

# Histoire de l'A75

DE L'ENCLAVEMENT DU MASSIF CENTRAL  
À LA GRANDE LIAISON NORD-SUD

---



# SOMMAIRE

03 Introduction

---

06 I. Avant l'A75 : un Massif central enclavé (1er siècle av. J.-C. - années 1960)

---

07 II. La naissance du projet autoroutier (années 1960 - 1970)

---

09 III. La construction progressive de l'A75 (années 1970 - 2000)

---

12 IV. Une autoroute gratuite et territoriale

---

14 V. L'A75 aujourd'hui : entre enjeux contemporains et héritage

---

17 Conclusion

---

18 Références

---



L'autoroute A75 aux abords de Clermont -Ferrand. © Wikimedia Commons

## Introduction

L'**autoroute La Méridienne A75** permet de voyager de l'Auvergne à la Méditerranée, en passant par le cœur du Massif central. Elle est une des dernières autoroutes dessinées et construites en France. L'autoroute La Méridienne porte bien son nom car elle est parallèle au méridien de Greenwich. Il s'agit de l'autoroute la plus rapide pour rejoindre le sud de la France et elle représente une alternative à l'A6.

Dans les années 80, les élus de toute sensibilité politique se sont mobilisés de Clermont-Ferrand à Béziers afin de créer une **autoroute gratuite** permettant de favoriser les échanges économiques. Elle est actuellement gérée par la DIR Massif Central et s'inscrit dans une démarche de **développement du territoire**.

### LA DIR MASSIF CENTRAL

L'entretien et l'exploitation du réseau routier national sont du ressort de onze directions interdépartementales des routes qui sont des services déconcentrés de l'État. L'A75 est gérée par la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central, qui est une administration publique d'État. Elle s'occupe d'un réseau routier long de 900 kilomètres. Ce dernier a été défini de manière à constituer des itinéraires cohérents.

La DIR Massif Central est dédiée à l'exploitation et à l'entretien des autoroutes A75/A750 et des routes nationales RN88, RN102, RN106 et RN122. Elle exerce ses missions sur **un réseau de 900 km**, composé de **320km d'autoroute** et de **580km de routes nationales**. Le réseau de la DIRMC traverse un relief montagneux et se caractérise par son **altitude élevée** : 400km de routes se situent à une altitude supérieure à 900 mètres.

Elle exerce les missions d'exploitant du réseau routier national non concédé et intervient également en maîtrise d'œuvre sur le réseau.

La DIR Massif Central est composée de **6 entités**. Les **3 services opérationnels de proximité (districts)** ont leur siège qui se situent à Clermont-l'Hérault (34), Issoire (63) et le Puy-en-Velay (43). Ils assurent l'entretien et l'exploitation du réseau par l'intermédiaire des **Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI)** qui leur sont rattachés.

**2 services spécialisés** sont basés au siège de la DIRMC. Un département est chargé des politiques d'entretien d'exploitation ainsi que de son unité de maîtrise d'ouvrage, tandis qu'un second département est chargé des méthodes et de la qualité de son parc (ateliers). Ces 2 départements apportent leur expertise aux districts, à la direction et sont les interlocuteurs du ministère.

Un service support est basé au siège de la DIRMC. Il s'agit du secrétariat général qui gère les ressources humaines et pilote les fonctions administratives et financières.

L'effectif total de la DIR Massif Central est d'environ **500 agents, dont 435** sont affectés **dans les 3 districts**. Près de **21 000 interventions** sont réalisées chaque année (accidents, incidents, chantiers, ...).



Plan du réseau de la DIR Massif Central.  
©DIR Massif Central

## LA LÉGISLATION RELATIVE À LA CRÉATION DE LA DIR MASSIF CENTRAL

La loi de décentralisation du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a transféré aux départements les routes nationales présentant un intérêt local prédominant afin qu'elles bénéficient d'une gestion de proximité. Ainsi, l'État a conservé sous sa responsabilité un réseau structurant de routes et autoroutes qui accueillent les trafics à longue distance qui desservent les métropoles régionales et les grands pôles économiques.

Le décret du 16 mars 2006 a créé et organisé les directions interdépartementales des routes. Ces dernières sont sous l'autorité d'un préfet coordonnateur des itinéraires routiers. Selon ce même décret, les DIR mettent en œuvre les politiques définies par les ministres chargés de l'équipement et des transports pour le réseau routier national.

