

BILAN LOTI A20

RAPPORT

SOMMAIRE

SYNTHESE.....	2
PREAMBULE.....	3
RAPPEL DES MOTIFS DES CHOIX DU PROJET.....	5
I - PARTIE COMMUNE A TOUS LES BILANS	7
I - 1 Comparaison des coûts initiaux et finaux.....	7
I – 2.1 La situation de référence (sans projet).....	7
I – 2.2 Les trafics prévus en situation de projet.....	8
I – 2.3 Les trafics actuels.....	9
I – 2.4 Pourquoi ces écarts ?	10
I – 3 Comparaison des taux d’accidents constatés avec les prévisions	12
I - 4 La qualité de service	13
I – 5 Les engagements environnementaux	15
I – 6 La rentabilité socio-économique pour la collectivité	16
II – PARTIE SPECIFIQUE A L’AUTOROUTE A20	17
II – 1 L’analyse des thématiques spécifiques à l’A20	17
II - 1.1 Le développement des villages étapes	17
II – 1.2 Les zones d’activités le long de l’A20	21
II – 1.3 L’influence du projet sur la fréquentation de la ligne ferroviaire Paris-Limoges	28
II – 2 L’analyse des thèmes émergents des préoccupations des acteurs socio-économiques interviewés.....	30
II – 2.1 Les gains de performance de l’organisation logistique.....	30
II – 2.2 L’irrigation des territoires à partir des échangeurs.....	33
II – 2.3 Les effets de polarisation des zones d’activités et du tertiaire.....	35
CONCLUSION : COMPARAISON DES EFFETS PREVUS DANS LES DUP AVEC LES EFFETS CONSTATES	38

ANNEXES

- 1 – Données comparatives
- 2 – Mesure de la satisfaction des usagers de l’A20
- 3 – Restitution des entretiens avec les acteurs institutionnels et les organisations professionnelles de transport

SYNTHESE

Le bilan LOTI de l'autoroute A20, non concédée de Vierzon à Brive, présente les résultats suivants :

1 – en terme de coûts, de trafics et sécurité :

- 303km d'aménagement autoroutier avec 51 échangeurs réalisés sur une période d'environ vingt ans (études et réalisation)
- coût de la réalisation in fine = 1 000 M€ (estimations 600 M€ en 1989)
- plus de 25 000 véh/jour (TMJA) avec des pointes à 80 000 et 92 000 durant l'été 2004
- croissance du trafic liée : à l'affectation de la RN20 en statut autoroutier (gratuit), à l'augmentation du trafic induit provenant du réseau sécant
- passage obligé du trafic transeuropéen (surtout Péninsule Ibérique)
- meilleur niveau de sécurité que les autres autoroutes non concédées (exception faite de l'agglomération de Limoges), mais la gravité des accidents y est plus forte

2 – en terme de qualité de service, d'engagements environnementaux et de rentabilité socio-économique pour la collectivité :

- bonne appréciation de l'infrastructure par les usagers (surtout l'insertion paysagère) mais plus de critiques sur les services présents et la sécurité, surtout les chauffeurs routiers qui se plaignent du manque de place pour stationner
- nécessité d'une analyse minutieuse, lourde, pour mesurer le degré d'application des mesures environnementales des dossiers de D.U.P.
- données incomplètes pour reconstituer la rentabilité socio-économique ex post

3 – en terme de villages étapes, de zones d'activités et de ligne ferroviaire Paris-Limoges :

- objectifs initiaux assignés au « Village étape » largement dépassés : service à l'usage de l'autoroute, porte d'entrée du territoire et « aire de service » pour l'arrière-pays
- activité économique locale préexistante conditionne les potentialités offertes par l'A20 : réelle corrélation entre la localisation des ZAE et celle des échangeurs
- impacts de l'A20 très importants sur les trafics frets ferroviaires, sur les trains voyageurs grandes lignes à destination de Paris

4 – en terme de gains de performance de l'organisation logistique :

- diminution des coûts de transport (gains de temps) = un accroissement de l'offre.
- position « géo-logistique » des zones de production industrielle dynamique de Châteauroux, de Limoges et de Brive.

5 – en terme d'irrigation des territoires à partir des échangeurs :

- rapprochement en temps des villes localisées le long de l'axe
- désenclavement des territoires situés le long de l'axe
- désaffectation des centres urbains au profit de la périphérie (lotissements, ZAE)

6 – en terme de polarisation des zones d'activité et du tertiaire :

- renforcement de l'attractivité des ZI situées en façade ou à proximité d'une sortie
- création de vastes zones commerciales et tertiaires à Châteauroux, Limoges et Brive

PREAMBULE

Les dispositions de l'article 14 de la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs et celles du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 font obligation de réaliser un bilan socio-économique et environnemental dans les trois à cinq ans après la mise en service de l'ouvrage.

L'autoroute A20, dans sa partie non concédée de Vierzon à Brive, entre dans ce cadre juridique. Cette partie a été entièrement ouverte en juillet 2000.

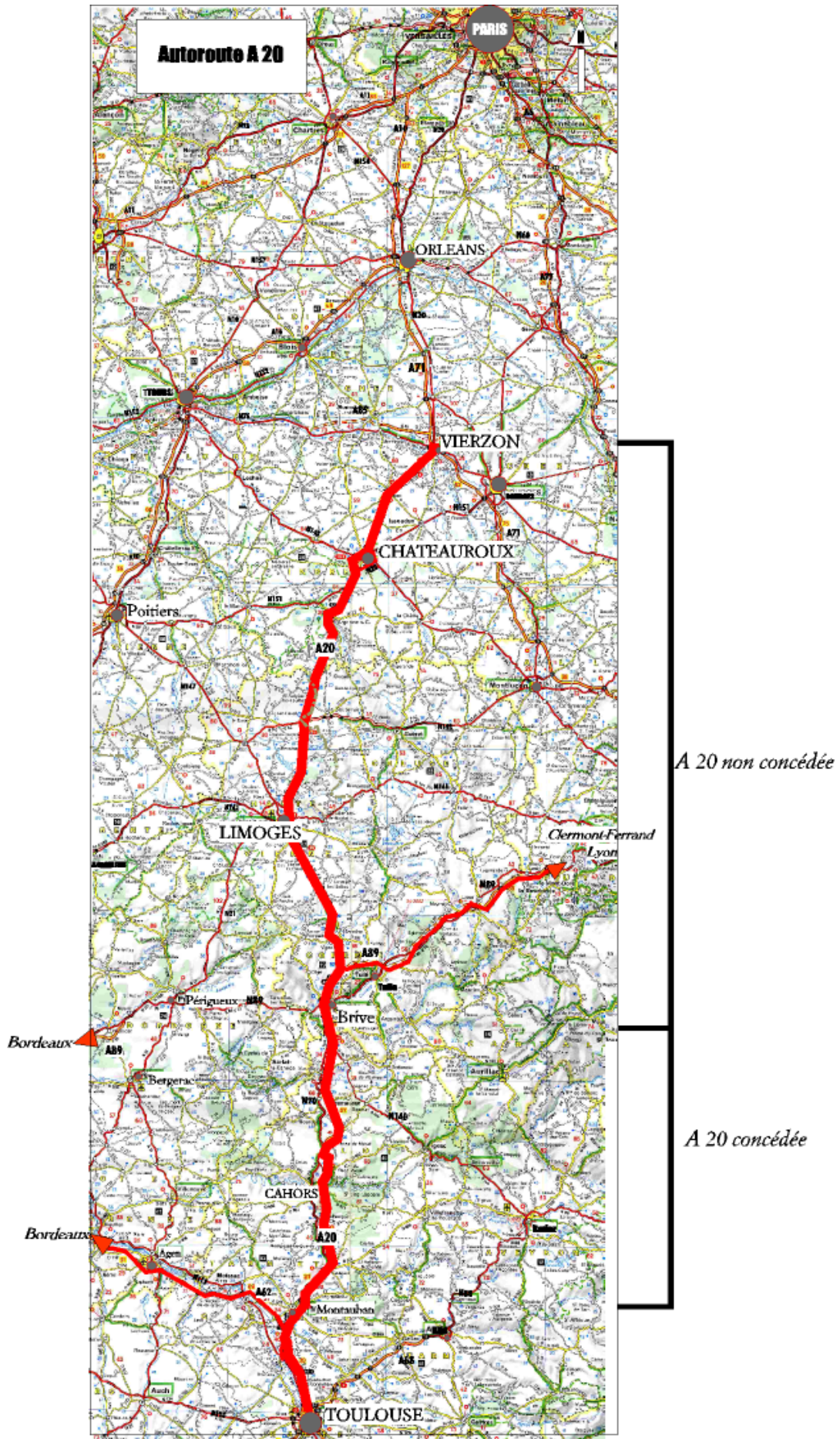
Le bilan réalisé ci-après, par souci d'une plus grande lisibilité sur un projet qui s'est étalé de 1988 à 2000, suit la méthodologie proposée par la note conjointe de la Direction des Routes et du SETRA en date du 18 février 2005.

Cette note fait référence à des parties communes à tous les bilans et à des parties facultatives correspondant à des problématiques liées aux caractéristiques spécifiques de l'autoroute A20.

Après avoir rappelé les motifs des choix du projet, le bilan exposé ci-après reprend ces deux parties :

- partie commune :
 - comparaison des coûts initiaux et finaux
 - comparaison des trafics prévus et réalisés
 - comparaison des taux d'accidents constatés avec les prévisions
 - comparaison de la qualité de service à travers les gains de temps, l'encombrement et l'opinion des usagers
 - vérification de la bonne réalisation des engagements environnementaux
 - rentabilité économique du projet

- partie spécifique à l'autoroute A20 :
 - trois thèmes sont retenus, ils correspondent à des thématiques spécifiques à l'A20
 - développement des villages étapes
 - zones d'activités le long de l'A20
 - influence du projet sur la ligne ferroviaire Paris-Limoges
 - trois thèmes émergents des préoccupations des acteurs socio-économiques interviewés :
 - les gains de performance de l'organisation logistique
 - l'irrigation des territoires à partir des échangeurs
 - les effets de polarisation des zones d'activités et du tertiaire



RAPPEL DES MOTIFS DES CHOIX DU PROJET

Le projet de faire de la RN20 une autoroute prend sa source dans le Schéma Directeur Routier National approuvé par Décret le 18 mars 1988. Ce programme autoroutier s'inscrit dans le cadre de la mise en place en 1993 du marché unique européen qui va entraîner une accélération des échanges notamment avec l'Europe du Nord, la Péninsule Ibérique, l'Ouest et le Sud-Ouest de la France.

La mise en œuvre du nouveau Schéma Directeur Routier National répond, dans le cadre d'une Europe nouvelle et élargie, aux priorités suivantes :

- 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 dynamiser les régions
- améliorer la qualité de vie des usagers de la route et tout particulièrement la sécurité routière

C'est dans ce cadre que s'inscrit le désenclavement du Massif Central. Celui-ci repose sur la définition de grandes liaisons modernes, aux caractéristiques autoroutières, capables de drainer le trafic entre métropoles et d'irriguer en profondeur les régions.

Ces axes sont aussi de grandes liaisons européennes :

- Paris, Vierzon, Limoges, Brive, Montauban, Toulouse
- Paris, Clermont-Ferrand, Béziers, Montpellier
- Bordeaux, Périgueux, Brive, Clermont-Ferrand, Lyon

Le projet de faire de la RN20 une voie à caractéristiques autoroutières hors péage, intégrant autant que possible les sections déjà réalisées à 2x2 voies, a été retenu de préférence à celui d'une autoroute concédée pour :

- permettre des mises en service partielles qui bénéficieront très rapidement aux usagers, alors que la solution autoroute concédée supposait une interruption des travaux pendant plusieurs années
- rendre cet itinéraire plus attractif pour les usagers
- assurer une meilleure desserte des zones riveraines grâce à une plus grande densité d'échangeurs, tout en respectant les normes autoroutières
- éviter une duplication coûteuse des investissements en réutilisant les sections déjà récemment réalisées.

L'aménagement de la RN20 a fait l'objet de décisions et études antérieures :

- 1973 : étude préliminaire Vierzon – Châteauroux
- 1978 : parti d'aménagement à long terme à 2x2 voies en aménagement sur place
- 1981 : étude A.P.S.S. de la section Vierzon – Châteauroux
- 1987 : étude comparative de PALT :
 - o autoroute à péage
 - o 2x2 voies express
- 1987 : CIAT : RN20 en LACRA (Liaison Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier)
- 1988 : Schéma Directeur Routier National classant la liaison Vierzon – Brive en LACRA (2x2 voies à caractéristiques autoroutières) avec, à terme, le statut d'autoroute sans péage
- 1988 : décision ministérielle du 21 juin 1988 précisant les caractéristiques géométriques autoroutières de la section Vierzon – Brive

Le projet ainsi retenu permet d'intégrer les sections 2x2 voies existantes avec mise en conformité aux normes autoroutières ; il intègre également les sections en travaux ou les sections ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

La liaison entre ces différentes sections est réalisée par des tracés neufs autoroutiers ou par des portions d'aménagement sur place de la RN20.

La définition du projet, section par section ainsi que les différentes dates de mise en service, sont présentées en annexe.

