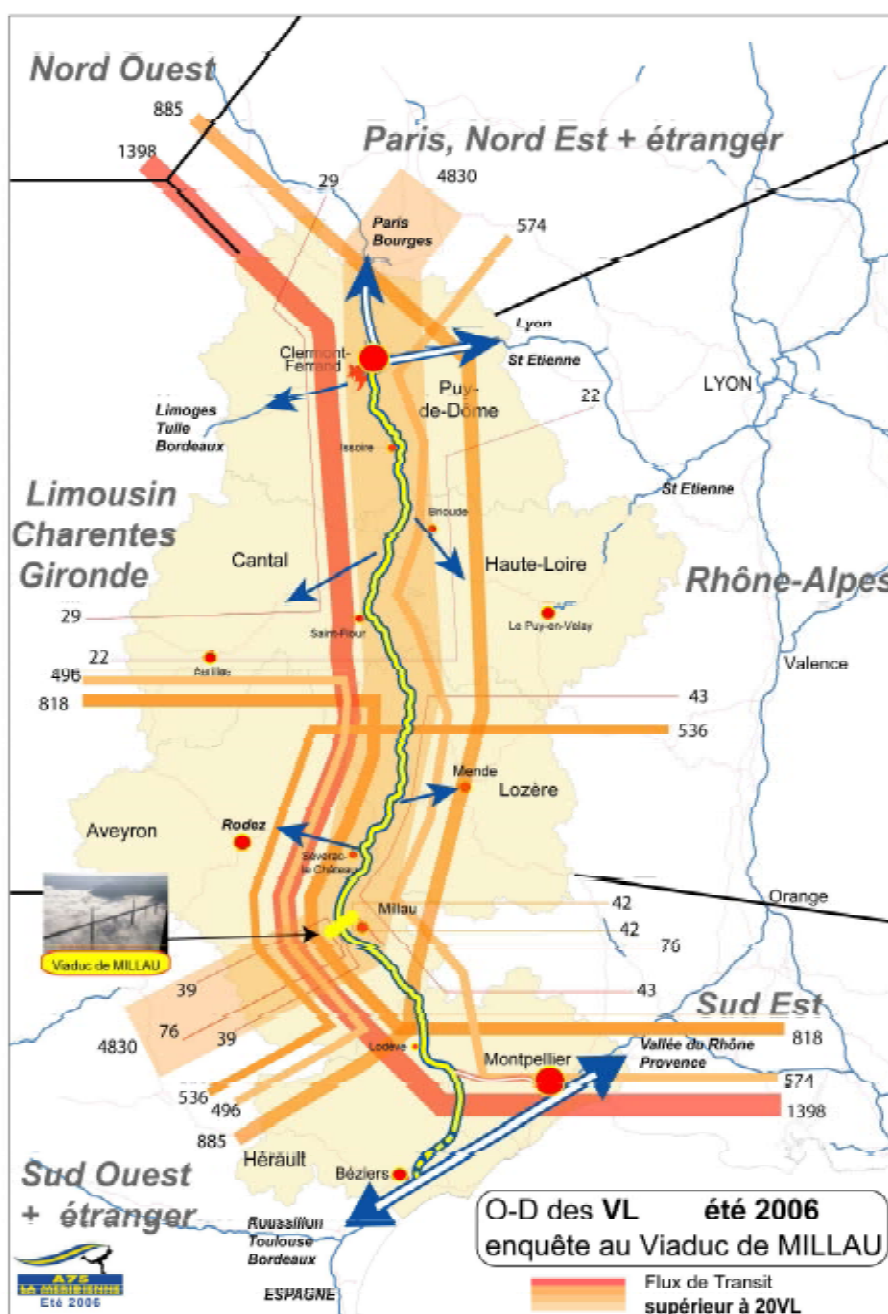
LE VIADUC DOPE LE TRANSIT

Concernant les itinéraires, les échanges (déplacements entre un des six départements⁽¹⁾ supports de l'A75 et d'autres destinations, en France ou à l'étranger) sont les plus fréquents avec 42% du trafic estival au viaduc. Les flux de transit sont également importants (36%), le trafic local⁽²⁾ ne représentant que 22%.

La mise en service du viaduc a eu pour effet de favoriser les flux de transit⁽³⁾.

Trois grands flux sont majoritaires dont deux laissent supposer l'existence de déplacements liés au tourisme :

- **Sud-Ouest ↔ Paris+ nord-est** de Clermont-Ferrand (4800 véhicules légers), flux de transit.
- **Hérault ↔ Paris+ nord-est** de Clermont-Ferrand (3 400 véhicules légers), flux d'échange.
- **Hérault ↔ Aveyron et Puy de Dôme** (3000 véhicules légers), trafic local.



(1) Hérault - Aveyron - Lozère - Cantal - Haute Loire - Puy de Dôme

(2) Cf. définitions. La notion de local prend ici un sens très large

(3) Mesure sur les aires de service, seuls points comparables entre 2003 et 2006

HORS ÉTÉ, LA DESSERTE DU TERRITOIRE

En automne, lorsque la part des flux de transit diminue au profit des déplacements locaux, la fonction touristique baisse parallèlement. Le trafic local représente alors

34% des flux et les échanges 40%. La part du trafic local (mesurée sur les aires de service) s'est même accrue entre 2002 et 2006.

Structure des flux en automne en % du trafic enquêté

	Octobre 2006 viaduc	Octobre 2002 sur les aires	Octobre 2006 sur les aires
Transit	26	29	26
Échanges	40	48	43
Local	34	23	29
Total	100	100	100

Le flux de transit Sud-Ouest + étranger ↔ Paris Nord-Est et le flux d'échange Hérault ↔ Paris Nord-Est + étranger chutent par rapport à la période estivale et sont désormais de même niveau. Les flux Aveyron ↔ Hérault et Sud-Est ↔ Aveyron voient, au contraire, leur part augmenter.

Ces changements vont de pair avec des modifications

dans les motifs de déplacement. 24% sont désormais liés à une activité professionnelle. 22 % sont des déplacements pour motifs personnels (études, courses). Les motifs touristiques restent toutefois majoritaires (54%). Ceci est confirmé par la forte proportion de retraités présents à cette période de l'année : 41%.

Méthodologie :

Deux séries d'enquêtes ont été menées en 2002-2003 et 2006 selon la même méthodologie.

- Sur les aires de service (7 aires)
- A Aguessac et St Chély-d'Apcher sur la RN9 (uniquement relevé des plaques d'immatriculation)
- Au péage du viaduc de Millau (2006 uniquement).

En 2006, chaque lieu a été enquêté à la fois en été et en automne.

Les questions posées portaient sur les « origine/ destination », les motifs de déplacement et la qualité des aires de service.

Définitions



Transit = Les flux de transit ne font que traverser les 6 départements desservis par l'autoroute.



Échanges = Le trafic d'échanges mesure les flux entre les départements desservis et les autres.



Local = Le trafic local mesure les flux au sein de ou entre les départements desservis par l'infrastructure à savoir Puy-de-Dôme, Haute-Loire, Cantal, Lozère, Aveyron, Hérault.



Transport Aménagement

Directeur de publication : Le Directeur régional de l'Équipement

Responsable de publication : Nello Chauvetière

Rédactrice en chef : Dominique Pallez - Conception et réalisation : DQM/COM/PAO/JA

Direction régionale de l'Équipement Languedoc-Roussillon - 520, Allée Henri II de Montmorency 34064 Montpellier cédex 2 - tél : 04 67 20 52 39 - fax : 04 67 15 68 12