## LES TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR LA MÉRIDIANNE

L'autoroute A75 connecte le centre de la France et la Méditerranée, cet axe étant plus court et moins cher que les autres axes. Son accessibilité a permis de développer les flux économiques et touristiques du Massif Central. Six départements sont traversés par l'A75 : le Puy-de-Dôme, la Haute-Loire, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et l'Hérault. Cette autoroute se situe donc dans deux régions : l'Auvergne-Rhône-Alpes et l'Occitanie.

**“DANS QUELLE MESURE LA CONSTRUCTION DE L’A75 A-T-ELLE CONTRIBUÉ AU DÉSENCLAVEMENT ET À LA RECOMPOSITION DU MASSIF CENTRAL ?”**

**Il s'agit donc de comprendre pourquoi l'A75 a été construite, ainsi que d'analyser les étapes de son développement. Il est également intéressant de mesurer les impacts économiques, territoriaux et symboliques de cette autoroute.**



© Photothèque DIR Massif Central



Sécurisation d'un chantier par des agents d'un CEI de la DIR Massif Central. © Arnaud Bouïssou / Terra



# I. Avant l'A75 :

## UN MASSIF CENTRAL ENCLAVÉ (I<sup>ER</sup> SIÈCLE AV. J.-C. – ANNÉES 1960)

Le Massif central était historiquement une voie de passage pour les romains. Ce territoire enclavé a longtemps été oublié, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, période à laquelle a été construite la Route Nationale 9.

### A. Un territoire difficile à traverser

#### UNE VOIE ROMAINE

Depuis longtemps, le Larzac avait son avenir commandé par la route dont les Romains avaient d'emblée pressenti le destin. Lodève est une étape de trafic commercial entre les terres du Massif central et du Bas-Languedoc. La Nationale 9 remplace la voie romaine qui conduisait Segodunum (le Rodez actuel) à Luteva (Lodève), en passant par Condotamago (Millau).

#### LES DÉBUTS DE LA ROUTE NATIONALE 9

Ce sera seulement au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle que le projet de route reliant l'Auvergne et le Languedoc aboutit, car le Gouvernement et la province finissent par se concerter pour le partage du financement des travaux.

Plus tard, à l'avènement de la grande industrie au XIX<sup>e</sup> siècle, le réseau des routes royales doit être à son tour modernisé. C'est sur l'itinéraire de Caylar-Pégairolles que vont se dérouler de grands travaux afin de tracer une belle route à travers la roche, pour aborder le plateau du Larzac.

Au premier quart du XX<sup>e</sup> siècle, la RN9 a été dotée d'une nouvelle structure avec le goudronnage de la chaussée.

#### UN TERRITOIRE LONGTEMPS OUBLIÉ

Les pouvoirs publics ont porté leur attention sur l'état de la RN9 desservant les départements du Massif central et dont les structures sont inadaptées à un flux de circulation important. L'inquiétude grandissait du côté des responsables politiques des départements de la Lozère, de l'Aveyron, du Cantal, de l'Hérault et du Puy-de-Dôme. Tout autour du Massif central se développait un réseau important d'autoroutes, alors que la RN9 conservait sa structure du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, les responsables ignoraient l'importance de l'apport du Massif central à l'économie nationale. Toutefois, la RN9 traversait une région riche en monuments et sites naturels incomparables.

L'économie de l'arrière-pays ne pouvait être vivifiée si aucune action financière sérieuse ne voyait le jour. Même si l'équipement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon des années 1960 était une réussite, le Massif central méritait un effort de mise en valeur.

### B. Les anciennes routes nationales

#### AVANT L'A75

Dans les années 1960, l'autoroute A75 n'existait pas encore. Des aménagements de l'axe Clermont-Ferrand - Béziers ont débuté par des travaux sur la Nationale 9 qui reliait Moulins à la frontière espagnole. Toutefois, cet axe présentait de nombreuses limites qui ont mené à la création d'une autoroute moderne.

En 1964, il a été demandé aux services de l'Aménagement du Territoire de transformer la RN9 en autoroute de montagne à partir de Clermont-Ferrand, afin de drainer le trafic routier par le Massif central, dans l'intérêt d'une région déshéritée sur le plan économique, mais représentant la 7<sup>e</sup> partie de la superficie de la France.