Le parcours autoroutier ainsi réalisé est de :

- VIERZON – CHATEAUROUX NORD : 72km
- Contournement de CHATEAUROUX : 14km
- CHATEAUROUX SUD – LA CROISIERE : 72km
- LA CROISIERE – BRIVE SUD : 145km

Soit au total 303km d'autoroute non concédée entre Vierzon et Brive avec 51 échangeurs.

Les déclarations d'utilité publique des travaux de l'autoroute A20, non concédée de VIERZON à BRIVE, ont été prononcées par les décrets suivants :

- VIERZON – CHATEAUROUX-NORD : 21 décembre 1990
- Contournement de CHATEAUROUX : 15 décembre 1992
- CHATEAUROUX-SUD – LA CROISIERE : 14 juin 1991 (prorogé le 13 juin 1996)
- LA CROISIERE – BRIVE-SUD : 3 septembre 1991 (prorogé le 30 juillet 1996)

I - PARTIE COMMUNE A TOUS LES BILANS

I - 1 Comparaison des coûts initiaux et finaux

(cf annexe 1 « Données comparatives »)

Des estimations des coûts du projet figurent dans les dossiers de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) partie E. Elles sont pour :

- Vierzon–Châteauroux Nord à 765 MF (1989) soit 117 M€
- Châteauroux Sud–La Croisière à 1 020 MF (1989) soit 157 M€
- La Croisière–Brive Sud à 1 300 MF (1989) soit 198 M€

A noter que la déviation de Châteauroux, ayant fait l'objet d'une DUP spécifique, est estimée à 571 MF (date non précisée) soit 87 M€.

Pour l'ensemble de l'autoroute A20 les estimations de coûts sont de 3 656 MF (1989) soit 600 M€.

In fine, le coût de la réalisation de l'autoroute A20 est de 1 000 M€.

L'écart constaté entre les estimations de coûts et le coût final s'explique par :

- l'étalement dans le temps de la réalisation de l'autoroute. En effet, les variations de l'indice TP01¹, entre 1989 et la mise en service en 2000, montrent que le coût final aurait dû être 785 M€, soit un écart de 215 M€.
- la réalisation d'aménagement en cours de chantier (créneau, rectification, élargissement...) non pris en compte dans les estimations, pour environ 45 M€.

Compte tenu des données disponibles, l'analyse des variations par postes de dépenses (foncier, assainissement, ouvrages d'art, chaussée...) est impossible à réaliser.

I 2 Comparaison des trafics prévus et réalisés

(cf. annexe 1 « Données comparatives »)

I 2.1 La situation de référence (sans projet)

(ex ante et reconstitution ex post)

Dans les dossiers de DUP il est indiqué que :

«Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) sur la RN20 en 1988, en période non estivale, est d'environ 8 800 véhicules/jour – 2 sens sur la section Vierzon – Châteauroux. Il était le suivant :

- 10 300 véhicules/jour – 2 sens au sud de Vierzon
- entre 8 500 et 9 000 véhicules/jour – 2 sens sur la section centrale
- plus de 12 000 véhicules/jour – 2 sens à l'entrée de Châteauroux

Entre Châteauroux et La Croisière, en 1988, le TMJA indiquait :

- o près de 14 000 véhicules/jour – 2 sens en sortie de Châteauroux
- o 11 600 véhicules/jour – 2 sens au nord d'Argenton-sur-Creuse

¹ Indice TP01 au 01/01/1989 = 333,6 et au 1/01/2000 = 436,5 (source Ministère de l'Équipement)

- Entre 7 600 et 9 200 véhicules/jour – 2 sens entre La Croisière et le sud d'Argenton-sur-Creuse

Pour la section La Croisière – Brive Sud, les TMJA enregistrés en 1987 sur la RN20 varient de 6 430 à 29 840 véhicules/jour respectivement sur la déviation de Donzenac et à hauteur de la zone industrielle Nord de Limoges.

Ces trafics intègrent du transit longue distance, des déplacements mixtes dont une des extrémités est dans la zone d'étude et l'autre extrémité au-delà, et enfin des trafics locaux de courte distance. Parmi ces derniers, la RN20 à hauteur de Limoges supporte des trafics urbains et péri-urbains importants, compte tenu des écarts de comptages entre les sections rase campagne et urbaines voisines.

Le rôle de desserte locale de la RN20 est marqué par l'importance des trafics sécants avec les routes départementales. Ces trafics peuvent être très faibles dans le cas des zones rurales de 50 à 80 véhicules/jour par exemple ou beaucoup plus élevés, de l'ordre de 6 900 véhicules/jour pour l'accès à des zones d'habitat dense en banlieue de Limoges. »

Dans la traversée de Limoges en 1992 le nombre de véhicules variait de 16 300 à 22 000 TMJA pour une moyenne de 12 390 véhicules TMJA sur la section limite Indre-La Croisière – Brive Sud.

La reconstitution ex post, de cette situation sans projet, montre que le trafic en 2003 sur la RN20 aurait dû être de 19 000 véhicules en moyenne, sur la section limite Indre-La Croisière – Brive Sud.

I 2.2 Les trafics prévus en situation de projet

Dans les dossiers de DUP il est précisé que :

« La mise en autoroute de la Nationale 20 entre Vierzon et Limoges se traduira par une forte augmentation des flux empruntant cet axe. Ce trafic supplémentaire se compose :

- d'un report de trafic empruntant actuellement le fuseau autoroute A10-RN10 pour effectuer des relations venant du Nord, de l'Est, de la région parisienne et se dirigeant vers le Sud-Ouest de la France. En effet, la mise à 2x2 voies de la RN20 prolongeant l'autoroute A71 Orléans – Vierzon permettra d'offrir aux usagers un itinéraire Nord-Sud très performant et de ce fait concurrent aux possibilités actuelles.
 - on peut estimer ce report à environ 1 200 véhicules par jour dans les 2 sens, comprenant 750 voitures particulières et 450 poids lourds.

- de l'apparition d'un trafic nouveau (trafic induit) lié à l'amélioration sensible des conditions de circulation.

La conjugaison de ces deux effets pourrait entraîner une augmentation des flux routiers de l'ordre de 20 à 25 %. L'autoroute supporterait, dans ces conditions, un trafic d'environ 12 000 véhicules par jour dans les 2 sens. » (NB : ceci est estimé dans la DUP à l'horizon 1995)

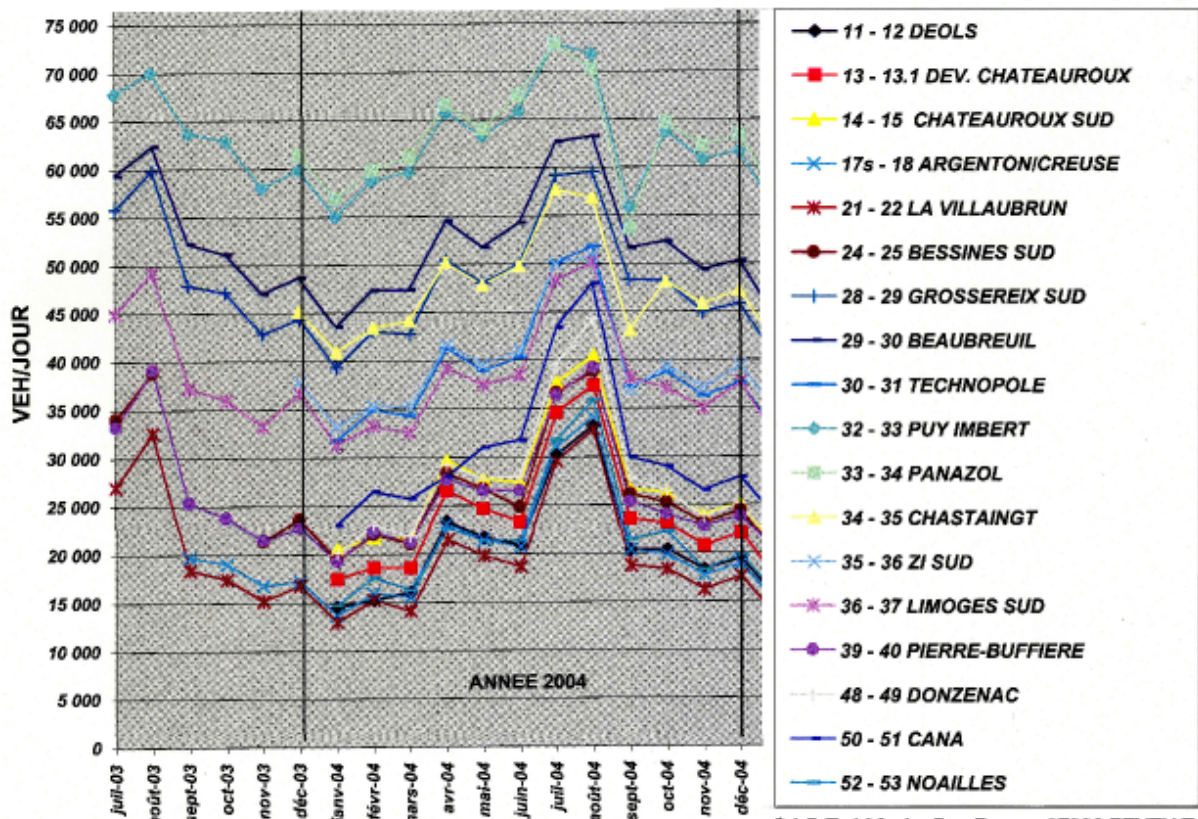
Le trafic en situation de projet en 2003 sur la section Vierzon Limoges, calculé en prolongeant ces prévisions 1995 grâce au taux de croissance préconisé dans la DUP, s'élève à environ 14780 véhicules par jour dans les deux sens.

I 2.3 Les trafics actuels

L'axe compte aujourd'hui plus de 25 000 véhicules par jour (trafic moyen journalier annuel) à l'intérieur d'une fourchette variant de 19 000 au droit de La Croisière à 47 000 au droit de Limoges, avec des pointes à 80 000 et 92 000 durant l'été 2004.

A20-SECTION NON CONCEDEE (Vierzon-Brive sud) TRAFIC MENSUEL TOUT VEHICULE 2 sens confondus

Nota : Travaux avec fermeture de bretelles entre éch. 31 et 34 du 7 au 20 septembre 2004 - Incidences sur les sections éch. 30 au 35 inclus

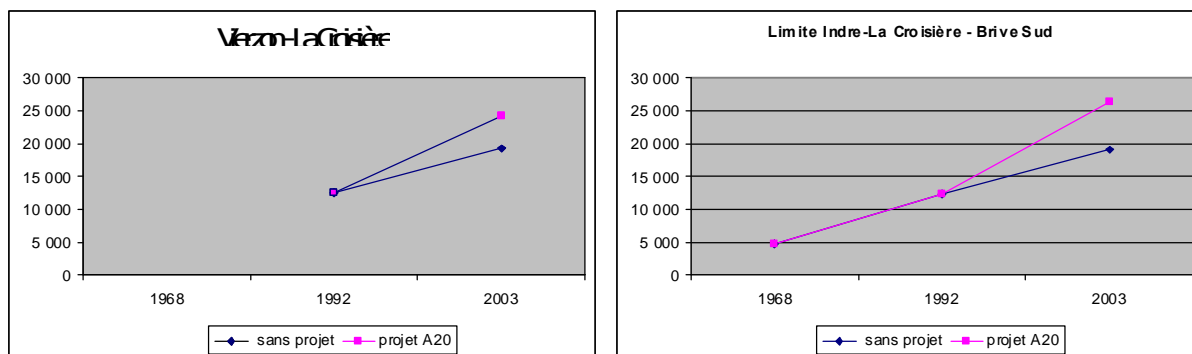


C.I.G.T. A20 - Le Bas Faure - 87220 FEYTIAT

I 2.4 Pourquoi ces écarts ?

