

A20
BRIVE / MONTAUBAN

BILAN LOTI

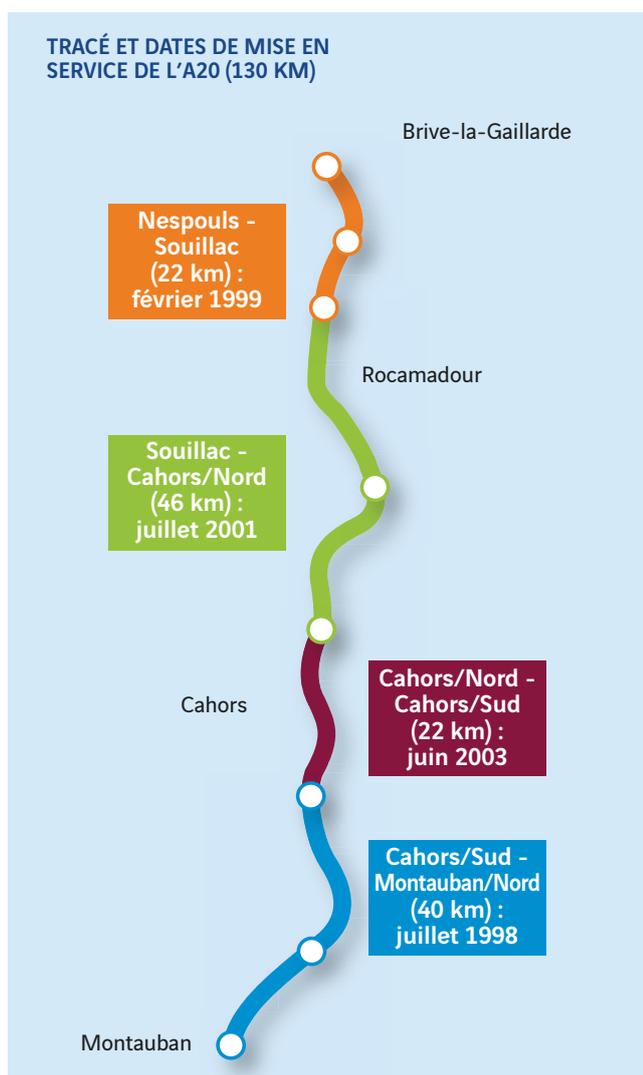


Un axe structurant
au service
des territoires
Juin 2011

L'A20 ENTRE BRIVE ET MONTAUBAN,

UN AXE FORT ENTRE LE LIMOUSIN ET MIDI-PYRÉNÉES

Déclarée d'utilité publique le 31 mai 1994, l'autoroute A20 relie l'autoroute A71 au Nord de Vierzon (Cher) à l'autoroute A62 au Sud de Montauban (Tarn-et-Garonne).



130 km de Brive à Montauban dont :
20 km dans le Tarn-et-Garonne;
105 km dans le Lot;
5 km en Corrèze.

51 communes traversées

L'OCCITANE, SUR LE TRACÉ DE L'ANCIENNE RN20

L'A20 Brive-Montauban a fait l'objet de **quatre mises en services successives** de juillet 1998 à juin 2003.

Le tracé de l'A20, appelée l'Occitane, suit d'assez près l'itinéraire historique reliant Brive et Montauban, la RD820, ex-RN20.

Cette autoroute comporte deux sections :

- l'une non concédée, située au Nord, entre l'A71 et Nespouls au Sud de Brive-la-Gaillarde, soit 290 km environ. Cette partie a été construite entre 1991 et 1999.
- l'autre, concédée à ASF, entre Nespouls et l'A62, soit 145 km environ, comprenant :
 - au Nord, une section à péage construite par ASF, entre Nespouls et Montauban-Nord (130 km).
 - au Sud, une section libre de péage, constituée du contournement de Montauban et du barreau de liaison à l'autoroute A62. Cette partie de l'A62 a été intégrée à la concession d'ASF en 2007.

L'A20 comprend **huit échangeurs** qui permettent de la relier au réseau routier existant : Nespouls (n°53), Martel (n°54), Souillac (n°55), Labastide-Murat (n°56), Cahors-Nord (n°57), Cahors-Sud (n°58), Caussade (n°59) et Montauban-Nord (n°60).



LE BILAN LOTI A20 : ÉVALUER POUR AMÉLIORER

Depuis 1988, l'A20 a fait l'objet de plusieurs décisions importantes qui ont permis la concrétisation du projet. Les acteurs du territoire ont été impliqués tout au long de ce processus.

UNE DUP AUX OBJECTIFS AMBITIEUX

La DUP⁽¹⁾ comportait quatre objectifs majeurs d'aménagement :

- **désenclaver** la façade Ouest du Massif central;
- **améliorer** la liaison Paris-Limoges-Toulouse;
- **créer** un grand axe Nord-Sud destiné à être renforcé par l'ouverture du marché européen;
- **desservir** les zones traversées et permettre des liaisons sûres et rapides entre les principales agglomérations des départements concernés et les métropoles régionales et nationales.