#### LE RÔLE DE LA RN9 PARIS-ESPAGNE

Il s'agissait à l'origine non pas de tracer une nouvelle autoroute, mais d'adapter **la RN9**. L'objectif était de relier Paris à l'Espagne, mais elle **était connue pour être la route la plus accidentogène de France**. Le principe directeur du chantier était d'élargir la chaussée en 2 x 2 voies, pour éviter les accidents et fluidifier le trafic. Avant son déclassement, plusieurs zones dans le département du Puy-de-Dôme accumulaient les accidents.

#### LA TRAVERSÉE DES VILLAGES ET DES BOURGS

La RN9 était une route traditionnelle construite avant l'essor de l'automobile moderne, donc ne contournait pas systématiquement les zones habitées. De nombreux villages et petites villes du Massif central étaient traversés, tels que Riom, Issoire, Saint-Flour, Millau ou encore Lodève.

#### LA SATURATION ESTIVALE ET LA LENTEUR DES TRAJETS

Cette situation était source de nuisances et de difficultés pour les habitants ainsi que pour les usagers de la route : risques accrus d'accidents, ralentissements fréquents pour les voyageurs, ainsi que nuisances sonores importantes pour les habitants.

A partir des **années 1960**, la hausse du nombre **d'automobilistes** transforme profondément les déplacements sur le territoire français. Cela est notamment dû à **l'amélioration du niveau de vie** ; les Français peuvent dorénavant partir en vacances dans le sud du pays. Néanmoins des embouteillages dans les bourgs et des ralentissements dans les cols montagneux étaient des conséquences de ces départs en vacances.

## C. Les enjeux économiques et politiques

---

### UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR L'EXODE RURAL

Éloignés des principaux axes de transport routiers, les régions du centre-sud ont été privées d'un développement économique comparable à d'autres régions françaises. Ces territoires étaient marqués par une **faiblesse démographique** ainsi que par un **exode rural**. Dès lors, l'**aménagement du territoire** était primordial pour **redynamiser la région**.

### UNE VOLONTÉ D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE APRÈS 1945

Ainsi, l'A75 longe principalement l'ancienne Nationale 9, dont les premiers aménagements ont commencé à la fin des **années 1960**. Le tunnel du Pas de l'Escalette permet de l'éviter sur un autre itinéraire. Viendra par la suite la déviation de Clermont-l'Hérault ainsi que l'élaboration d'une section à la suite de la création du lac de Salagou, coupant ainsi la RN9 originelle.

## II. La naissance du projet autoroutier

### (ANNÉES 1960-1970)

---

A l'origine, les politiques d'aménagement du territoire avaient pour objectif de moderniser les infrastructures routières existantes. Pour désenclaver le Massif central, l'autoroute A75 a finalement été construite. Elle se caractérise notamment par l'absence de péages, donc par sa gratuité, hormis le Viaduc de Millau, le seul ouvrage d'art concédé à l'entreprise Eiffage.

### A. Les politiques françaises d'aménagement du territoire

#### LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EXISTANTES

Les infrastructures nationales ont été modernisées : des sections sinueuses ont été remplacées par de nouvelles sections à voies plus larges. D'autres travaux suivront au début des années 1970.

Le **29 septembre 1975** marque le lancement du **Plan routier Massif central** qui sera à l'origine de l'A75.



*Ouverture de la RN9 entre Coudes et Issoire en 1967.*

*© Photo Robert GIFFONI  
/Photothèque63 – Archives départementales  
du Puy-de-Dôme*

## LE RÔLE DE LA DATAR

La **Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale** a existé de 1963 à 2014. Elle avait pour **mission de conseiller et d'orienter la politique du gouvernement sur les questions d'aménagement du territoire**. Elle était chargée de rééquilibrer le territoire face aux défis des mutations socio-économiques, afin de mieux répartir sur le territoire les richesses produites.

Une des priorités de la DATAR a été de **développer les grandes infrastructures de transport**, notamment dans le Massif central, par le développement des autoroutes. Les infrastructures de communication étant essentielles dans les territoires ruraux, la construction de l'A75 a donc participé au **développement local**.