Par rapport au trafic prévu en 1992 pour 2003, situation sans projet ex post et situation réelle A20 en 2003, l'écart est de :

- + 25,56% sur la section Vierzon – La Croisière
- + 38,26% sur la section limite Indre-La Croisière – Brive Sud



Données 1968 non communiquées

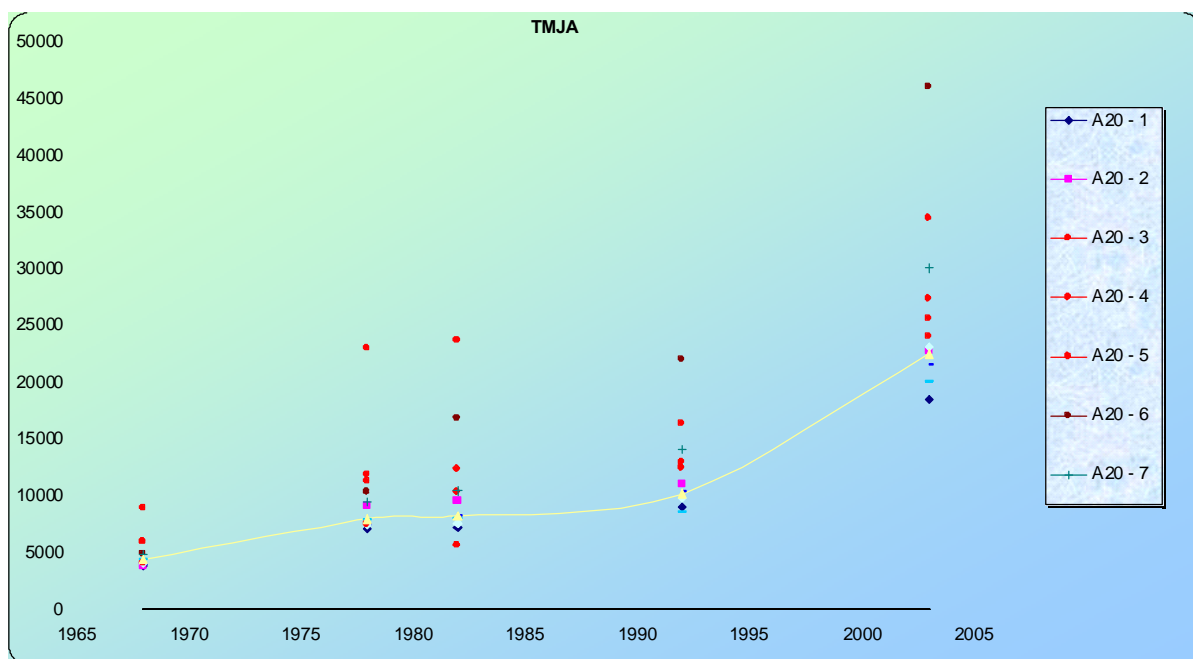
Sur la section limite Indre-La Croisière – Brive Sud le nombre de véhicules en moyenne TMJA :

- prévu en 1992 pour 2003 sans aménagement, varie de 16 663 au sud de Limoges à 29 330 au droit de Limoges
- observé en 2003 avec A20, varie de 23 480 au sud de Limoges à 40 200 au droit de Limoges
- les écarts entre le prévu sans aménagement et l'observé avec projet sont donc de + 41% au sud de Limoges et de + 37% au droit de Limoges

Ces écarts montrent l'attractivité de l'itinéraire, même si leur explication est difficile. On peut conjecturer d'une part que les hypothèses initiales de calcul étaient très éloignées de la réalité. En effet, d'une part l'A20 est aujourd'hui aménagée de bout en bout entre Paris et Toulouse et la croissance annuelle du trafic à 2 chiffres depuis la mise en service de la section concédée démontre son attractivité. D'autre part, les évolutions du réseau et des trafics dans leur ensemble ont été largement différentes des prévisions. Cela dit, le sens des évolutions comme son ordre de grandeur étaient convenables. Peut-on raisonnablement attendre de prévisions à 20 ans une fiabilité sans faille.

Cette évolution est attestée par le graphique ci-après qui montre l'évolution des TMJA de 1968 à 2003 en Limousin (cf. graphique). Les données A20 – 5 et A20 – 6 concernent l'agglomération de Limoges. Les forts trafics enregistrés au droit de cette agglomération sont dus à la fonction de boulevard urbain dévolu à l'A20 dans la traversée de Limoges, le trafic local se surajoute au trafic de transit.

Toutes les courbes progressent fortement depuis 1992, date des premières mises en service de sections de l'autoroute A20 non concédée.



On peut en outre conjecturer que ces écarts de trafic sont le fait de la conjugaison de plusieurs facteurs :

- la croissance du trafic de l'affectation : l'évolution de la croissance réelle du trafic sur la liaison Nord-Sud de Vierzon à Brive est en variation géométrique annuelle :
 - o sur la section Vierzon – La Croisière de :
 - 3,35% de 1986 à 2003
 - 8,59% de 1992 à 2003
 - o sur la section limite Indre-La Croisière – Brive Sud
 - 4,93% de 1968 à 2003
 - 4,41% de 1982 à 2003
 - 7,07% de 1992 à 2003
- la croissance du trafic induit ou reporté : la croissance du trafic induit ou reporté concernant l'A20 provient :
 - o en Limousin de la RN145, la RN141, la RN89, la RN120, la RN21 et la RN147. L'évolution de cette croissance en variation géométrique annuelle est de (en %) :

	De 1968 à 2003	De 1982 à 2003	De 1992 à 2003
RN145	4,88	3,70	3,56
RN141	3,56	1,94	1,02
RN89	3,02	0,87	-3,11
RN120	2,35	3,00	3,02
RN21	1,67	1,01	0,01
RN147	3,00	1,51	-0,04

Le trafic en provenance de la partie concédée d'A20 au sud de Brive est lui aussi en progression. En 2003, la hausse annuelle du trafic à Nespouls (barrière de péage) de +16% est consécutive aux mises en services successives des sections situées plus au sud rendant l'itinéraire de plus en plus attractif. (source ASF)

- en région Centre de l'A71 au péage de Vierzon, de la RN143 et de la RN151. L'évolution de cette croissance en variation géométrique annuelle est de (en %) :

	De 1990 à 2003	De 1992 à 2003
A71	8,65	8,24
RN143 - 151	4,94	5,44

- de l'attrait supplémentaire de cette infrastructure par rapport aux réseaux concurrents du fait de sa gratuité
- de la multiplicité des échangeurs
- de la diminution du coût de transports (gains de temps ressentis par les usagers)

En outre de plus en plus, en totalité ou en grande partie, l'A20 devient le point de passage obligé du trafic transeuropéen qui connaît le plus fort taux de croissance : celui issu et à destination de la Péninsule Ibérique. En effet, l'A20 ouvre une alternative aux saturés de l'A6-A7 et de l'A10. Mais ce surcroît de trafic rend la situation de plus en plus préoccupante au niveau de la zone d'Orléans (arrivée aussi de l'A71-A75), avec des risques d'engorgement.

Ces risques à plus ou moins brève échéance peuvent nuire à la performance des activités économiques (notamment dans le domaine du transport, du conditionnement, de l'entreposage) qui se sont développées en grande partie à cause de la présence de l'A20.

Le trafic poids lourds en 2004 atteint ainsi :

- 3 650 PL/24 200 véhicules à Châteauroux
- 3 200 PL/21 000 véhicules à Argenton sur Creuse
- 4 090 PL/59 400 véhicules à l'échangeur 50 qui dessert la Zone Industrielle Nord de Limoges
- 4 200 PL/62 900 véhicules à l'échangeur 53 au droit de Limoges
- 3 250 PL/28 100 véhicules au nord de Brive
- 2 710 PL/21 900 véhicules au sud de Brive, à la barrière de péage de Nespouls

I 3 Comparaison des taux d'accidents constatés avec les prévisions

(cf annexe 1 « Données comparatives »)

La comparaison est difficile à effectuer puisque dans les dossiers d'Instruction Mixte ne sont présentées que les zones d'accumulation d'accidents de 1981 à 1985 entre Vierzon et La Croisière, les données sont manquantes pour la section La Croisière – Brive.

Il est précisé que « le niveau de sécurité de la RN20 est globalement équivalent aux moyennes nationales des routes de même type », et que « globalement, la gravité est relativement faible : 0,15 tué par accident pour 0,27 tué en référence nationale ».

De 1999 à 2003, il a été constaté :

- 367 accidents corporels sur l'ensemble de l'itinéraire Vierzon – Brive, dont 187 au droit de l'agglomération de Limoges
- un taux d'accidents corporels de 4,36 (valeur SURE² = 6,53)
- une densité d'accidents corporels de 0,47 (valeur SURE = 0,91)
- une gravité de 54,32% (valeur SURE = 17%)

² Référence nationale sur les autoroutes non concédées

Au droit de l'agglomération de Limoges ces taux s'aggravent et sont respectivement 16,66 – 3,04 et 10,16%.

Par conséquent, exception faite de l'agglomération de Limoges, l'autoroute A20 présente un meilleur niveau de sécurité que les autres autoroutes non concédées, mais la gravité des accidents corporels y est plus forte. Ceci est-il dû à la qualité du revêtement de la chaussée, jugée dangereuse en cas de pluie par les usagers ?

I - 4 La qualité de service

(cf. annexe 2 «Mesure de la satisfaction des usagers de l'A20» réalisée par le CETE Normandie-Centre en mai 2005)

Les constats présentés ici sont biaisés par l'échantillon enquêté. Les caractéristiques de cet échantillon sont subordonnées aux spécificités du jour d'enquête : un vendredi, pendant les vacances de printemps (le 22 avril 2005).

I – 4.1 Les caractéristiques des conducteurs interrogés et leur usage de l'A20

Les usagers de l'autoroute A20 sont principalement des hommes, en âge de travailler. Globalement les personnes interrogées appartiennent à des classes aisées ou sont des employés lorsqu'ils sont chauffeurs routiers. Les classes les plus aisées correspondent aussi à celles qui voyagent le plus. D'ailleurs, les motifs de déplacements «tourisme» et «personnel» sont proportionnellement sur-représentés par rapport aux autres motifs. Cette sur-représentation se justifie par la période d'enquête effectuée pendant les vacances scolaires.

En moyenne, les personnes interrogées parcourent 45 800 kilomètres au cours d'une année (il faut nuancer ces propos car les études menées sur ce sujet tendent toutes vers un kilométrage moyen des VL sur l'ensemble des routes : essence 10/12 000 km et diesel 20/22 000km) Ce kilométrage s'élève pour les professionnels de la route à plus de 138 000 kilomètres. L'autoroute A20 n'est pas un axe fréquemment utilisé par les personnes interviewées puisque la plupart déclarent utiliser cet axe uniquement une à plusieurs fois par an. Cet itinéraire est un corridor essentiel pour les flux Nord-Sud car les principales origines/destinations constatées concernent d'une part le Nord et l'Île-de-France et d'autre part la région Midi-Pyrénées et Toulousaine.

Peu de personnes enquêtées s'arrêtent ou ont l'intention de s'arrêter sur l'A20. De même, l'enquête, ce jour-là, montre qu'il y a peu de flux internes sur cet axe. Ce constat laisse à penser que l'A20 ne favorise pas la mise en valeur des régions traversées et la desserte locale. Une enquête plus étalée dans le temps aurait permis de confirmer ou non cette supposition.

Les principales destinations des automobilistes ayant traversés l'axe A20 sont dans l'ordre décroissant : les régions Midi-Pyrénées, la région Parisienne, l'agglomération de Toulouse, les régions du Sud-Ouest, les régions du Nord, du Centre et du Limousin. Quant aux principales régions émettrices, elles sont dans l'ordre décroissant : la région parisienne, la région Midi-Pyrénées, les régions du Sud-Ouest, le Limousin et la région Centre.

De façon surprenante, alors que l'axe A 20 est le principal itinéraire pour desservir les régions Centre et Limousin, ces régions émettent ou reçoivent assez peu de flux automobiles en comparaison des flux orientés vers les régions Midi-Pyrénées, Toulousaine et Parisienne. Cela

indique qu'un axe autoroutier n'a pas vocation à desservir les principales localités des régions qu'il traverse ; mais qu'il dessert plutôt de grands itinéraires.

I – 4.2 Les opinions des usagers sur l'autoroute A 20

Les trois catégories d'usagers (voitures particulières, poids lourds, deux roues) ont des opinions qui se rejoignent et expriment largement une bonne appréciation de l'infrastructure autoroutière A20. Les thèmes qui reçoivent la meilleure opinion, correspondent dans l'ordre décroissant à l'état de la route, les conditions de circulations et l'environnement. La bonne appréciation du thème environnement est à souligner, ce qui témoigne d'une bonne insertion de l'infrastructure dans le paysage environnemental. Toutefois quelques remarques sont formulées vis-à-vis de la qualité du revêtement jugée dangereuse en cas de pluie par les usagers.

La signalisation obtient un classement intermédiaire avec des sous-thèmes qui recueillent des avis mitigés. Si les opinions sont dans l'ensemble favorables pour ce thème, les usagers indiquent notamment un déficit d'information sur les conditions météorologiques. De même, les usagers expriment une opinion assez critique à l'égard des conditions de circulation qui peuvent être rapprochées de la mauvaise opinion vis-à-vis des conditions de cohabitation avec les autres véhicules.

A contrario, les usagers se montrent également plus critiques à l'égard des thèmes relatifs aux services présents, de la sécurité et du tourisme.

- Visiblement, de nombreux services ne sont pas utilisés par les usagers de l'autoroute et n'expriment pas d'avis sur cette thématique. Toutefois, beaucoup de personnes indiquent que les services sont relativement chers.
- Les usagers portent aussi une attention assez forte à l'égard de la sécurité.
- Le thème tourisme a obtenu une bonne opinion plus faible que les autres thèmes. Toutefois, il recueille un taux de 68% d'opinion « satisfait » ou « tout à fait satisfait » ce qui est élevé. En comparaison avec les autres thèmes, il apparaît que la valorisation du patrimoine local est un enjeu à poursuivre. Ceci tend à confirmer l'idée que les usagers de l'autoroute utilisent celle-ci pour effectuer le plus rapidement possible de grands trajets sans prévoir d'arrêts pour se reposer, se détendre ou visiter les régions traversées.

I – 4.3 La fréquentation des poids lourds par l'A20

Les principales régions réceptrices de flux de marchandises sont dans l'ordre décroissant : l'agglomération de Toulouse, la région Centre, la région Limousin et Vierzon, la région Midi-Pyrénées. Quant aux principales régions émettrices de flux de marchandises, elles sont dans l'ordre décroissant : la région Midi-pyrénées, le Limousin et Vierzon.