LE BILAN LOTI

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI) prévoit que les grands projets d'infrastructures fassent l'objet, avant adoption définitive, d'une **évaluation prévisionnelle** de leurs effets sur le plan économique et social, puis après réalisation, d'un **bilan de leurs effets réels**.

La circulaire sur les grands projets du Ministère de l'équipement du 15 décembre 1992 a élargi la pratique du bilan au **domaine de l'environnement**.



(1) Déclaration d'Utilité Publique

Construire ensemble l'avenir de l'autoroute.

Au-delà des exigences imposées par la loi, ASF souhaite mener une démarche de dialogue territorial. L'objectif est de créer et de maintenir des conditions d'échanges et d'analyse avec les élus, les acteurs économiques et sociaux, les partenaires associatifs ainsi que les habitants, en vue d'optimiser continuellement l'intégration de l'A20 dans son territoire.

L'organisation, en collaboration avec la Préfecture du Lot, du colloque « A20 – Bilan et perspectives » le 23 juin 2011 à Cahors est la première étape de cette démarche innovante.

L'A20 OPTIMISE LES DÉPLACEMENTS ET LA SÉCURITÉ DES CLIENTS

Conducteurs de véhicules légers et chauffeurs de poids lourds se montrent majoritairement très satisfaits de l'A20, des conditions de circulation et de sécurité, ainsi que des gares de péage. L'A20 s'affirme comme un axe globalement apprécié et bien perçu.



En moyenne **16 100** véhicules / jour dont 13 700 véhicules légers / jour et 2 400 poids lourds / jour.

52% à 68% du trafic proviendrait de la RD820.

94% des usagers VL et **93%** des chauffeurs de PL satisfaits ou plutôt satisfaits des conditions de circulation.

UNE MOBILITÉ LARGEMENT AMÉLIORÉE

Cinq ans après l'achèvement de l'autoroute, les trafics sur l'A20 varient entre 14 000 et 20 000 véhicules par jour selon la section (en moyenne annuelle). Ils sont **supérieurs aux trafics prévisionnels**, d'un tiers à la moitié selon le tronçon.

Ces écarts proviennent essentiellement d'une sous-estimation conjuguée :

- de la croissance du trafic dans le corridor Brive – Montauban, qui a été particulièrement forte entre 1990 et 1997 du fait des mises en service successives des sections de l'A20 au Nord de Brive;
- des reports de trafic provenant d'axes comme la RN88, la RN21, etc.

Le trafic de l'A20 se distingue par 3 grands flux majeurs :

- le flux « Barrière de péage de Gignac > Barrière de péage de Montauban-Nord » : 10 200 véh/jour : près des deux tiers des parcours sur l'A20 sont des trajets de bout en bout;
- le flux « Caussade > Barrière de péage de Montauban-Nord » : 4 200 véh/jour;

- le flux « Cahors-Sud > Barrière de péage de Montauban-Nord » : 3 200 véh/jour.

Le trafic de la RD820 a fortement diminué après la mise en service de l'A20, notamment le trafic PL. Cette route a été considérablement délestée : dans les secteurs les moins urbanisés, l'autoroute a détourné entre les deux tiers et les trois quarts du trafic.

Sur la RD820, en 2007, le trafic a continué de diminuer ou de stagner, hormis entre Caussade et Montauban-Nord, où il augmente de nouveau depuis 2002, probablement en raison de la périurbanisation.

En captant les trafics des routes existantes, en particulier les poids lourds, l'autoroute a ainsi contribué à **améliorer le cadre de vie (tranquillité et sécurité)** des habitants des bourgs situés le long de ces routes.

Plusieurs collectivités ont saisi cette opportunité pour réaliser des **aménagements de requalification urbaine**, pour partie financés dans le cadre de la politique du « 1% Paysage » cofinancée par ASF ou encore par les recettes fiscales additionnelles générées par le chantier de l'A20 ou, ultérieurement, par son exploitation.

Qui utilise l'A20 et pourquoi ?

Outre la prédominance du trafic de transit (de Brive à Montauban), le bilan révèle une présence significative de **trajets quotidiens entre travail et domicile**. Cette fonction « pendulaire » est surtout constatée sur la section Caussade / Montauban-Nord (un tiers des motifs de déplacements).

Les touristes empruntent aussi beaucoup l'A20 et pas uniquement en période estivale. C'est un axe Nord-Sud identifié pour traverser le territoire français.

UNE AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS

L'autoroute a **réduit les temps de parcours** tout en **améliorant la fiabilité** du temps de déplacement.

Non seulement les automobilistes qui circulent sur l'A20 ont gagné du temps (voir ci-dessous) ; mais c'est aussi le cas de ceux qui continuent à circuler sur la RD820, où le trafic a diminué : ils gagnent 45 mn environ entre Montauban et Brive.

Comme prévu, les bouchons récurrents observés avant la mise en service de l'A20 ont ainsi été résorbés : Rocamadour, Souillac...