## B. L'idée d'une grande autoroute traversant le Massif central

### UNE AMBITION POLITIQUE : DÉSENCLAVER LE MASSIF CENTRAL

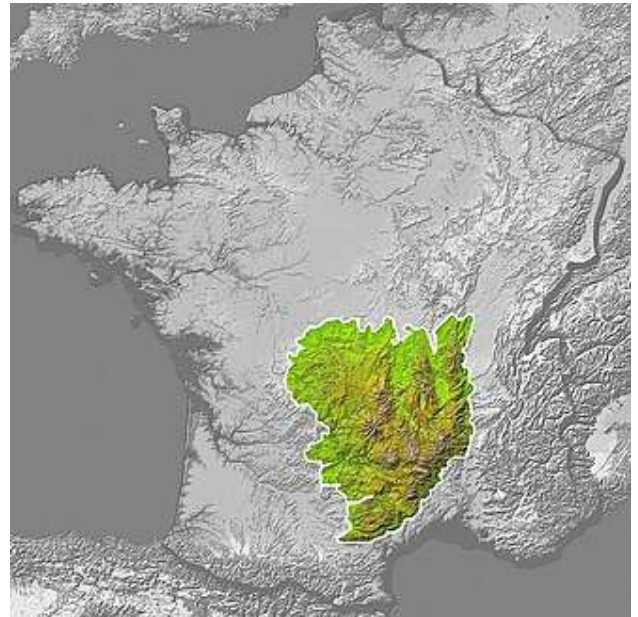
**Valéry GISCARD D'ESTAING**, Président de la République entre 1974 et 1981, **souhaitait désenclaver sa région d'origine**. Il avait également pour objectif de créer une autoroute pour les parisiens souhaitant partir en vacances sur la Côte d'Azur. Il avait l'ambition de **rendre dynamique et accessible le développement économique et touristique du Massif Central**. Les autorités souhaitaient donc créer une alternative au sillon rhodanien.

Il fallait une autoroute plus large et rapide, pour développer les poumons économiques des régions traversées. Une véritable artère autoroutière a donc vu le jour par la suite. Ainsi, cet itinéraire alternatif permettait de relier Clermont-Ferrand à la Méditerranée.

Au début de sa construction, nul ne se doutait de la **complexité du chantier à venir**. Le Pas de l'Escalette est un exemple de réalisation autoroutière ayant allié sécurité et prouesse technique.

### FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

A partir de 1975, Valéry GISCARD D'ESTAING a engagé l'élaboration d'un **programme pluriannuel de développement du Massif central**. Ce dernier portait notamment sur les activités économiques de la région. Il avait pour idée de construire un grand axe nord-sud, afin de faciliter les liaisons internes avec l'Auvergne, mais également de permettre au trafic national et international de traverser aisément le Massif central. Les régions les plus riches étant historiquement celles de croisement et de carrefour, ce relief montagneux était tenu à l'écart des grands axes de progrès économiques et du changement. **Sa position géographique**, qui était auparavant une faiblesse, **va devenir un atout sans équivalent en France**.



Carte de localisation du Massif central.  
©Wikimedia Commons

## C. Les premiers tracés

### LES CONTRAINTES GÉOGRAPHIQUES

La RN9 tout comme la future A75 franchit des **zones de moyenne montagne** aux conditions climatiques parfois rigoureuses. Son tracé traverse notamment le plateau de l'Aubrac, les Grands Causses ainsi que le Larzac. Ces reliefs étaient à prendre en compte lors de la conception de l'A75.

### LE COÛT DU CHANTIER

Entièrement à la charge de l'État, le coût total estimé de la construction de l'A75 est de **2,2 milliards d'euros** courants (sans le Viaduc de Millau).

# III. La construction progressive de l'A75

(ANNÉES 1970-2000)

---

L'A75 se caractérise notamment par son altitude. Cette autoroute nécessite un entretien régulier, notamment pour les ponts et tunnels.

## A. Un chantier exceptionnel

Dans les années 1970, plusieurs projets ont été proposés pour la réalisation de l'autoroute A75. La première déviation de Clermont-Ferrand, par l'aménagement de la RD21, s'est achevée en 1973.

### DES ROUTES EN ALTITUDE

Le réseau de la DIR Massif Central traverse donc un massif montagneux qui se caractérise par son altitude. Ces routes empruntent des cols culminants, pour certains à plus de 1000 mètres.

L'A75 comprend **le point autoroutier le plus haut de France** au Col des Issartets, en Lozère, à 1121 mètres d'altitude. Il s'agit de **l'un des plus hauts d'Europe**. Il existe également le Col de la Fageole (1107m), d'Engayresque (888m) ainsi que de la Fagette (882m).