Les régions directement traversées par l'A20, à savoir les régions Centre et Limousin, émettent proportionnellement plus de flux de marchandises que d'automobilistes. En effet, l'agriculture occupe une place importante dans ces régions, ce qui pourrait expliquer l'importance de ces flux. Le caractère international du transport de marchandise est souligné par l'importance des flux vers l'étranger.

Les chauffeurs s'ils sont très majoritairement satisfaits de l'autoroute A 20, se plaignent du manque de place pour stationner. Ils sont très critiques envers la sécurité plus particulièrement lorsqu'ils transportent des marchandises de valeur.

Les chauffeurs routiers sont «plutôt pas satisfaits» de la « cohabitation avec les autres véhicules» (2 roues, véhicules lents, gros gabarits). Cela pourrait témoigner de conditions de circulations denses.

Étant donné qu'il s'agit de déplacements professionnels, fort logiquement l'ensemble des chauffeurs routiers interrogés ne sort pas de l'A20 pour réaliser une visite touristique.

I 5 Les engagements environnementaux

(cf annexe 3 « Restitution des entretiens avec les acteurs institutionnels et les organisations professionnelles de transport »)

Il est très délicat de relever le degré d'application des mesures environnementales recommandées dans les dossiers de D.U.P. (cf. annexe 1 « Données comparatives ») sans procéder à une analyse minutieuse et par conséquent lourde de l'ensemble de l'itinéraire A20.

Il semble plus judicieux, dans un premier de temps, de rapporter ici les principaux éléments communiqués par la DIREN Limousin.

La DIREN souligne les effets pervers de l'A20, en particulier que, pratiquement, toutes les communes situées le long de l'A20 ont souhaité disposer d'une ZA au droit des échangeurs, sur les anciennes aires de stockage pour la construction de l'autoroute (ex à St Germain les Belles). Mais ces zones d'activités ont beaucoup de mal à se développer, certaines périssent et des friches apparaissent. En effet, les entreprises, qui s'y installent, profitent d'un coût foncier le plus bas possible, mais ceci ne veut pas dire qu'elles se maintiendront ou se développeront.

L'exemple de la ZA de La Croisière est le plus flagrant. Le problème de son utilité demeure entier puisque, d'une part aucune activité installée à la Souterraine ne s'y est délocalisée et que d'autre part aucune entreprise n'y est venue s'y installer.

Autre effet pervers selon la DIREN de la création des ZA le long de l'A20, l'effet vitrine recherché par les entreprises qui s'installent dans ces zones d'activité. Le seul intérêt pour les entreprises, qui souhaitent être vues, c'est une adresse visible et un accès rapide. Mais pour l'environnement il s'agit de « boîtes à chaussure » sans grand intérêt qui engendrent un « mitage » du paysage. Il serait nécessaire de replanter des arbres d'alignement pour masquer certaines ZA de qualité paysagère très médiocre.

Sur la qualité paysagère, la DIREN souligne le fait que, si souvent l'équilibre entre les tranchées et les remblais a été respecté (ex à Razès), le paysage a été condamné entre la RN20 et l'A20 quand celles-ci sont très proches, même si ceci présente l'avantage d'avoir moins « saucissonné » le paysage. Rien n'a été fait pour le mettre en valeur. L'A20 génère des espaces de déshérence composés de friches, de remblais hétéroclites, de semi-décharges inertes ou semi-inertes, ce n'est ni de la construction, ni de l'agriculture.

Sur la pollution des eaux, la DIREN précise que l'A20 enjambe la Gartempe, la Briance, la Couze, la Vézère et la Corrèze qui, apparemment, ne subissent pas de pollution du fait de l'autoroute. Il existe un certain nombre de bassins de décantation le long de l'A20 qui recueillent les eaux de ruissellement de l'autoroute, notamment après un orage. La pollution des nappes phréatiques n'est pas imputable uniquement à l'autoroute.

Sur le bruit, l'A20 est suffisamment éloignée des villages pour ne pas occasionner de gêne trop importante. Ceux-ci ont donc obtenu une meilleure qualité de vie avec le délestage de la RN20 qui les traversait auparavant.

Pour la faune et la flore, la DIREN constate que les passages pour les animaux sous les viaducs sont possibles, sauf pour le pont sur la Couze qui n'a pas été dimensionné dans cette intention. D'autre part, le long de l'A20, il semblerait qu'il n'y ait que quelques passages souterrains pour les petits animaux, mais aucun passage prévu en aérien pour la traversée des troupeaux par exemple.

I 6 La rentabilité socio-économique pour la collectivité

Dans les dossiers d'Instruction Mixte il est précisé que la rentabilité globale en 1990 de chaque section du projet a été calculée ainsi :

- Vierzon – Châteauroux Nord : 13,9 %
- Châteauroux Sud – La Croisière : 9,6 %

Pour la section La Croisière – Brive il n'a pas été possible de retrouver un tel calcul.

A noter que le calcul de tels indicateurs ex post fait appel à de nombreux paramètres qu'il est difficile de reconstituer ou bien qui ont évolués dans le temps :

- la nécessité de reconstituer la matrice des déplacements par couple origine – destination impose de réaliser des campagnes d'enquête par interviews des conducteurs de véhicules. La non-disponibilité des forces de police rend impossible ce recueil de données.
- de plus les logiciels d'application de « l'époque » n'existent plus.

II PARTIE SPECIFIQUE A L AUTOROUTE A20

Hormis l'impact direct lié à la construction et à la maintenance de l'infrastructure autoroutière, il n'y a pas de lien automatique entre l'infrastructure et le développement des territoires traversés par l'A20. De fait le rôle des politiques et des acteurs locaux quant à leur projet de développement est déterminant, ainsi que les territoires traversés qui, intrinsèquement, présentent un potentiel d'attractivité pouvant évoluer avec la mise en service de l'autoroute. In fine les décisions d'implantation des entreprises, qui sont souvent fonction de la qualité de l'offre proposée par les acteurs locaux, sont également un enjeu.

II 1 L analyse des thématiques spécifiques à l A20

Ces thématiques spécifiques à l'A20 sont liées aux objectifs propres à la réalisation de cette autoroute : l'A20 a pour vocation de favoriser l'aménagement et le développement des territoires qu'elle traverse.

Pour ce faire, la mise en œuvre du concept « village étape » est une des thématiques retenues, ainsi que l'évolution des zones d'activités le long de l'A20. Une dernière thématique analysée ici concerne les répercussions de cette autoroute sur le trafic ferroviaire.

II - 1.1 Le développement des villages étapes

L'évaluation des effets de l'autoroute A20 sur le développement des Villages étapes (VE) n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique mais procède de l'analyse :

- des différentes études menées par l'Observatoire des retombées économiques de l'A20, dont :
 - o Villages étape, Itinéraires de découvertes, Aires de service, visite d'une délégation québécoise du 10 au 16 juin 2003
 - o Etude de qualité de services dans les Villages étape (synthèse juin 2002)
 - o Village étape d'Uzerche « aire de service pour un arrière pays » ? (synthèse avril 2003)
 - o L'évolution de l'hôtellerie le long de l'axe A20, dans sa traversée du Limousin (synthèse juin 2000)
- du dire d'expert du Directeur Général de l'UCCIMAC et des documents transmis par celui-ci lors de l'entretien

Le contexte

La réalisation de l'autoroute A20 a entraîné la déviation de nombreux villages et, pour éviter une lente agonie des villages limousins, en 1993, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Limousin avec la DRE Limousin ont cherché à en limiter les risques. Cette recherche est intervenue dans un contexte favorable avec l'émergence de la politique du 1% paysage et développement³.

³ Le 22 novembre 1989 l'Etat a engagé une politique de valorisation paysagère et de développement économique le long de l'A75 et de l'A20, autoroutes non concédées, dites d'aménagement du territoire. Il a décidé de consacrer 1% du montant total des investissements, à part égale avec les collectivités locales, pour soutenir des actions en faveur de la valorisation du paysage, du traitement des espaces dégradés ou encore de la reconquête

Le principe est qu'une autoroute doit être un « véritable outil d'aménagement du territoire ». Elle ne doit plus être pensée en terme de déplacements rapides, de rapprochement des distances et de flux dans les territoires traversés.

L'objectif est de chercher par une démarche incitative à compenser les effets négatifs liés à l'accélération de la traversée des territoires. L'autoroute est indispensable pour l'économie mais, comme cela n'est pas sans conséquence sur les territoires, il est nécessaire de développer des concepts d'entrée sur les territoires à partir de l'A20. Il est important de pouvoir capter une partie des usagers en transit en leur donnant envie de découvrir les territoires traversés voire d'y revenir pour un séjour plus prolongé.

Dès 1995, le concept du « village étape » (VE) a émergé afin d'offrir aux usagers de l'A20 une offre complémentaire à celle des aires de service. Les premiers VE sont créés : Bessines-sur-Gartempe et Magnac-Bourg en Haute-Vienne. Les autres suivront (cf. carte en annexe) :

- en Limousin : Pierre-Bufferie (Haute-Vienne), Donzenac et Uzerche en Corrèze
- en Région Centre : Vatan et Eguzon dans l'Indre

La sélection des VE s'appuyait sur un certain nombre de critères (cf. annexes) définis dans une charte de qualité, convention signée entre l'Etat et la commune retenue. L'attribution de l'appellation par l'Etat se fait pour une durée de 5 ans à partir de l'avis de la commission nationale et sur la base d'évaluations régulières réalisées par plusieurs services de l'Etat, en vue de vérifier le respect des critères.

Lors de la réunion de la commission des VE du 19 mai 2003 la reconduction de l'appellation a été accordée à l'ensemble des 7 VE de l'axe A20.

A noter que des itinéraires de découverte viennent compléter le dispositif, un seul par département traversé selon la volonté de la commission nationale (13 décembre 2000). Ils incluent dans leur circuit des villages étapes :

- dans l'Indre, le Val de Creuse : 57km sont balisés de l'A20 à Saint Benoît du Sault, d'Eguzon à Gargillesse puis à Argenton-sur-Creuse
- en projet dans la Haute-Vienne St Pardoux-Ambrazac, dans la Corrèze les Gorges de la Vézère

Les constats

Les constats, établis d'après les nombreuses enquêtes, études et évaluations réalisées par l'Observatoire des retombées économiques de l'A20, montrent que les objectifs initiaux ont été largement dépassés : outre la fonction de service à l'utilisateur de l'autoroute, le VE est devenu la porte d'entrée d'un territoire plus vaste et, parallèlement, une « aire de service » à son arrière-pays.

Jusqu'en 2000, les VE étaient signalés par deux panneaux sur l'autoroute :

- un panneau à 1 500m de l'entrée du village
- un second à 500m avant l'entrée

En 2000, l'Etat a autorisé la mise en place d'un 3^{ème} panneau à 20km avant la commune afin d'informer au mieux les usagers de l'autoroute de l'existence de cette offre de services.

Les résultats communiqués par les professionnels (hôteliers et restaurateurs, commerçants, Offices de Tourisme...) et par les communes sont très positifs. Ils montrent que le concept de VE est un exemple réussi de développement local et de lutte contre la désertification rurale. Les principaux effets sont :

des espaces publics dans les bourgs déviés. Dès décembre 1995 cette procédure a été étendue au plan national à l'ensemble des autoroutes et des grands itinéraires interrégionaux qu'ils soient ou non concédés.

- le maintien de l'activité économique
- la mise en valeur des bourgs (fleurissement, opération façade...)
- l'accroissement de la fréquentation des hôtels et restaurants (en moyenne + 30%), des Offices de Tourisme
- l'installation de nouveaux habitants
- les retombées économiques pour le village devenu pôle de services pour l'arrière-pays

Parmi ces multiples retombés pour les villages, il est possible de décliner trois retombées essentielles :

- le maintien et le développement de l'activité économique
- l'aménagement du bourg et sa mise en valeur
- les VE, des portes d'entrée sur les territoires « arrières-pays »

1 – Le maintien et le développement de l'activité économique

Le VE c'est la pause évasion, mais c'est aussi un outil de développement local. En effet le maintien des services renforce l'attractivité de la commune. Si le VE attire de nombreux clients, le fait de donner en retour une prestation de qualité les fidélise. Ceci permet de réinvestir, de faire travailler plusieurs entreprises et donc de créer du développement économique.

Chaque VE a, peu à peu, construit une offre dont chaque élément conforte son potentiel économique, ainsi la commune de Bessines-sur-Gartempe, sinistrée après la fermeture par la COGEMA des mines d'uranium et des usines de traitement du minerai, a profité de son élection en VE pour engager des actions visant au maintien des services, puis à l'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises industrielles.

Par ailleurs les VE ont, notamment en période estivale, étendu les plages d'ouverture des commerces et des restaurants afin de s'adapter à la demande. Ceci aussi parce qu'une partie de la clientèle est composée également d'étrangers qui mangent à des horaires variés auxquels il faut s'adapter.

Au niveau des commerçants la difficulté actuelle réside dans le fait que les commerçants qui ont lutté pour que leur village ait l'appellation ont pris leur retraite, et la nouvelle génération n'a plus le même état d'esprit.

2 - L'aménagement du bourg et sa mise en valeur

Les différents VE ont cherché à assurer un équilibre entre viabilité économique, attentes des clientèles et des habitants, vitalité socioculturelle, contrainte écologique et particularités de l'offre existante.