EXEMPLES DE GAINS DE TEMPS APPORTÉS EN 2008 AUX AUTOMOBILISTES CIRCULANT SUR L'A20

Brive > Toulouse



Cahors > Brive



Toulouse > Cahors



PLUS DE SÉCURITÉ, MOINS D'ACCIDENTS

La réalisation et la mise en service de l'A20 ont contribué à **améliorer la sécurité routière**. Selon les estimations réalisées, l'A20 aurait permis d'éviter globalement et annuellement, en moyenne pendant la période 2004-2007 et sur l'ensemble des réseaux routiers et autoroutiers concernés :

- 17 accidents;
- 2 décès;
- 9 blessés hospitalisés;
- 14 blessés non hospitalisés.

Le nombre total d'accidents et de victimes dans le corridor Brive-Montauban (A20 + RD820) a fortement diminué entre la période 1993-1997 (avant la mise en service de la première section de l'A20) et la période 2003-2007 (après la mise en service complète de l'autoroute) (cf graphique ci-contre).

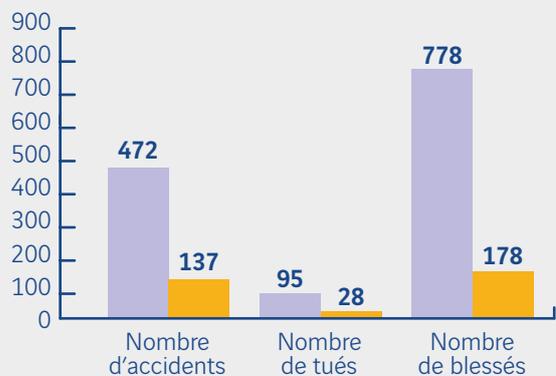
Un constat d'autant plus remarquable que le trafic moyen dans ce corridor est passé de 9 000 véh/jour à 22 000 véh/jour, **une baisse plus importante que celle observée à l'échelle nationale**.

Cette baisse des accidents et des victimes s'explique par :

- le report sur l'A20, infrastructure plus sûre;
- l'amélioration générale de la sécurité routière en France;
- la réalisation de quelques aménagements ponctuels de sécurité sur la RD820 après l'ouverture de l'A20.

COMPARAISON DE L'ACCIDENTOLOGIE CUMULÉE SUR L'A20 ET LA RD820 PENDANT 2 PÉRIODES : 1993/1997 ET 2003/2007

1993-1997
2003-2007



Pour le trajet Brive-Montauban, on estime que l'A20 est bien plus sûre que la RD820 :

- le risque d'accident sur l'A20 est quatre fois plus faible que sur la RD820;
- le risque d'y être tué, 2 fois plus faible;
- le risque d'y être gravement blessé (hospitalisé); 3 fois plus faible;
- le risque d'y être légèrement blessé (non hospitalisé); 5 fois plus faible.

UNE AUTOROUTE QUI SATISFAIT LES AUTOMOBILISTES

A tous points de vue, les conducteurs de véhicules légers se montrent **très majoritairement satisfaits (à plus de 95%)** : sécurité, conditions de circulation (densité du trafic, confort), intégration de l'autoroute dans le paysage, gares de péage (temps d'attente, moyens de paiement) et aires (services, propreté, restauration).

Les chauffeurs de poids lourds sont très majoritairement satisfaits, entre 80 et 95% selon le critère ; hormis pour le stationnement sur les aires pour lesquelles plus de la moitié d'entre eux jugent insuffisant le nombre de places, le soir et la nuit notamment. ASF a ainsi engagé en 2009 **un programme d'extension des aires de stationnement PL sur l'A20**.

L'A20 RENFORCE L'ÉCONOMIE LOCALE ET L'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES

L'arrivée de l'A20 a dynamisé l'activité économique contribuant à rendre ce territoire encore plus attractif aux yeux des acteurs économiques et des populations. Conséquences directes : de nouvelles zones en projet, un tissu d'entreprises maintenu, et en développement, et de véritables perspectives d'avenir.

Pour **57%** des maires, l'A20 a généré des effets favorables sur le territoire de leur commune.

20% des communes enquêtées ont ressenti un renforcement de leur économie locale.

60% des communes traversées par l'A20 ont bénéficié de retombées fiscales importantes dues à l'autoroute.



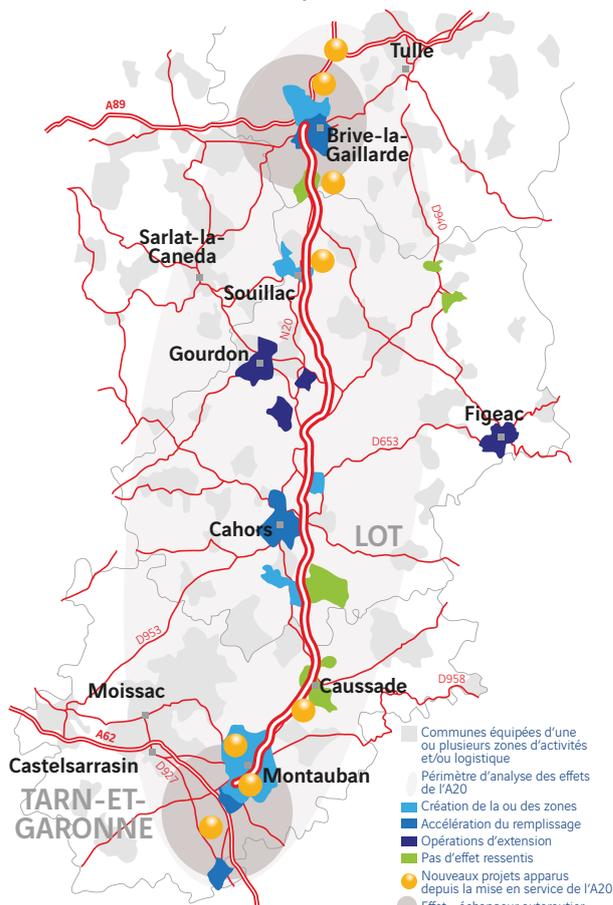
UN ATOUT POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES ET DES ZONES D'ACTIVITÉS