### PONTS, VIADUCS ET TUNNELS



Carte postale de la RN9 empruntant le Pas de l'Escalette, vers Le Caylar, en 1963.

© Archives départementales de l'Hérault (34)

Les abords du tunnel du Pas de l'Escalette sont spectaculaires par son intégration au relief. Aujourd'hui, seuls les piétons peuvent emprunter une partie de la RN9 fermée, afin d'accéder à des chemins de randonnée.

La Méridienne a accordé une réelle importance à l'innovation et à l'esthétique.

**245 ponts** sont présents sur l'A75, et **69 ouvrages « non courants » de type viaduc**. De plus, les ouvrages de l'A75 nécessitent une surveillance et un entretien fréquent. Une surveillance est effectuée tous les 3 ans, et une inspection plus importante tous les 6 ans.

En 1987, la RN9 est transformée en autoroute. Les premiers travaux ont débuté l'année suivante. Par décision interministérielle d'avril 1987, elle est devenue autoroute gratuite.

Le 7 décembre 1989, une vaste table ronde autour de la mise aux normes autoroutières de la RN9 a réuni élus, socioprofessionnels et hauts fonctionnaires de l'Équipement. Ils décideront le réaménagement de l'actuelle RN9 qui sera entrepris entre Le Caylar et Rabieux (34).

En février 1991, la déviation du Caylar est construite pour l'A75. Cette même année, les responsables du projet de l'A75 étudient la possibilité de franchir l'Escalette par un tunnel qui respecterait l'environnement.

En 1992, le premier coup de pioche a été donné en vue de la construction du tunnel du Pas de l'Escalette.

Néanmoins, un gigantesque glissement de terrain au pied du futur tunnel eut lieu l'année suivante. Ce phénomène géologique a perturbé le déroulement des travaux, même si l'ouverture « du Pas » est finalement devenue possible dès l'été 1994. Cet effondrement a conduit les élus locaux à solliciter l'État afin qu'il soutienne les départements dans l'aménagement rapide des déviations.

Journal Midi Libre du jeudi 27 août 1992.

© Association Autoroute A75 La Méridienne



Pont de la Truyère. © Laurent Mignaux / Terra



À titre d'exemple, le **2 juillet 1993**, le Président de la République François MITTERRAND a inauguré **le pont de la Truyère**, à 16km au sud de Saint-Flour, à quelques centaines de mètres du viaduc de Garabit construit par Gustave EIFFEL. Ce nouvel ouvrage d'art permet le franchissement d'une vallée large de 350 mètres pour 100 mètres de profondeur, ainsi qu'un nouveau tronçon de l'A75.

Entrée nord du tunnel de l'A75 du Pas de L'Escalette.

©Wikimedia Commons



## DES DÉFIS TECHNIQUES DANS LES ZONES VOLCANIQUES ET MONTAGNEUSES

L'A75 est une autoroute construite grâce à des ingénieurs ayant mis au point des techniques innovantes pour traverser les montagnes. La construction de l'A75 a donc intégré des combats techniques, politiques et économiques. L'innovation a permis de construire des viaducs qui surplombent des vallées profondes, sans dénaturer les parcs naturels traversés.

Cette autoroute prend une pente maximale de 8 % au franchissement du Pas de l'Escalette, ce qui est un record pour le réseau autoroutier français.

## B. Le symbole du Viaduc de Millau



Le viaduc de Millau. © Arnaud Bouissou / Terra

Le Viaduc de Millau est **un monument emblématique de la modernité, inauguré en 2004**. Il s'agit du maillon de l'A75 permettant de relier Clermont-Ferrand à Béziers.

Il s'agit de l'un des plus grands ouvrages autoroutiers au monde, chef d'œuvre du génie civil de l'autoroute A75.

Le coût total de sa construction s'élève à 394 millions d'euros. La Compagnie Eiffage s'est vue attribuer la concession du viaduc en 2001 au terme d'un appel d'offres international. **Il culmine à 343 mètres de hauteur et s'étend sur 2460 mètres**. Il est composé de sept piles en béton ainsi que d'un tablier (structure qui supporte les charges du trafic routier et les transmet aux appuis) en acier. Ce viaduc a nécessité **quatorze ans de préparation, trois ans de construction (2001-2004) et près de 600 compagnons** au plus fort des travaux afin de le réaliser.