L'aménagement du bourg et sa mise en valeur visent un meilleur accueil des clientèles et passent par des actions de réhabilitation, de rénovation des enseignes, des vitrines, des façades, des terrasses, des rues et des places... Et comme à Donzenac la réalisation d'un parking « visiteurs » offrant toutes les commodités (toilettes publiques, poubelles, départ d'un itinéraire balisé...)

Les visiteurs attachent autant d'importance à découvrir un village bien ré-habilité qu'un village vivant. Pour cela l'embellissement est le témoignage de l'attachement des habitants à leur environnement, comme par exemple à Vatan. De même la mise en scène des centres d'intérêt du village est très importante. Elle peut se faire par un éclairage judicieux, comme à

Pierre-Buffière qui a bénéficié de la Fondation du Patrimoine pour mettre en œuvre un Plan Lumière.

Les VE ont fait des efforts de signalétique sur site pour présenter leur village et les produits offerts, notamment en direction des familles. Mais, la majorité des arrêts étant de courte durée, il est très difficile de proposer des activités encadrées destinées aux enfants.

La plupart des VE organisent, principalement en période estivale, des animations valorisant les atouts et les valeurs du village. Les touristes sont en quête de « terroir », d'artisanat local... Ces efforts concourent à construire l'image du village et son positionnement par rapport aux autres VE situés sur l'A20.

Par ailleurs chaque VE s'est efforcé d'organiser des itinéraires pour faire découvrir à ses visiteurs non seulement ses commerces, mais aussi ses curiosités architecturales, muséographiques ou naturelles.

3 - Les VE, des portes d'entrée sur les territoires « arrières-pays »

L'objectif de certaines communes VE est de transformer l'étape en séjour en misant sur des actions de fidélisation de la clientèle. Ces actions dépendent de l'ensemble des actions menées par tous les acteurs concernés (commerçants, OT, élus) qui doivent être le relais de l'information et promouvoir le territoire.

L'hébergement est le principal support de visite d'un territoire et de création de flux économiques. Il est donc primordial que les établissements puissent offrir un hébergement de qualité et soit suffisamment dimensionné en nombre de chambres. C'est pourquoi, comme par exemple à Vatan, la fermeture d'hôtels a des répercussions fortement négatives à la fois pour le VE et pour l'arrière-pays privé d'une possibilité de découverte.

L'organisation de foires et de marchés ne consiste pas uniquement à organiser des attractions pour le touriste de passage, elle permet de promouvoir les produits du terroir et de favoriser les échanges avec l'arrière-pays.

Le cas du VE d'Uzerche devenu aire de service pour son arrière-pays.

Avant 1996, Uzerche était asphyxiée par le passage de 12 000 véhicules par jour et des pointes à 35 000 véhicules en période estivale. Cette situation a tué peu à peu l'économie locale qui se structurait autour de l'axe de la RN20. Aujourd'hui, le détournement des flux par l'A20 a redonné une certaine unité à la ville, renforcée par la classification en VE en juillet 1996.

Au moment de son classement Uzerche était mieux équipée en services que d'autres VE (comme Donzenac ou Magnac-Bourg). Elle possède 47 des 49 équipements définis par l'Inventaire communal de l'INSEE. Il ne lui manque seulement une maternité et un hôpital non spécialisé. Mais le détournement des flux par l'A20 rend possible une désertification de la commune qui a été jugulée par sa classification en VE. La commune a réussi sa conversion en se tournant vers le tourisme.

La commune a retrouvé un cadre de vie agréable, a réalisé des embellissements, a mis en œuvre une signalétique appropriée de découverte de son patrimoine (elle est désignée comme la « Perle du Limousin »). Ainsi la période estivale est marquée par une fréquentation de touristes croissante. La tendance montre l'évolution d'un tourisme de passage à un « tourisme vert » pour découvrir la région et effectuer des séjours de plusieurs jours.

Par ailleurs, pour certains commerçants situés le long de la nationale, l'A20, en détournant le flot incessant de la circulation, aura permis de reconquérir une clientèle locale qui avait déserté Uzerche. Cette clientèle provient des communes du bassin de vie d'Uzerche et fait de celle-ci un pôle économique secondaire. Cette position permet à Uzerche, au sein de la Communauté de Communes du Pays d'Uzerche, de valoriser le développement local des communes en favorisant le maintien des commerces dans les campagnes, en développant le tourisme vert comme à Masseret et à Vigeois (plans d'eau), en promouvant le patrimoine architectural (de nombreux monuments classés ou inscrits). De ce fait les gîtes ruraux et les chambres d'hôtes se multiplient sur l'ensemble du territoire, ce qui permet à une partie de la population de rester au pays.

Les dysfonctionnements

Si le concept VE, avec ses garanties de services, re-invente le Relais de Poste d'antan, il ne s'est pas installé dans l'esprit des clients potentiels, il est confondu avec les aires de services avec hébergement des autoroutes. D'autre part, il est rarement pris en compte par les automobilistes avant leur départ en voyage et il n'est guère connu à l'étranger.

La signalisation des VE sur l'A20 est à améliorer, notamment en ce qui concerne les indications sur les commerces et les services proposés. Il est légitime que l'automobiliste sache qu'il y a une pompe à essence, un monument, des commerces, un hébergement... L'offre complète est souvent défectueuse.

A noter que les panneaux RIS (Relais information service), montrant seulement le plan du village, ont été jugés insuffisants. Ils seront remplacés par des RIL (Relais information local) panneaux plus détaillés et à l'image de la région, pour donner envie aux visiteurs d'aller vers d'autres centres d'intérêt et de faire des étapes plus longues.

Il apparaît que les touristes de passage ne vont pas tous en Office de Tourisme (14% seulement à Vatan), d'où l'idée d'aider les commerçants et les hôteliers, qui sont souvent les premières personnes interrogées par les touristes, à relier la diffusion de l'information en leur fournissant des informations fiables (complètes, précises, concises, actualisées).

De même jusqu'à présent il n'y avait pas de promotion à l'échelle interrégionale des VE, aucune promotion des autres VE n'était faite dans un VE donné.

In fine, conçu au départ pour offrir aux automobilistes une autre forme de service que celle existant sur l'autoroute même (aire de repos, aire de service), grâce à la politique du 1% Paysage et développement, le concept « Village étape » répond à la vocation d'aménagement du territoire voulu par ses concepteurs, mais ceci à dose homéopathique et non à grands coups de projets de développement.

II 1.2 Les zones d'activités le long de l'A20

(cf. annexe 1 « Données comparatives »)

Afin d'analyser au mieux l'influence de l'autoroute sur le développement des zones d'activités le long de l'A20, deux sources de données ont été prises en compte :

- les études menées par l'Observatoire des retombées économiques de l'A20 :
 - o Développement des zones d'activités le long de l'A20, état des lieux en Pays de Brive (synthèse octobre 2001)
 - o Stratégie des entreprises et fonctionnement des zones d'activités le long de l'A20, agglomération de Brive (synthèse juin 2003)

- Stratégie des entreprises et fonctionnement des zones d'activités le long de l'A20, agglomération de Limoges (synthèse juin 2003)
- des observations faites sur le terrain, pour les agglomérations de Brive, Limoges, Châteauroux et Vierzon, repérage :
 - des différentes zones d'activité
 - des entreprises de transport, de logistique
 - des grandes entreprises génératrices de transport

⁴« Contrairement aux habitations, les implantations propres aux activités économiques recherchent la proximité immédiate de l'autoroute. Les divers types de zones, commerciales, d'activités, industrielles, artisanales, bénéficient de « l'effet vitrine » depuis l'autoroute. Elles sont accessibles aisément pour les fournisseurs et pour les clients. Dans les systèmes fonctionnant en flux-tendus, l'expédition et l'acheminement des produits sont facilités.

La mise en service d'une autoroute n'entraîne pas automatiquement le développement économique. Une infrastructure autoroutière offre des potentialités. Son influence est fortement conditionnée par l'activité économique locale préexistante. Les régions traversées, essentiellement rurales, sont structurées par quelques agglomérations et à un niveau moindre par des petites villes.

Il existe sur l'A20 une réelle corrélation entre la présence des échangeurs et l'existence des bâtiments d'activités. Les différentes activités coexistent souvent sur des mêmes sites, le tissu économique ne permettant pas le développement de zones spécifiques.

En milieu urbain les potentialités de développement sont plus importantes qu'en milieu rural. Il semble que les villes, même moyennes, récoltent de manière privilégiée les fruits du renforcement autoroutier. »

⁴ Ce paragraphe est extrait « Le paysage autoroutier de l'A20 de Vierzon à Brive (synthèse) – Les travaux de l'Observatoire A20 – décembre 2001.

A L agglomération de Limoges, un espace propice à la concentration d activités

Installée en plein cœur du département de la Haute-Vienne, en région Limousin, la ville de Limoges bénéficie d'un site favorable. Elle occupe une position centrale dans un réseau routier étoilé dominé par deux axes majeurs :

- l'autoroute A20 reliant Paris au nord à Toulouse au sud
- la R.C.E.A. – Route Centre Europe Atlantique – qui relie Genève à l'Atlantique

Les autres infrastructures divergent à partir de Limoges pour relier les métropoles régionales :

- la RN 147 vers Poitiers
- la RN 21 vers Périgueux puis Bordeaux
- la RN 141 Ouest vers Angoulême
- la RN 141 Est vers Clermont-Ferrand

L'agglomération occupe une position stratégique au cœur d'un espace marginalisé par rapport au reste du territoire national. Le Limousin apparaît comme une région aux faibles potentialités économiques, ce dont Limoges a su « profiter » pour concentrer les activités et polariser un vaste espace.

Aujourd'hui le bassin de Limoges compte 93 000 emplois (soit les $\frac{3}{4}$ du département), dont une partie dans des zones d'activités. La mise en place de celles-ci est une conséquence directe des infrastructures de communication puisqu'elles sont pour la plupart situées le long de l'ancienne RN 20. Elles sont donc aujourd'hui riveraines de l'A20. (cf. annexe 1)

Les huit espaces d'activités (ci-après) regroupent, sur près de 1 000 hectares, 704 établissements employant près de 20 000 personnes. Le profil des entreprises est le suivant :

- principalement des entreprises régionales ayant leur siège à Limoges et d'autres implantations dans les départements voisins, relevant de secteurs d'activités très variés
- PME – PMI sont les plus nombreuses, plus des entreprises artisanales et quelques grandes firmes

Zones d'activités	Date de création	Superficie	Typologie	Desserte et/ou temps d'accès à l'échangeur
Magré-Romanet	Romanet = 1960 Magré = 1962	200 ha	Magré et Haut-Romanet = mixte Romanet Bas = industriel	Jeu d'échangeurs sur l'A20
Ponteix			Mixte	
ZIN	3 tranches	400 ha	ZIN Uzurat = tertiaire ZIN Beaubreuil = mixte ZIN 3 = tertiaire	3 échangeurs sur l'A20
Beaubreuil			Commercial	1 échangeur sur l'A20
Boisseuil			Commercial	1 échangeur sur l'A20
La Ribière	1991		Pôle agro-alimentaire	A plus de 3km de l'A20
Parc E.S.T.E.R.		195 ha	Industriel (haute-technologie)	1 échangeur sur l'A20

Les résultats de l'enquête menée par l'Observatoire A20 auprès des chefs d'entreprises montrent un indice de satisfaction de ces derniers quant à la présence de l'A20 très élevé : 82,6. « Il s'agit d'un véritable plébiscite, signifiant que tous ont réellement conscience du rôle dynamique d'une telle infrastructure, qu'ils considèrent donc comme une réelle opportunité

de développement économique. Les entreprises les plus éloignées sont sans doute celles qui idéalisent le plus les possibles retombées, dans la mesure où, pour elles, l'A20 est un facteur de concurrence par rapport aux établissements directement riverains.

A noter que ce constat de satisfaction quasi-générale est seulement nuancé par un commentaire récurrent : l'arrivée de l'autoroute se fait avec quinze ans de retard. »

Cette étude conclut ainsi :

- « Les ZA sont concentrées à l'Est de l'agglomération le long de l'A20. La plupart sont anciennes et ont connu un vif succès. Aujourd'hui, elles souffrent de leur pluri-fonctionnalité, qui est un frein à leur développement ou tout au moins à leur attractivité.
- L'arrivée de l'A20 a constitué une opportunité de développement économique pour l'ensemble de l'agglomération. Les flux et le dynamisme engendrés par une telle infrastructure ont favorisé le comblement de ces espaces en les rendant plus attractifs.
- L'objectif des collectivités locales est d'anticiper la création d'espaces d'activités. Afin de rééquilibrer l'agglomération vers l'Ouest et d'assurer une répartition spatiale cohérente, l'A20 ne devra plus être considérée comme seul axe susceptible d'avoir un rôle important sur l'économie locale. Les potentialités de développement des carrefours de la RD 2000 avec la RN 147 et la RN 141 devront être exploités. »

B Le bassin de Brive-la-Gaillarde

Situé au sud-ouest du Limousin et du département corrézien, le « bassin » de Brive-la-Gaillarde a su perpétuer une situation de carrefour d'axes de communication composé d'un très ancien réseau ferroviaire, d'une desserte routière comptant les RN 20 et 89 ainsi qu'un vaste réseau d'axes secondaires comme la RD 901, et d'un croisement autoroutier A20 (Paris-Toulouse) – A89 (Lyon-Bordeaux). Cette situation lui confère une position stratégique sur le territoire régional.