Les témoignages des industriels ont confirmé qu'en améliorant leur accessibilité, l'autoroute a **facilité les conditions d'exploitation des entreprises** qu'elle dessert : la réduction et la fiabilisation des temps de parcours ont amélioré les conditions de déplacement des collaborateurs et ont permis l'extension des aires de chalandises.

L'arrivée de l'autoroute a suscité la **création de nouvelles zones d'activités**, essentiellement au droit des échangeurs (Brive, Cahors, Montauban). Ces zones accueillent à la fois de nouveaux établissements d'entreprises extérieures à la région, et des établissements délocalisés depuis la zone traversée par l'A20. Ces délocalisations ont permis une meilleure accessibilité, mais aussi une modernisation des conditions de production. La visibilité depuis l'autoroute, par laquelle transitent quotidiennement 16 100 véhicules en moyenne, constitue également un facteur positif (« effet vitrine »). C'est à proximité des **nœuds autoroutiers** nés de l'arrivée de l'A20 que les développements d'activités ont été les plus marqués (A20 x A89 au Nord et A20 x A62 au Sud), singulièrement dans le domaine de la logistique, qui est un secteur particulièrement sensible aux conditions de transports.

Enfin, des entreprises et zones d'activités éloignées de l'autoroute ont pu bénéficier de ses effets favorables : c'est par exemple le cas du pôle de Figeac, bien relié à l'A20 grâce aux travaux d'amélioration de la RD802 entrepris par le Conseil général du Lot.

EFFETS DE L'A20 SUR LES ZONES D'ACTIVITÉS ET PLATES-FORMES LOGISTIQUES



UN IMPACT SIGNIFICATIF SUR LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

L'A20 a **modifié les aires de chalandises** des grandes enseignes ou centres commerciaux concentrés dans les principales agglomérations. Brive, et surtout Montauban, ont particulièrement bénéficié de ce phénomène en direction du Lot.

Certaines activités commerciales ont connu une baisse de leur chiffre d'affaires en raison de la diminution du trafic de transit sur la RD820. Il s'agit en particulier de stations-service, d'hôtels-restaurants ou de commerces de vente de produits touristiques situés en dehors des zones urbaines. Les plus dynamiques ont pu **faire évoluer leur offre** pour pallier cet inconvénient, les autres ont soit fermé, soit cédé leur fonds.

UN PRESCRIPTEUR POUR LES ENTREPRISES ET UN EMPLOYEUR LOCAL

Les entreprises de Midi-Pyrénées et du Limousin ont bénéficié de plus de 20% des montants des marchés passés par ASF pour la construction de l'autoroute.

Et aujourd'hui, de manière récurrente, ASF fait appel à des entreprises locales pour l'entretien courant de l'infrastructure.

A20 : UNE PME LOCALE

Plus de **250 emplois**, permanents, dans les départements traversés (équipes ASF, gendarmes, personnel sur les aires de services).

3,5 millions d'euros d'impôts et taxes versés par ASF aux collectivités territoriales.

LES EMPLOIS DU CHANTIER

Environ **700 employés** en moyenne sur le chantier de l'A20, dont **le tiers** était originaire de la région.

Des fournisseurs et prestataires de service mobilisés pour la construction.

DE MEILLEURES CONDITIONS D'ÉCOULEMENT DES PRODUCTIONS AGRICOLES ET AGROALIMENTAIRES

L'autoroute a favorisé les filières agricoles et agroalimentaires de l'axe :

- en **réduisant les délais de transport** vers le Nord (marché de gros de Rungis notamment), ce qui permet, en général, d'élargir les aires de marché, mais aussi pour les fruits d'étendre les périodes de collecte;
- en **fiabilisant et en sécurisant l'écoulement** de certaines productions périssables (fruits et légumes, foie gras...) ou fragiles (vin de Cahors).

UN TOURISME EN PLEIN DÉVELOPPEMENT

L'autoroute a facilité les déplacements touristiques à plusieurs échelles (régionale, nationale, voire européenne).

Localement, l'A20 a pu avoir des effets contrastés sur la fréquentation des zones qu'elle traverse ou qu'elle dessert : si elle limite l'effet d'aubaine (que procurait la circulation le long de la RD820), elle a **participé au développement touristique** de certains espaces dont elle a amélioré l'accessibilité ; elle **accroît également l'aire d'attraction potentielle** : les Suisses, les Clermontois, les Toulousains, mais surtout les Espagnols, principalement les Catalans, seraient plus nombreux à visiter ces zones.