L'IABSE (*International Association For Bridge And Structural Engineering*) a décerné à Eiffage, pour la construction du Viaduc de Millau, le *Outstanding Structure Award* 2006, afin de souligner « l'élégance du viaduc et l'audace du procédé de construction utilisé ».

### LA CONCEPTION ET LE CHOIX ARCHITECTURAL

5 projets différents ont été proposés pour le Viaduc de Millau ; 4 d'entre eux ont été rejetés, pour des raisons architecturales ou budgétaires.

### LE RÔLE DE MICHEL VIRLOGEUX ET DE NORMAN FOSTER

**Le 30 juillet 1996**, le ministre de l'Équipement Bernard PONS annonçait l'attribution du Viaduc de Millau à l'agence de l'architecte britannique Sir Norman FOSTER, à l'issue d'un concours qui mettait en présence cinq compétiteurs. Il a également été conçu par l'ingénieur français Michel VIRLOGEUX.

Ce projet d'ouvrage était destiné à permettre à l'autoroute A75 d'enjamber la vallée du Tarn non loin de Millau, dans l'Aveyron. Projet grandiose mais controversé, de nombreuses considérations étaient alors prises en compte : la sécurité du trafic, le coût financier de l'ouvrage, ou encore la préservation de la beauté du Massif central. Le 26 février 2001, Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement et des Transports et du Logement, désigne l'entreprise Eiffage pour la construction du viaduc. Ce chantier est considéré comme **le premier grand projet du XXI<sup>e</sup> siècle en France**.



Construction des piles du Viaduc de Millau. © JC Gayraud / Terra

### DEUX DATES CLEFS

**Le 14 décembre 2001**, la première pierre du futur Viaduc de Millau est posée par Jean-Claude GAYSSOT, alors ministre des transports. C'est en 1991 que le choix du tracé, avec le franchissement du Tarn, avait été acté. Les premières études technique et financière concernant cet ouvrage datent quant à elles de 1987.

**Le 16 décembre 2004**, soit trois ans après le début des travaux, le pont à haubans long de 2460 mètres est inauguré en présence du Président de la République Jacques CHIRAC, ainsi que d'élus locaux.

Viaduc de Millau en construction dans la brume (pile de pont). © JC Gayraud / Terra



## L'IMPACT INTERNATIONAL DU VIADUC

En effet, ce viaduc a joué un **rôle important dans le développement des infrastructures routières en France, augmentant ainsi le flux du trafic** vers le sud du pays. **Son impact est également touristique**, avec l'afflux de nombreux visiteurs chaque année. Des visites guidées permettent notamment de retracer l'histoire de ce dernier. Des infrastructures locales offrent des visites panoramiques pour admirer cet ouvrage.

Ce viaduc est devenu une des premières attractions touristiques d'Europe. Peu d'ouvrages autoroutiers suscitent autant d'intérêt pour le tourisme. Le viaduc est emprunté par près de 5 millions d'usagers chaque année.

Ainsi, le Viaduc de Millau dispose de nombreux atouts, tels qu'**un impact environnemental positif**, en diminuant la congestion routière et la pollution aux alentours. La sécurité routière se trouve renforcée. Il est également un symbole de l'innovation architecturale et inspire de futurs projets d'infrastructures routières à travers le monde.

**L'impact économique local** est également très important, au-delà du péage perçu. De nombreuses commodités, tels que des hôtels ou des restaurants, ont vu le jour dans la région et ont eu **un impact significatif sur l'emploi**. Ce viaduc participe également à la **valorisation du patrimoine français**.

# IV. Une autoroute gratuite et territoriale

**La gratuité est une particularité de la Méridienne. Elle est un outil de désenclavement du Massif central qui permet d'accroître l'activité économique ainsi que le tourisme dans les départements ruraux traversés.**

Plan du réseau de la DIR Massif Central.  
© DIR Massif Central



# A. Le choix de la gratuité

## UN FINANCEMENT PUBLIC

La construction de l'A75 a principalement été financée par des organismes publics français, avec une participation européenne pour certains ouvrages.

En effet, cette autoroute a été pensée comme un outil d'aménagement du Massif central, ce qui explique son financement réalisé en majorité grâce à de l'argent public. Les principaux financeurs publics sont l'État français, via le ministère chargé des Transports et les budgets alloués aux infrastructures routières. La Caisse nationale des autoroutes, qui est un établissement public à caractère administratif doté d'autonomie financière, a pour mission de financer les autoroutes françaises. Dans une moindre mesure, les collectivités territoriales financent également la construction ainsi que les travaux d'entretien de l'A75. L'Union européenne la finance également, grâce à des fonds européens de développement régional sur certaines sections ou équipements liés à l'axe nord-sud.