L'agglomération de Brive-la-Gaillarde, avec environ 64 000 habitants, polarise un bassin d'emplois important dans les domaines variés de l'industrie, du commerce et autres services, dont beaucoup d'entreprises sont implantées en zones d'activités.

La particularité du bassin d'activités de Brive-la-Gaillarde est de présenter une mosaïque de petites et moyennes zones (rarement plus de 60 hectares pour les plus grandes). Elles comprennent environ 500 entreprises, soit près de 10 500 emplois.

Les zones d'activités n'offrent plus beaucoup d'espaces libres et n'ont plus guère de possibilités d'extension. A l'ouest de l'agglomération l'espace de Brive-Laroche, qui accueille l'aérodrome, est à terme une importante réserve foncière. De même il existe plus de 100 hectares de réserve foncière sur les zones de la Chassagne et du Fourneault.

Les entreprises situées dans ces zones sont en majorité des entreprises locales avec un siège social sur place voire régional. Il s'agit de petites structures ne dépassant que très rarement les 500 salariés, 90% des établissements ont moins de 50 salariés.

« L'étude des dates de création des entreprises a montré que la moitié d'entre elles avaient été créées après 1990-1992 c'est-à-dire que les zones du bassin de Brive ont doublé leur nombre d'établissements au moment de l'arrivée de l'autoroute A20 dans la région... Les secteurs d'activités qui ont connu le plus de développement : les sociétés de transport, de services et

les enseignes commerciales pour qui, un axe de communication rapide et à gros débit constitue une aubaine, notamment dans l'accessibilité à de nouveaux marchés. » A noter que des entreprises situées dans les zones commerciales de l'est (Parc du Moulin) pensent à l'opportunité de s'installer à l'ouest.

Les raisons invoquées de l'implantation sur la zone sont basées prioritairement sur la « bonne situation géographique » - ce qui va de pair avec « la bonne desserte routière ». Toutefois seulement 66% des chefs d'entreprises interrogés prétendent que l'A20 et l'A89 jouent un rôle dans leur activité. Certains situés à l'est de l'agglomération dénoncent l'accès difficile à l'A20 et l'associent à un facteur de concurrence. Quant à l'A89 « elle drainera une partie des flux de clientèle vers l'ouest ».

Zones d'activités	Date de création	Superficie	Typologie	Desserte et/ou temps d'accès à l'échangeur
ZA occidentales de Brive	1960 à 1970		> Mixte = Beaugard, Cana, Marquisie > Industrielle = Teinchurier > Commerciale = Le Rey Haut, La Mazaud	1 à 3 minutes de l'A20
ZA de Saint-Pantaléon-de-Larche (dans la continuité des zones de brive)			> Mixte = La Galive > Industrielle et service = La Marquisie 2 > Services = Le Vermeil	3 à 4 minutes de l'A20
ZA d'Ussac et de Donzenac	Créés depuis 10 ans	25 ha	> Industrielle = Escudier > Industrielle et service = Le Gaucher > Industrielle = L'Aiguillon > Logistique = La Gare > Mixte = Le Griffolet	A proximité futur croisement A20/A89 (sauf pour Le Gaucher) 1 à 5 minutes de l'A20
ZA le long de la RD 901		50 ha	> Bridal à Objat > Industrielle = Les Sielvas à Varetz > Pôle agroalimentaire = La Nau à St Viance	A proximité futur croisement A20/A89 3 à 5 minutes de l'A20
ZA de l'est de l'agglomération			*	Très éloignées d'A20 12 à 14 minutes de l'A20

*L'éloignement par rapport aux principaux axes de communication fait que ces zones montrent une absence de dynamisme. Ils semblent qu'elles soient restées à l'identique depuis leur création et avoir vieilli.

C L agglomération de Châteauroux-Déols

Chef-lieu du département de l'Indre, Châteauroux est à la fois la capitale administrative et économique du Sud Berry. Elle est située à 2h30 de Paris par voie autoroutière. Plus de 60% des salariés de l'Indre travaillent dans la zone d'emploi de Châteauroux.

La logistique, la métallurgie et l'agro-alimentaire constituent l'assise industrielle complétée par l'aéronautique, l'électronique et l'informatique. Depuis dix ans, le développement des zones d'activités, telles que « Grandéols », constitue un des axes forts de la politique de la Communauté d'Agglomération Castelroussine. Implanté en position stratégique (sortie 12 de

l'A20, porte nord de l'agglomération, à 500m de l'aéroport Marcel Dassault), le Grandéols affirme une vocation multi-modale croissante.

Zones d'activités	Date de création	Superficie	Typologie	Desserte et/ou temps d'accès à l'échangeur
Le Buxerieux	1960	140 ha	Industrie lourde, industrie de transformation, commerce de gros	5 km de l'A20
La Malterie		225 ha	Pôle logistique, agroalimentaire, conditionnement	5 minutes de l'A20
ZIAP (Zone Industrielle Aéroportuaire)				En bordure de l'aéroport et à proximité immédiate de l'A20
Grandéols		120 ha	Mixte à vocation multimodale	Accès direct par A20 (sortie 12)
Forge Haute			Pôle bois	13 km de l'A20
Les Fadeaux			Artisanales et industrielles	10 minutes de l'A20
Les Chevaliers			Mixte	10 minutes de l'A20
Les Ingrains			Artisanales	10 minutes de l'A20
Cap Sud	Récente	30 ha	Commerciale	Accès direct par A20 (sortie 14)
Le Forum			Commerciale	5 km de l'A20

Dans ces zones d'activités le secteur des transports et de la logistique est en plein développement : il recouvre à la fois les métiers traditionnels du transport routier et les nouvelles activités directement liées à la logistique.

D Localisation des entreprises utilisatrices de transport routier

Pratiquement toutes les communes situées le long de l'A20 ont souhaité disposer d'une ZA au droit d'un échangeur situé sur leur territoire (cf. St Germain-les-Belles).

La répartition des entreprises utilisatrices de transport routier dans les agglomérations situées le long de l'A20 (par enquête sur le terrain, donc non exhaustive) :

Zones d'activités	Entreprises de transport routier et/ou de logistique	Entreprises agro-alimentaires	Autres entreprises grosses consommatrice de transport routier
Vierzon			
ZA Les Forges	1		1
Parc d'activité « Vieux Domaine »	4		1
ZA Espace industriel Sologne		1	
Châteauroux			
ZI Nord- Déols	1		
ZA les Champs du Bois	6	2	1
ZI de la Martinerie	2	1	4
ZI le Buxerieux	2		1
ZA les Fadeaux	2		1
ZA Cap Sud	1		
Limoges			
Limoges			
ZI de Magret - Romanet	5	2	1
ZA le Boutois	1		
ZIN	8	4	2
Brive			
ZA Brive Ouest	1		
ZI de Beauregard	7		1
ZA de Cana		1	
ZI du Rey Haut	3		
ZA de la Croix de l'Aiguillon	4		
ZI de la Gare	1		
ZA de Brive Est	1		
ZI du Teincurier	2	2	2
ZI La Marquise	2		
ZA de la Nau	1		
Le long A20	1		
Total	58	13	15

Au total 86 entreprises grosses consommatrices de transport routier sont implantées dans les agglomérations situées le long de l'A20.

Entre les agglomérations, les communes qui disposent de zones d'activités, situées à proximité d'un échangeur avec l'A20, accueillent de petites unités artisanales et quelques petits transporteurs – sauf la ZA de l'Escudier à Sadrac avec les transports frigorifiques STEF – TFE.

II 1.3 L influence du projet sur la fréquentation de la ligne ferroviaire Paris-Limoges

Pour déterminer cette influence un entretien avec les responsables de la SNCF Limousin a été réalisé. Ce qui suit est la synthèse de cet entretien développé en annexe.

La direction SNCF de Limoges regroupe les trois départements du Limousin plus l'Indre.

Le fret ferroviaire

En ce qui concerne le fret ferroviaire il faut distinguer l'Indre du Limousin. Ce dernier est une région peu industrialisée possédant quelques poches comme Saillat et Condat. Les principaux produits transportés par la SNCF sont ceux issus des carrières, le bois et la pâte à papier. Ils représentent un million de tonnes.

En ce qui concerne la filière bois/papier carton le transport ferroviaire s'est éteint et la SNCF espère reprendre sur de nouvelles bases avec les Papeteries de Condat. Mais la route, notamment l'A20, offre des avantages de souplesse, de turn over et d'accroissement des tonnages, surtout pour le transport du bois sur courte distance.

Par ailleurs, la SNCF réalise un trafic ponctuel concernant essentiellement les dépôts pétroliers de TOTAL à Brive (2 trains entiers par jour équivalent à 400 000 tonnes). Demain, peut-être, l'approvisionnement des dépôts se fera par la route, depuis Bordeaux avec l'A89. La SNCF précise que si la route est omniprésente dans le transport des produits pétroliers c'est parce qu'il faut desservir les multiples stations services.

A noter qu'à Brive, pour la nouvelle ZA située au Nord et accueillant des entreprises de transport (Bernis, Dentressangle), l'embranchement ferroviaire a été fait par le promoteur afin d'obtenir des fonds européens, mais les transporteurs ne se sont pas embranchés.

Concernant l'Indre, le fret représente environ un million de tonnes dont 80% de céréales que la SNCF achemine à destination en constituant des trains entiers de 1 200 tonnes nets. Les usines d'alimentation pour le bétail, ainsi que les ports de Rouen, La Rochelle et Bassens pour l'exportation, constituent les principales destinations du fret céréalier. Mais, de plus en plus les pays du Maghreb sont demandeurs de céréales, aussi les destinations de Sète et Port La Nouvelle sont de plus en plus présentes.

Le fret céréalier est organisé tout d'abord par les coopératives céréalières qui négocient avec des négociants internationaux comme EpiCentre (le plus important de l'Indre) ou avec les 18 autres du département. La SNCF propose des garanties de délai, de sécurité essentiellement ; elle se place en tant que tractionnaire et la plupart des wagons lui appartiennent. Mais les transporteurs routiers s'intéressent de plus en plus à ce trafic qu'ils pratiquent sur courtes distances en se spécialisant dans l'approvisionnement des usines d'alimentation animale, de malt et de meunerie. D'où, aujourd'hui, le partage 50-50 du transport des céréales entre le train et la route.

La direction régionale de Limoges remarque que l'impact d'A20 est très important sur des transports ferroviaires à destination de Toulouse ou de Paris, car pour la SNCF la distance de 800 km (distance de rentabilité) n'est pas atteinte. D'autre part, la situation est complexe et délicate dans le développement du transport combiné. Le chantier combiné de Limoges est fermé depuis 1999 car il connaissait des difficultés dues à sa situation en ville – celui de Brive avec Novatrans n'a fonctionné qu'un an les trains n'étant remplis que 3 jours par semaine ; par ailleurs la CNC est en complète réorganisation.

L'A20 a sa part de responsabilité dans cet échec puisque l'autoroute permet une plus grande fiabilité et rapidité. Par exemple, avant l'ouverture d'A20 la SNCF avait le quasi-monopole de livraisons des produits frais en provenance de Perpignan et à destination de Rungis en 1 jour et demi, à présent avec 2 chauffeurs le trajet est réalisé par la route en une nuit.

Les voyageurs

Si le seul train international, Paris-Barcelone, s'arrête toujours de nuit à Limoges, l'A20 concurrence fortement :

- les trains grandes lignes « CORAIL » à 90% à destination de Paris. La concurrence est très importante :
 - o Brive-Paris : 56% par la route, 42% par le train
 - o Limoges-Paris : 63% par la route, 34% par le train et 3% par l'avion
- les TER Limousin et les TER Centre, gérés par les Conseils Régionaux, en relation avec les régions limitrophes. Ainsi pour Brive-Limoges il faut 1h15 en TER alors que par la route 50mn sont suffisantes. De même pour Limoges-Toulouse 10% des trajets se font en TER contre 90% par la route. De même entre Limoges et Châteauroux où le trafic voyageur diminue. Psychologiquement cela semble moins onéreux de prendre sa voiture. La clientèle est essentiellement constituée d'abonnés (salariés dont un certain nombre de personnes habitant Brive et travaillant à Limoges, étudiants mais se mettent à plusieurs avec une voiture, scolaires surtout) et d'occasionnels quelques-uns pour un voyage précis, la plupart pour une correspondance grande ligne.

Pour la SNCF, le problème majeur c'est le temps de trajet, au-delà de 2h de train la route devient concurrente. Les meilleurs temps de parcours en train sont :

- 3h54 pour un aller-retour sur 11 entre Brive et Paris
- 2h50.....12 entre Limoges et Paris
- 1h51.....12 entre Châteauroux et Paris

Ceci entraîne une baisse du nombre de voyageurs, selon la SNCF - Direction de Limoges de 1998 à 2003 la baisse est de :

- 9% au départ de Brive
- 4,7% au départ de Limoges
- 7% au départ de Châteauroux
- 7,5% au départ de La Souterraine

Par contre la concurrence de l'A20 ne joue guère sur les trains inter-régionaux à fort potentiel sur courte distance. C'est plutôt celle de l'avion et de plus en plus pour l'axe Est-Ouest l'A89.