L'autoroute aurait favorisé l'accroissement de la fréquentation des résidences secondaires.

Par ailleurs, l'autoroute a **valorisé l'image des sites** qu'elle dessert. Elle constitue également un vecteur de promotion touristique, en mettant en valeur les richesses patrimoniales, naturelles et culturelles des zones desservies : panneaux d'animation en section courante de l'A20, aire-jardin des Causses du Lot à Labastide-Murat cogérée par le Conseil général. Enfin, le dispositif du « 1% paysage » a permis le financement d'aménagements de mise en valeur des sites du corridor de l'A20 : mise en lumière de plusieurs monuments, requalification de traversées de bourgs...

Une vitrine pour le patrimoine touristique

Les panneaux d'indication touristique jouent un rôle important dans la valorisation du patrimoine régional. Ils donnent une information, assurent une reconnaissance du territoire et incitent les usagers en transit à revenir.



UNE AUTOROUTE QUI SATISFAIT LES ACTEURS DES TERRITOIRES

Les maires des communes situées dans le corridor de l'autoroute et de la RD820 jugent l'A20 bénéfique pour le territoire :

- près de six sur dix estiment que l'autoroute a généré des **effets favorables sur le plan économique et social**;
- moins de deux sur dix considèrent qu'elle a eu un impact défavorable sur leur territoire, dû notamment aux nuisances générées par l'axe (sonores, atmosphériques, effet de coupure...).

Une majorité des élus communaux considèrent d'ailleurs que l'autoroute a répondu à leurs attentes.

Ce jugement global reflète assez bien le ressenti général de la trentaine d'acteurs institutionnels de l'ensemble de l'aire d'influence de l'A20 dont l'opinion a été sollicitée dans le cadre du Bilan LOTI.

L'A20 PARTICIPE À LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

L'A20 est une référence en termes d'intégration d'une infrastructure dans le plus grand respect de son environnement. Certaines innovations en matière de « génie écologique », telle la restauration végétale des déblais rocailloux, ont été remarquées au niveau national. La réussite des actions entreprises est aussi liée à la qualité de la concertation avec les acteurs du territoire et du suivi dans le temps de l'impact environnemental de l'infrastructure⁽²⁾ et de l'efficacité des mesures prises.



LE CAUSSE DU QUERCY, UN TERRITOIRE FRAGILE

L'autoroute A20 s'inscrit dans un territoire sensible aux multiples enjeux environnementaux :

- une forte présence **d'eaux souterraines**, avec notamment le plateau calcaire du Quercy qui dispose de nombreuses cavités karstiques constituant de vastes réservoirs d'eau potable pour toute la région;
- un **milieu naturel très sensible**, constitué d'importantes flore et faune protégées, au premier rang desquels le circaète-Jean-le-Blanc, rapace rare et menacé;
- des **paysages méditerranéens fragiles**, longtemps préservés des grandes entreprises humaines;
- un **patrimoine remarquable** dans lequel on retrouve les traces d'une très ancienne occupation humaine.

Dans ce contexte, les études environnementales et paysagères menées depuis les premières phases du projet jusqu'à la construction de l'A20 ont eu comme principales préoccupations de **préserv**er les ressources naturelles et les écosystèmes, de **sa**uvegarder le patrimoine culturel et touristique, d'**ass**urer l'insertion paysagère du tracé et de maintenir et **valoriser** le tissu socio-économique du territoire.

La traversée de ce Causse calcaire a imposé de concevoir et de construire l'autoroute avec une attention toute particulière. La **qualité des terrassements** constituait un enjeu majeur.

Il ne fallait pas affecter la teneur des eaux souterraines. Il était également nécessaire de s'affranchir des risques d'effondrements et d'éboulements des karsts, et d'épargner les dolines.⁽³⁾

ASF avait l'obligation d'intégrer au mieux la nouvelle autoroute dans son paysage rural, préservé et original en optimisant le tracé et son insertion paysagère, avec notamment la mise en place de la **démarche « 1% paysage et développement »**.

UN ENGAGEMENT FORT POUR LA PRÉSERVATION DE L'EAU

ASF a pris des engagements très fermes pour préserver la qualité des eaux souterraines et superficielles. Concrètement, ont été mises en place des procédures lourdes pour **éviter toute pollution accidentelle** dans les zones très sensibles :

- étanchement de la plate-forme et du réseau d'assainissement;
- mise en place de bassins décanteurs-déshuileurs et/ou de lagunage,⁽⁴⁾
- mise en place d'un système de régulation des débits;
- dispositif de confinement des pollutions accidentelles sur la plateforme.

Dans le cadre de cette protection de très haut niveau face aux risques de pollution, ASF a également décidé d'étancher les réseaux de collecte des eaux pluviales vers les bassins de dépollution.

Grâce à l'ensemble de ces mesures, les rejets de l'A20 n'affectent pas la qualité des cours d'eau, ni de leurs sédiments.