Pour concurrencer au mieux l'autoroute la SNCF a engagé à la fois une modification des sillons afin de mieux les positionner pour la clientèle d'affaires et une amélioration des temps de parcours permettant de gagner 4 à 5 minutes. Elle espère beaucoup de la mise en œuvre du nouveau CORAIL = TEOZ qui devrait, selon elle, permettre des progressions de trafic de 9%. Mais peut-on aller vite en s'arrêtant partout ?

Par ailleurs il est nécessaire d'améliorer l'ensemble des infrastructures sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse. Si trois gares sont classées d'intérêt national : Brive, Limoges et Châteauroux. Les autres sont des gares TER soit Limousin, soit Midi-Pyrénées.

II 2 L analyse des thèmes émergents des préoccupations des acteurs socio-économiques interviewés

Il est possible de faire ressortir, à travers le dire des acteurs socio-économiques, des thématiques qui expriment leurs préoccupations à la fois de développement économique et d'aménagement du territoire vis-à-vis de l'usage qui est fait de l'autoroute A20.

A noter que l'A20 dessert entre Vierzon et Brive des agglomérations polarisant déjà fortement les activités avant sa réalisation : Châteauroux, Limoges et dans une moindre mesure Argenton. Sa mise en service a renforcé leur poids par rapport aux autres espaces traversés et a accentué les déséquilibres territoriaux existant en 1988 au détriment des zones rurales initialement peu pourvues en activités économiques.

II 2.1 Les gains de performance de l'organisation logistique

Les principaux constats :

- des gains de performance
- un repositionnement des entreprises de messagerie entre Toulouse et Paris
- une valorisation de la position « géo-logistique » de certains territoires

➤ Gains de performance :

Selon les fédérations de transporteurs l'A20 permet :

- un aller-retour Limoges-Paris en un jour
- de développer des activités de transport et de logistique performante

Pourquoi ?

L'A20, disent les fédérations de transporteurs, même si elle était une autoroute payante serait de toute manière un plus pour les entreprises de transport et de logistique. Par conséquent sa gratuité renforce auprès de celles-ci tout ce qu'une telle infrastructure offre obligatoirement :

- une diminution des coûts de transport liée notamment aux gains de temps permettant d'économiser :
 - o le paiement d'heures supplémentaires ou de frais de déplacement
 - o les frais de fonctionnement des véhicules : gains sur la durée de vie des véhicules
- un accroissement de l'offre de transport du fait :
 - o d'une plus grande rotation des véhicules
 - o des gains de consommation de carburant
 - o d'un allongement des trajets réalisés par les véhicules

Pour les transporteurs leur localisation à proximité immédiate de l'A20 leur permet d'atteindre plus facilement leurs réseaux de partenaires. Dans un contexte d'internationalisation, de nombreuses entreprises de transport font partie de réseaux de sous-traitance nationale voire internationale, la connexion à l'A20 doit être performante. Les établissements recourant à une plate-forme logistique et aux organisations en flux tendus sont plus sensibles que les autres à la proximité de l'A20.

➤ Repositionnement des entreprises de messagerie entre Toulouse et Paris

Selon les fédérations de transporteurs l'A20 favorise :

- l'installation de concurrents
- une très forte concurrence des entreprises étrangères sur le marché de l'international
- un surplus de trafic engendré par la gratuité de l'autoroute

Pourquoi ?

L'amélioration de l'accessibilité permise par l'autoroute A20 offre pour un même temps de parcours un accès à une gamme plus élargie de biens, de services et de clients potentiels. Cette modification des aires de marché s'est traduite par une intensification de la concurrence d'une part entre les entreprises de transports localisées le long de l'A20 et d'autre part entre ces entreprises et les entreprises de transport extérieures à l'axe qu'elles soient françaises ou étrangères.

Il faut noter que ce repositionnement des entreprises de transports s'est effectué, et se poursuit encore, dans un contexte économique particulier qui voit l'européanisation du secteur du transport et de la logistique avec des entreprises de plus en plus intégrées dans de grands groupes internationaux.

Pour les entreprises de l'axe ceci s'est traduit par :

- un repositionnement des très petites entreprises de transport (TPE) sur des segments locaux du transport, voire du stockage, mais très peu sur la logistique. Mais des difficultés d'organisation interne (administration, comptabilité...) ne leur permettent pas de se développer. Pour l'instant ces entreprises sont trop jalouses de leur indépendance, aussi les fédérations de transporteurs n'arrivent pas à leur proposer des services communs qui les soulageraient et les rendraient plus compétitives.
- une installation d'antennes de groupes nationaux soit directement (par exemple Dantressangle à Brive), soit indirectement par participation dans des entreprises locales. Ces PME se spécialisent plus sur le stockage en apportant une valeur ajoutée ou sur la logistique. Leur rayon d'action n'est plus seulement local, mais plutôt régional, voire s'étend aux régions voisines et surtout aux marchés parisiens, et parfois aussi international.
- une concurrence des entreprises internationales sur les marchés européens. Ces entreprises ont quasiment évincé les entreprises locales de l'axe sur ces marchés. Les conditions de travail auxquelles ces entreprises peuvent prétendre (horaires et salaires des conducteurs en particulier) leur permettent d'offrir des prix très compétitifs par rapport à ceux pratiqués par les entreprises françaises. Pour tirer le meilleur parti de cette situation certaines entreprises n'ont pas hésité à se délocaliser dans un pays européen (tel est le cas du Transporteur P.A.T. qui s'est délocalisé au Portugal et est devenu PATINTER).

➤ Valorisation de la position « géo-logistique » de certains territoires

Selon les fédérations de transporteurs l'A20 permet :

- la concentration d'importantes entreprises de transport
- l'essor à bon escient de la fonction de carrefour avec d'autres infrastructures routières

Pourquoi ?

L'intensification de la concurrence conduit à une redistribution spatiale des entreprises de transport à l'avantage des entreprises les plus compétitives situées sur les territoires économiques les plus performants. Sur le temps long, deux facteurs participent à la dynamique de localisation des activités économiques :

- le stock initial d'établissements qui, grâce à la concentration spatiale, permet une économie d'échelle⁵ renforçant une situation de « surconcentration » des activités économiques d'une zone par rapport à une autre initialement moins pourvue.
- la proximité de l'autoroute surtout quand le nombre d'établissements présents à l'ouverture de l'échangeur est important.

En effet, les zones logistiques ne peuvent s'envisager que là où existent des zones de production industrielle dynamique ce qui est le cas à Châteauroux, à Limoges et à Brive. Mais il est nécessaire que des acteurs leaders soutiennent les projets et que son envergure soit à la fois nationale et locale. Ce n'est pas le cas de la zone de La Croisière où pourtant une station service a été installée pour les PL, ouverte en libre service 24h/24h.

La dynamique industrielle est déterminante pour le développement de zones logistiques, mais également le niveau des prestations internes de chaque zone et leur cohérence territoriale locale. Par exemple la Zone Industrielle Nord de Limoges présente une attraction certaine pour les entreprises de transport et de la logistique parce qu'elle est mieux intégrée dans le tissu socio-économique et qu'elle présente un taux d'équipement relativement correct (centre routier).

Mais si, en plus d'une dynamique industrielle, le territoire offre aussi un croisement d'infrastructures routières et, en particulier autoroutier, la concentration d'entreprises de transports est démultipliée sur ce territoire. Ce qui est le cas de Brive avec le croisement de l'A20 et de l'A89. Pour Limoges, la RN145 passant à 47km de l'agglomération, cet effet multiplicateur se fait moins sentir, c'est plus le dynamisme économique intrinsèque qui est le support du développement du secteur du transport et de la logistique. De même pour Châteauroux.

Pour Argenton, le support économique est moins important que dans les agglomérations précédentes. Ceci ne permet pas un développement exponentiel des entreprises de transport qui s'y sont installées profitant du croisement de l'A20 avec la RN151.

Le passé industriel de Vierzon aurait pu faire de cette agglomération un pôle logistique important. Mais ce passé lié à des entreprises en déclin n'a pas favorisé l'installation d'entreprises du secteur du transport et surtout de la logistique, n'existent que quelques TPE locales. Pourtant Vierzon est à un carrefour autoroutier entre l'A20 et l'A71. Mais Vierzon subit la trop grande proximité de la concurrence de la plate-forme logistique d'Orléans de rayonnement international. Ce n'est que tout récemment que les acteurs socio-économiques envisagent le développement d'une telle plate-forme sur la communauté de communes de Vierzon, plate-forme venant en complément de celle d'Orléans qui à terme sera saturée.

II 2.2 L irrigation des territoires à partir des échangeurs

Les principaux constats :

- élargissement des bassins d'emploi

⁵ Accroissement de la performance d'un système économique avec l'augmentation de sa masse.

- amélioration sensible de l'accès des entreprises aux différents marchés économiques

➤ Elargissement des bassins d'emploi

Selon les acteurs socio-économiques l'A20 a favorisé :

- les bassins d'emploi de Châteauroux, Limoges et Brive
- la désaffectation des centres urbains au profit de la périphérie

Pourquoi ?

De manière générale, la réalisation d'une infrastructure autoroutière a des répercussions sur le tissu socio-économique des territoires desservis. L'amélioration des conditions de circulation bénéficie aux usagers sous forme de gains de temps, de confort, voire d'usure et de consommation de carburant et, dans le cas de l'A20 sa gratuité totale de Vierzon à Brive avec par ailleurs 51 échangeurs sur 289km est un atout supplémentaire.

Mais la desserte autoroutière, ici l'A20, ne constitue pas le critère déterminant de localisation des entreprises. D'après les acteurs socio-économiques les entreprises lors de leurs choix d'installation tiennent plus compte de la proximité par rapport aux marchés, de la présence de main d'œuvre qualifiée, de la proximité d'un centre urbain. Pour un même niveau d'offre d'infrastructure (A20), les entreprises préféreront s'installer à Limoges, Brive ou Châteauroux qu'à Vierzon ou à Argenton car elles savent y trouver une plus grande densité et diversité de biens et de services, mais aussi une main d'œuvre plus importante et souvent plus qualifiée. Par ailleurs, les conditions de transport sur l'A20 (gratuité en particulier) et les nombreux échangeurs favorisent l'extension des bassins d'emploi de ces agglomérations.

Grâce à l'amélioration des communications entre les territoires situés le long de l'axe et à partir d'A20 de et vers ces territoires, l'extension des bassins d'emploi a pour conséquence :

- une certaine désaffectation des centres urbains (par exemple à Châteauroux, à Limoges). Ceci était souhaité pour les désengorger et des déviations avaient été réalisées progressivement avant l'achèvement de l'autoroute.
- une extension des périphéries tant en zones d'activités qu'en lotissements, par exemple à l'Est de Limoges. A noter que la prise en compte de la seule distance à l'autoroute, soit moins de 10km, permet de préciser une forte concentration des activités économiques. Cette dynamique est quatre fois plus forte à proximité immédiate des échangeurs.
- un accroissement des relations domicile-travail avec des distances de plus en plus importantes.

Mais cette extension favorisée par l'A20 a son revers :

- l'abandon de l'ancien réseau routier, en l'occurrence la RN20, à une vocation de plus en plus limitée à la desserte locale, surtout dans les parties les plus rurales des territoires traversés par l'A20.
- la porosité, de l'interface A20 – territoire traversé, n'est pas toujours favorisée par une signalisation adéquate et pose le problème de l'accessibilité à certains territoires moins connus, donc moins valorisés.
- l'A20 n'a pas permis un effet de synergie entre les différents bassins d'emplois qu'elle traverse.

A noter que la réalisation de l'A20 s'est déroulée sur une dizaine d'années. L'extension des bassins d'emplois a donc été progressive. Est-elle achevée ?

➤ Amélioration sensible de l'accès des entreprises aux différents marchés économiques

Selon les acteurs socio-économiques l'A20 a permis :

- un rapprochement en temps des villes localisées le long de l'axe
- un désenclavement des territoires situés le long de l'axe

Pourquoi ?

L'ensemble des entreprises situées dans les ZA le long ou à proximité d'A20 ont vu leurs aires de marché s'agrandir du fait des facilités, en gain de temps, en confort et en sécurité, apportées par l'A20. Celle-ci rapproche les territoires qu'elle traverse des autres régions françaises et européennes. Elle a induit, peu à peu, une restructuration forte de l'espace et des flux de déplacements qui va se poursuivre avec l'A89 et la RCEA.

L'A20 permet une concentration des déplacements sur son axe. Ceux-ci vont en augmentant du fait de la croissance générale des déplacements, du fait du rapprochement (en temps) des grandes zones urbanisées émettrices et réceptrices de flux, mais aussi du fait du report des réseaux secondaires sur l'A20.

De nombreuses entreprises, localisées sur les territoires traversés par l'A20, ont ainsi pu se positionner sur les marchés parisiens, sur ceux de l'Est et du Sud-Est de la France, voire sur des marchés internationaux de l'Europe du Nord et de l'Est ou encore de la Péninsule Ibérique.

Par exemple, pour les entreprises agroalimentaires, l'imprimerie, le bâtiment et surtout le secteur de la logistique.

Mais ceci a son revers, car si des entreprises voient leur aire de marché s'agrandir, cela veut dire que des entreprises extérieures à la région peuvent prendre des marchés sur les différents territoires traversés par l'A20. Les entreprises locales ne sont pas à l'abri d'une concurrence qui peut s'avérer vive, comme dans le cas de la logistique. Et certaines entreprises du fait de la concurrence n'ont pas du tout eu la possibilité d'étendre leur aire de marché.

Par ailleurs, l'effet vitrine pour certaines entreprises est un atout non négligeable pour élargir leur clientèle. Les personnes qui ne sont pas de la région et qui passent sur l'autoroute peuvent être sensibles à une enseigne aperçue et contacter ensuite l'entreprise. Mais cet effet, pour bien le comprendre devrait faire l'objet d'une étude spécifique.

La mise en service de l'A20 conduit, pour certains secteurs économiques comme le commerce, le transport, l'hôtellerie... a une « redistribution des cartes », à rendre certains établissements plus accessibles, à en écarter d'autres qui auparavant bénéficiaient d'une

desserte directe par le réseau national (RN20). Ces derniers ne sont plus visibles de l'autoroute, ce qui les contraint à organiser autrement leur visibilité soit en cherchant une meilleure localisation à proximité de l'autoroute, soit en s'efforçant de mieux promouvoir leur activité auprès de leur clientèle potentielle.

Ainsi donc l'absence de visibilité, la perte de l'accessibilité directe, l'interdiction de signalisation commerciale sur l'autoroute conduisent les entreprises à repenser leur fonctionnement si elles veulent acquérir de nouvelles parts de marchés.

II 2.3 Les effets de polarisation des zones d'activités et du tertiaire

Les principaux constats :

- renforcement de l'attractivité des principales zones industrielles
- création de vastes zones commerciales et tertiaires

➤ Renforcement de l'attractivité des principales zones industrielles (ZI)

Selon les acteurs socio-économiques l'A20 renforce l'attractivité des ZI situées soit en façade de l'A20, soit à proximité d'une sortie.

Pourquoi ?

Les autoroutes renforcent les pôles d'activités dynamiques souvent les mieux desservis au détriment de certains espaces qui le sont moins. Malgré sa gratuité et son grand nombre d'échangeurs, l'A20 n'échappe pas à ce constat.

Au droit des points d'échanges, il apparaît que les opportunités de développement des zones d'activités (extension de zones existantes ou création de nouvelles) sont importantes. Elles dépendent bien évidemment des volontés communales ou intercommunales mises en œuvre. Mais les points d'échange ne sont pas tous attractifs de la même manière.

Aux abords des échangeurs situés dans les zones les plus rurales, la pression foncière est moins forte, car la demande est plus rare. En milieu urbain, le trafic étant plus important l'effet vitrine est recherché.

Les ZA situés à proximité de ces points d'échange accueillent également des délocalisations d'entreprises locales. Les collectivités locales qui ont su anticiper et mettre sur le marché une offre de qualité en matière d'accueil des entreprises, ont donc bénéficié des retombées économiques de l'A20. D'autres communes, pourtant bien placées, n'ont pas saisi cette opportunité et ont vu certaines de leurs entreprises migrer vers ces nouvelles zones, perdant ainsi la taxe professionnelle correspondante.

Par ailleurs, le fait pour une entreprise d'être installée dans une ZA située soit au droit d'un échangeur, soit à proximité, lui permet d'améliorer son image de marque et de marketing (plus grande accessibilité), ce qui est très important vis-à-vis des investisseurs, notamment internationaux.

Les acteurs socio-économiques constatent que l'A20, si elle a permis au tissu économique de ne pas périr et de se développer à la marge, n'a pas suscité l'installation de grandes entreprises. Elle n'a pas été le facteur primordial sur lequel les acteurs auraient pu s'appuyer pour jouer un rôle majeur dans l'installation de telles entreprises. Ceci est sans doute dû au

fait que le substrat économique local n'est pas suffisamment dynamique ou porteur pour attirer ces entreprises.

En fait, l'A20 se situe plus dans une logique d'aménagement du territoire que de développement économique d'une région.

➤ Création de vastes zones commerciales et tertiaires

Selon les acteurs socio-économiques l'A20 a favorisé :

- le développement des grandes surfaces commerciales
- l'essor des chaînes intégrées

Pourquoi ?

Progressivement la mise à 2x2 voies de tronçon de la RN20 et la création de déviations, souvent au droit des agglomérations les plus importantes, a favorisé le développement des grandes surfaces commerciales à la périphérie de celles-ci, le long de l'A20. Tel est le cas à Limoges, à Brive et plus récemment à Châteauroux.

Les grandes surfaces sont les principaux bénéficiaires de l'A20 : elles ont accru leurs aires de marché et ont donc augmenté leur chiffre d'affaires. Les acteurs socio-économiques rencontrés, notamment les Chambres de Commerce et d'Industrie, précisent que l'A20 a permis aux grandes surfaces d'élargir considérablement leur zone de chalandise, ainsi pour Cora à Limoges qui l'étend jusqu'à Bessines, pour Carrefour à Limoges qui l'étend sur tout le sud du département de la Haute-Vienne, pour Carrefour à Châteauroux qui voit sa zone de chalandise atteindre Vierzon. A noter que le grand centre commercial développé au sud de l'agglomération castelroussine a non seulement une aire d'influence départementale allant jusqu'à Argenton, mais aussi interdépartementale, grâce à l'A20, puisqu'une partie de sa clientèle vient de Limoges.

Parallèlement à la création de grands centres commerciaux s'installaient à proximité les chaînes hôtelières intégrées pour les mêmes raisons : la localisation près d'un échangeur aux abords d'un grand centre urbain favorise la captation de clientèle. Les chaînes l'ont bien compris puisque leurs implantations des années 80 préfiguraient la structure actuelle : elles étaient situées à proximité des nouveaux tracés à 2x2 de la RN20, aux abords des grands centres urbains. La mise en service de l'A20 n'a fait que confirmer une tendance déjà inscrite sur le territoire. Ainsi, les villes de Châteauroux, Limoges et Brive rassemblent, à leur périphérie, l'ensemble des chaînes hôtelières. D'ailleurs, aucun établissement nouveau ne s'est installé sur l'autoroute en dehors de ces zones pressenties.

Les chaînes hôtelières misent sur une clientèle touristique de passage en augmentation, plutôt que sur une clientèle de séjour. Pour eux la mise en service de l'A20 a accéléré le mouvement en rendant la région plus accessible et en y accroissant les flux de déplacements. Elle a aussi confirmé la structuration de l'espace autour de l'axe nord-sud avec :

- un accroissement de la clientèle parisienne et étrangère
- un plus grand nombre de déplacements

Mais l'A20 a eu des effets négatifs pour tous les commerces installés le long de la RN20 vivant en partie du trafic de transit. Leur clientèle de passage a diminué du fait de son transfert sur l'A20. Les évolutions ont été progressives compte tenu des conditions de réalisation de l'autoroute. Mais à chaque étape, elles ont été localement brutales. Les secteurs les plus concernés ont été :

- les commerces des centres des grandes agglomérations qui ont dû modifier leur stratégie de développement pour résister à la concurrence des grandes surfaces périphériques.
- les stations services implantées le long de la RN20, sur des tronçons non repris par l'autoroute ont immédiatement disparu. Mais des implantations nouvelles ont été réalisées sur des centres commerciaux et sur les aires autoroutières.
- l'hôtellerie-restauration implantée en zone rurale le long de la RN20. Un certain nombre ont fermé faute de suffisamment de clientèle, d'autres se sont adaptés. A noter que pour l'hôtellerie traditionnelle, confrontée à une obligation d'évolution et d'adaptation aux exigences et aux évolutions de la clientèle, une partie d'entre elles ayant engagé une politique d'amélioration permanente a réussi à se maintenir et à se développer (aujourd'hui 70% de la capacité hôtelière classée du Limousin, hors chaîne intégrées, est en 2 étoiles ou plus). La mise en service de l'A20 n'a fait qu'accentuer cette obligation pour les établissements qui ont brutalement perdu leur « rente de situation ». Concernant la restauration, la mise en service de l'aire de service de Masseret (La Porte de Corrèze), qui offre une capacité de restauration rapide, a été très mal vécue par les établissements proches, même et surtout ceux qui bénéficient de l'impact positif de leur situation en village étape.
- les commerces de première nécessité (boulangerie, boucherie, fruits et légumes...) situés dans les villages traversés par la RN20, dont une partie de la clientèle dépendait du trafic de transit, a vu celle-ci s'amoinrir et a du faire des efforts pour élargir sa clientèle locale.
- les autres commerces locaux peu dépendants du trafic de transit (vêtement, bricolage, matériels agricoles ou BTP...) ont du faire face à la concurrence des grandes surfaces commerciales spécialisées polarisées dans les grandes agglomérations. Certains ont disparu.

Pour compenser ces effets négatifs, en particulier dans les villages qui n'ont pas été labellisés « village étape », des politiques volontaristes d'implantation d'activités commerciales au droit des échangeurs, afin de capter le trafic de transit (effet vitrine), n'ont pas eu lieu.

Les grandes agglomérations quant à elles ont insufflé des politiques de re-dynamisation des centres villes et de leurs activités commerciales, permises par la suppression des inconvénients liés au trafic de transit (nuisances, insécurité, stationnement difficile...).

CONCLUSION : COMPARAISON DES EFFETS PREVUS DANS LES DUP AVEC LES EFFETS CONSTATES

EFFETS LIES A LA MISE EN AUTOROUTE INSCRITS DANS LES DUP			EFFETS CONSTATES DEPUIS LA MISE EN SERVICE DE L' AUTOROUTE d après les interviews réalisées au 31-03-05
Charge du réseau	?	Augmentation sensible du trafic à l'horizon 2000. (40% à l'horizon 1995 par rapport à 1987)	Forte augmentation du trafic, surtout au droit des agglomérations : superposition des trafics locaux et de transit (fonction de corridor urbain à Limoges) Forte augmentation du trafic PL, surtout en transit et en provenance de l'étranger (phénomène de l'A20 couloir à camions) Une partie du trafic de transit provient du report de trafic du corridor Atlantique (A10) pour les liaisons Paris – Toulouse, pénalisant du même coup Cofiroute et ASF.
Conditions de circulation		Amélioration importante des conditions de circulation, notamment en période estivale : fluidité, vitesse élevée, facilité de dépassement...	La fluidité est constatée sauf au droit des agglomérations. A noter le manque d'aires de service et les dysfonctionnements de l'aire de la Porte de Corrèze lors des périodes de fort trafic. Le manque de places de stationnement, notamment pour les PL
Fonction de l'axe		Renforcement de la fonction axe de transit national Nord-Sud, tant pour les voitures particulières que pour les poids lourds.	Cette fonction est surtout renforcée pour les poids lourds, à la fois en inter-régions et à l'international.
Vitesse et temps de parcours		Gains importants supérieurs en période non estivale de l'ordre de 1h30 entre Brive et Vierzon, 40' entre Limoges et Vierzon, 30' entre Limoges et Brive. Suppression des temps d'attente pour les trafics sécants.	Oui, mais problème dû aux conditions météorologiques, notamment cet hiver du côté de Bessines avec la neige.
Autres modes de transport		Ramassage scolaire : effets nuls	Effets nuls
		Services réguliers d'autocars : effets positifs : suppression des temps d'attente aux carrefours et augmentation de la vitesse moyenne	Amélioration des conditions de circulation.
		Transports ferroviaires : effets nuls	L'A20 est concurrente pour les trajets régionaux et pour tout trajet inférieur à 2h.
		Transports aériens : meilleure facilité d'accès.	Non, l'aéroport de Limoges est trop loin de l'A20.
Sécurité		Diminution des accidents de plus d'un tiers.	Régression, malgré un trafic en hausse.
Urbanisation	?	Les partis d'aménagement prévus dans certaines communes devront prendre en compte l'existence de l'autoroute.	Les communes ont surtout tenu compte de l'autoroute pour aménager des ZA au plus près des échangeurs.

Activité économique et touristique		L'accessibilité des industries locales sera favorisée. Accès à de nouveaux marchés. Par ailleurs, environ 200 emplois seront créés pendant le chantier.	Exact, mais les ZA ne se sont développées que si existait un substrat économique dynamique (contre exemple ZA de La Croisière), de même pour l'accès à de nouveaux marchés. Pendant le chantier, les entreprises locales ont été peu sollicitées.
Commerce		Certaines stations-services devront fermer.	Effectivement des commerces ont vu leur activité se réduire, mais ceci a été compensé par la mise en place des villages étapes. L'attractivité des grandes surfaces commerciales a été renforcée par une plus grande facilité d'accès, leur zone de chalandise s'est agrandie.
		mais d'autres types de commerces pourront se maintenir en envisageant une mutation de leurs activités	
Agriculture		Les effets seront tant négatifs (allongement de parcours des exploitants agricoles)	Les interlocuteurs n'ont pas fait pas de difficultés majeures.
		que positifs (remembrement avec inclusion d'emprise).	
Cadre de vie		Effets positifs en matière de bruit notamment. Par ailleurs, les principales localités riveraines sont déjà déviées.	Les résultats sont positifs dans l'ensemble.

	Effet favorable
	Effet nul
	Effet défavorable