Un observatoire de la qualité des eaux

ASF a co-financé un Observatoire de la qualité des eaux souterraines, mis en place en décembre 1995.

Son objectif était de révéler l'évolution de la qualité des eaux souterraines et donc l'éventuelle incidence du nouvel aménagement.

Cet observatoire a fait l'objet d'une convention signée avec les Préfectures du Lot et de la Corrèze. Il était constitué d'un Comité de pilotage incluant les DDASS⁽⁵⁾, les Préfectures et les MISE⁽⁶⁾ concernées.

DES ACTIONS CONCRÈTES POUR LA FAUNE ET LA FLORE

La protection des milieux naturels a constitué l'un des enjeux majeurs sur l'A20. Un enjeu d'autant plus complexe que le territoire présente une **grande diversité d'entités biogéographiques très marquées** : des milieux aquatiques, des vallées aux hautes falaises, des pelouses sèches, de larges plateaux calcaires...

L'autoroute A20 doit sa sensibilité écologique aux caractéristiques du Causse du Quercy. L'ensemble du territoire concerné dispose d'une faune et d'une flore d'une richesse inouïe. A titre d'exemple, le Lot accueille à lui seul 38 des 97 espèces recensées sur le territoire national.

Le projet a d'ailleurs été confronté à de très nombreux sites sensibles, dont une dizaine de ZNIEFF⁽⁷⁾ recensées dans la bande des 300 mètres déclarée d'utilité publique. La présence de nombreuses espèces protégées a imposé de **décaler le tracé**, comme pour éviter la station à papillons de la Coulière (le tracé a été déplacé d'une cinquantaine de mètres). Dès que possible, ASF s'est attaché à épargner les zones écologiquement sensibles pour ne pas perturber les passages à petite et grande faune ou les stations botaniques intéressantes.

L'A20 a trouvé sa place dans le paysage, confirmant que la cohabitation avec la faune peut être possible. L'un des exemples les plus emblématiques : celui du **circaète Jean-le-Blanc**, une espèce de rapace spécialisé dans la chasse aux reptiles, qui parvient à se reproduire non loin de l'autoroute.

Même constat avec le **faucou pèlerin**, pour lequel ASF a financé des mesures de préservation de son habitat et d'accompagnement de sa nidification.

LE CHOIX D'ACQUÉRIR DES MILIEUX NATURELS

ASF a pris l'option d'acquérir à titre compensatoire des milieux écologiquement instables. On citera, entre autres, les abords de la Lère ou de la Dordogne, ou encore les pelouses sèches à orchidées de Camp-Ranon dans la vallée du Tréboulou.

ASF a aussi acquis un habitat à papillons, à l'entrée de la Combe de la Dame entre Cahors et Souillac. Toujours à titre compensatoire, ASF a financé la **création de mares**.

Des nichoirs pour les chauves-souris

ASF s'est engagé à protéger les chauves-souris, très présentes dans la région et menacées au niveau national, en évitant la destruction de leurs habitats et la mortalité automobile.

L'installation expérimentale de nichoirs à chauve-souris entre Cahors-Sud et Cahors-Nord a ainsi été réalisée, dont une trentaine placée sur des ouvrages d'art et sous le viaduc du Lot.

UNE AUTOROUTE RESPECTUEUSE DES POPULATIONS

L'autoroute épargne le plus grand nombre de populations, en **s'éloignant des principaux centres urbains**, Cahors en premier lieu, mais aussi Caussade ou Souillac. Et quand cela fut impossible, ASF s'est attachée à **réduire au mieux les incidences sonores et visuelles**, conformément aux engagements de l'Etat. Il en fut ainsi avec les tranchées couvertes de Labastide-Murat, Terregaye ou Constans, souvent accompagnées d'aménagements au titre du programme 1% paysage et développement. L'exemple de Constans est d'ailleurs remarquable : la tranchée couverte a offert l'opportunité d'une esplanade et de nouvelles voiries, propices à l'épanouissement économique et démographique du village.

Mais il ne fallait pas non plus négliger tous ces hameaux et habitations dispersés dans la campagne. Se sont donc multipliés merlons⁽⁸⁾ et écrans antibruit, aux qualités architecturales par ailleurs indéniables. Et pour atténuer encore l'incidence de l'autoroute, ASF est allée plus loin que l'Etat, qui s'était engagé à respecter les seuils réglementaires au-delà desquels des protections sonores sont obligatoires. En abaissant encore ce seuil, cela a permis à **un plus grand nombre d'habitants de bénéficier de ces dispositifs**.

Ainsi au final, les études menées après la mise en service de l'autoroute révèlent que les niveaux de bruit, pour les populations les plus proches de l'autoroute, sont systématiquement inférieurs aux obligations réglementaires.

(2) Des bilans environnementaux intermédiaires, échelonnés entre 1999 et 2004, ont tous été réalisés au cours de l'année calendaire qui suivait la mise en service de la section autoroutière concernée

(3) Forme caractéristique d'érosion des calcaires en contexte karstique

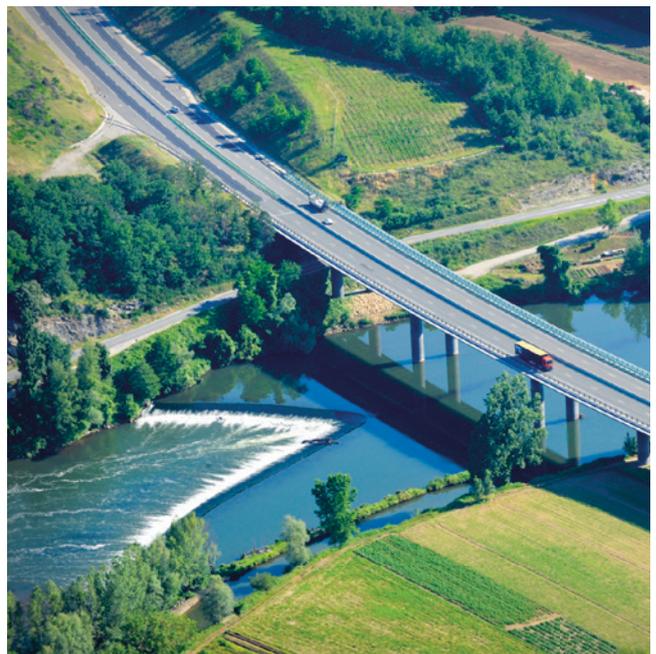
(4) Procédé naturel d'épuration qui utilise la végétation aquatique comme agent épurateur

(5) Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales

(9) Mission Inter-Services de l'Eau

(7) Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

(8) Remblais visant à absorber le bruit



L'A20

RESPECTE ET VALORISE LE PATRIMOINE

ASF a conçu et construit l'autoroute en tenant compte des richesses du patrimoine territorial. Le projet a été adapté en conséquence et de nombreuses actions ont été menées pour sauvegarder un patrimoine culturel et touristique très riche.

DES ACTIONS CONCRÈTES POUR PRÉSERVER LES SITES ARCHÉOLOGIQUES

L'A20 traverse un territoire d'une grande richesse patrimoniale. Monuments historiques, sites archéologiques, perspectives paysagères et circuits touristiques jalonnent l'itinéraire sur les 130 km de l'A20.

Le tracé a permis **d'éviter la plupart des sites archéologiques** comme la villa gallo-romaine Cosa Sainte Rafine de Montauban. Ajustement au mieux du tracé, rehaussement de la chaussée par un remblai... tout a été mis en œuvre pour préserver au mieux les zones sensibles.

Par ailleurs, des études confiées à l'AFAN⁽⁹⁾, sous l'égide du Service régional de l'archéologie de Midi-Pyrénées, ont permis de déterminer la nécessité d'une vingtaine de **fouilles de sauvegarde** avant la construction de l'autoroute. Certaines découvertes ont conduit à déplacer des éléments prévus, comme un bassin de traitement des eaux dans la vallée du Tréboulou.

Autre action très significative de l'attention portée par ASF au patrimoine archéologique : sa contribution à l'élaboration d'un ouvrage intitulé « Histoire des sites, Histoire des Hommes : découvertes archéologiques réalisées lors de la construction de l'autoroute A20 en Quercy ».

La lionne préhistorique

Deux sites archéologiques ont été découverts à Bramefond, près de Souillac, lors du chantier. Le plus célèbre a été baptisé « L'aven du lion » où fut mis à jour le squelette d'une lionne des cavernes, vieux de 200 000 ans. Il se trouve désormais au Muséum d'histoire naturelle de Toulouse. Un moulage est exposé dans les bâtiments de l'aire-jardin des Causses du Lot.

LA VALORISATION DES CIRCUITS TOURISTIQUES

Plusieurs mesures particulières ont été prises pour préserver et valoriser certains atouts touristiques :

- ASF a financé la réalisation d'une copie conforme – par les Compagnons du Devoir – d'un **pigeonnier** octogonal à clochetons, élément emblématique de la région.

⁽⁹⁾ Association des Fouilles Archéologiques Nationales

⁽¹⁰⁾ Les mollasses sont des formations de roches sédimentaires qui s'accumulent dans des bassins périphériques d'une chaîne de montagne

⁽¹¹⁾ Qui vit sur les rochers ou sur les terrains pierreux

- Une **tranchée couverte** a été réalisée afin d'atténuer l'impact visuel depuis le château d'Arcambal, sans pour autant réduire la co-visibilité entre le monument et l'autoroute. Le déboisement a été réduit au strict nécessaire. Des essences locales ont été replantées sur les espaces remaniés.
- Tous les sentiers et cheminements ont été rétablis. Avec l'aide des collectivités territoriales et des organismes concernés (comme la Fédération Française de Randonnée Pédestre), un **tracé alternatif au GR6** a été créé.
- De nombreux **panneaux d'animation** ont été placés le long de l'autoroute pour découvrir le patrimoine historique.

L'autoroute traverse deux entités paysagères très contrastées : un territoire à l'ambiance agricole, au Sud depuis Montauban jusqu'à l'approche de Cahors, et des plaines et des collines mollassiques⁽¹⁰⁾, entre les vallées de l'Aveyron et de la Lère. Le franchissement de reliefs accidentés et de vallées a imposé des terrassements monumentaux.

Tout l'enjeu était de réussir l'intégration de cette infrastructure dans un paysage préservé et authentique.

ASF a alors opté pour des solutions techniques lui permettant d'intégrer au mieux l'autoroute dans le paysage : **traitement architectural des talus** et des dépôts, mise en place **d'écrans paysagers, modelage paysager des déblais**, mise en place de **déblais géonaturels** (technique de terrassement qui vise à exploiter, pour le prédécoupage du talus, les lignes de fracture et de glissement de la roche).

ASF a aussi souhaité la **présence importante d'espèces végétales**, de buissons, d'arbustes et d'arbres. Des espèces « sauvages » ont nécessité des modes opératoires inhabituels sur un chantier d'autoroute. Dans l'ensemble, le programme de plantation a subi les plus grandes adaptations pour optimiser l'intégration paysagère de l'ouvrage.

Preuve que l'autoroute A20 constitue une référence en termes de paysages autoroutiers : elle a obtenu en 2002, à l'occasion du tronçon entre Cahors et Souillac, **le prix spécial du jury des « Rubans d'or »**, décerné par le Ministère des transports.

Les jardins de rocaille

L'A20 dispose désormais de jardins très emblématiques qui constituent une banque de données inédite en France. Il s'agit de **jardins de rocaille**, véritable agencement d'herbes saxicoles⁽¹¹⁾ parmi les cailloux ou au gré des replats et anfractuosités de la roche.

L'A20

UN INVESTISSEMENT CONSÉQUENT ET MAÎTRISÉ

Les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation sont très élevés. Mais la rentabilité socio-économique est réelle : l'A20 est une opération équilibrée pour la collectivité.

COÛTS DE CONSTRUCTION

Le coût de construction final s'élève à **1,64 milliard d'euros** (HT, aux prix de 2007), soit un coût kilométrique de **12,6 millions d'euros**.

Ce coût est un peu supérieur au coût d'objectif qui avait été fixé par l'Etat lors de l'engagement des travaux (+ 4,5% environ) : les économies réalisées en optimisant les ouvrages d'art et les chaussées n'ont pas compensé les sous-estimations des coûts des terrassements, des équipements et des diffuseurs.

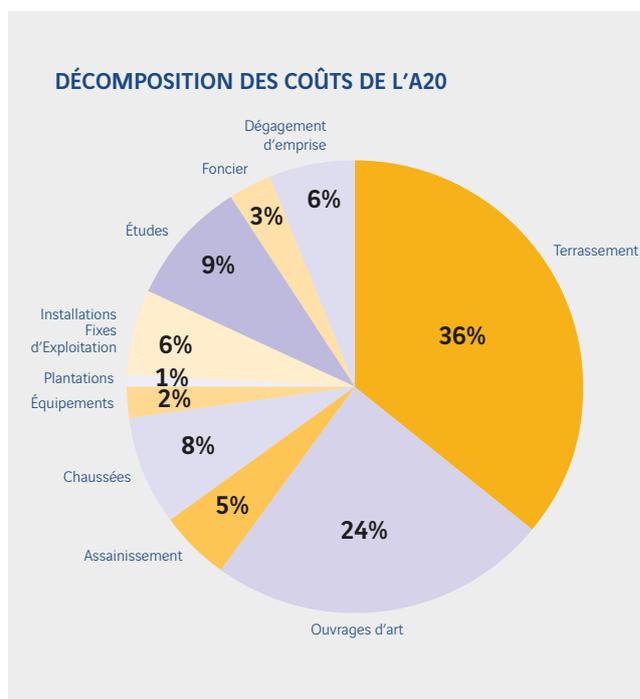
Le coût final est cependant plus élevé que les estimations prévisionnelles des études d'avant projet sommaire conduites en amont par l'Etat et qui avaient été portées à la connaissance du public dans les dossiers DUP (+36%). Cet écart est dû à l'évolution des caractéristiques du projet et des contraintes réglementaires (insertion environnementale, etc.) suite aux engagements de l'Etat.

RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les avantages socio-économiques qu'apporte l'A20 (gains de temps importants notamment sur les longues distances, amélioration de la sécurité) compensent les coûts de sa construction et de son exploitation : le **bilan pour la collectivité est ainsi équilibré**. Il était donc justifié et souhaitable de réaliser cette autoroute.

RENTABILITÉ FINANCIÈRE

Conformément aux prévisions, les recettes de péage générées par l'autoroute A20 couvrent les dépenses courantes d'exploitation et



elles contribuent à la couverture des coûts liés à la construction de l'ouvrage.

Toutefois, cumulées sur la durée de la concession, ces recettes ne permettent de financer qu'une fraction de l'investissement, réalisé sous le régime de l'adossément.





ASF

District de Cahors
Saint-Michel de Cours
46 090 Cours
Tél. : 05 65 23 71 20

L'intégralité du Bilan LOTI de l'A20
est disponible sur www.asf.fr et consultable
au District ASF de Cahors



KPFH - 06/2011 - © ASF - RCS ASF Nantaise 572 139 996