## UN PÉAGE LIMITÉ AU VIADUC DE MILLAU

En effet, aucun péage n'est présent aux 64 échangeurs de l'A75. Le seul péage présent est celui du Viaduc de Millau. Cet ouvrage d'art s'intègre dans le paysage des « Causses et Cévennes ».

Son coût total est estimé à 320 millions d'euros.

# B. Un outil de désenclavement

## L'OUVERTURE D'AUTRES TRONÇONS

La traversée de la Lozère par l'A75 a été rendue possible depuis les années 1980 ainsi qu'au début des années 2000.

A partir du **1er novembre 1993**, de Ceyras à Montpellier, **la RN9** change d'aspect en devenant **l'A750**. Elle est rebaptisée ainsi étant donné son rôle socio-économique.

Le 6 avril 1995, Le Figaro annonce que Clermont-Ferrand sera relié à Béziers par 380km d'autoroute gratuite, soit par l'A75. Le 18 avril 1995, le Midi-Libre souligne la réunion à La Garde, en Lozère, de l'assemblée générale de « la Méridienne », l'association créée voici neuf ans pour la promotion de l'A75.

La continuité autoroutière s'est achevée dans les années 2000.

## UN EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

**Le Viaduc de Garabit**, construit il y a plus de 140 ans, se situe aux abords de l'A75, dans le département du Cantal. La rivière de la Truyère a creusé son lit dans cette somptueuse vallée. Dans les années 1870, l'extension de la ligne de chemin de fer s'envisage vers le sud afin de relier Paris à Béziers. L'ingéniosité de Léon BOYER et de Gustave EIFFEL a permis de réaliser ce viaduc, qui sera **classé en 2017 monument historique**.

L'aire de repos de Garabit offre un magnifique panorama sur ce viaduc.

## UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ POUR LES HABITANTS ET ENTREPRISES

« L'autoroute du Massif Central » n'a cessé de consolider les liens séculaires qui reliaient les habitants des différents territoires qu'elle traverse. Avant sa construction, la circulation sur les anciennes routes nationales connaissait des hivers difficiles.

De nos jours, l'accès aux services ferroviaires demeure limité dans les territoires ruraux.

De plus, cette autoroute est éloignée des grands pôles économiques et dessert des zones plutôt rurales du sud de la France. Elle constitue donc une exception dans le réseau autoroutier français.

La Méridienne a changé les habitudes quotidiennes des habitants de ces territoires. Par exemple, les temps de trajet vers Clermont-Ferrand, Montpellier et Béziers ont été fortement réduits. Les entreprises ont également eu accès aux marchés nationaux, maintenant ainsi les activités économiques dans des zones peu peuplées. Elle a également permis de desservir davantage de services publics, tels que les hôpitaux.



Le Viaduc de Garabit. © Laurent Mignaux / Terra

## C. Les effets économiques et sociaux

### LA CRÉATION D'ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET TOURISTIQUES

Un tourisme d'affaire est présent sur l'A75, notamment grâce à **l'activité économique croissante** sur cet axe autoroutier. De nouvelles relations entre les entreprises émergent, ainsi que de nombreux lieux de rencontres professionnelles près de l'A75. La Méridienne a permis de développer le tourisme dans les gorges du Tarn ou encore dans l'Aubrac.

### DE NOUVELLES MOBILITÉS QUI TRANSFORMENT LES VILLES TRAVERSÉES

Les usagers de cet axe nord-sud peuvent se rendre plus rapidement dans d'autres villes, telles que Clermont-Ferrand, Béziers ou encore Montpellier (en empruntant par la suite l'A750).

Les villes présentes sur l'itinéraire de l'A75 ont donc pu se développer économiquement et attirer de nombreux touristes. Auparavant, les nuisances étaient nombreuses pour les automobilistes, ainsi que pour les habitants des bourgs traversés par la RN9. Ces nuisances ont été atténuées après la mise en service de l'A75.

# V. L'A75 aujourd'hui :

## entre enjeux contemporains et héritage

---

**L'A75 demeure aujourd'hui un axe de transport routier essentiel en Europe. Toutefois, la Méridienne fait face à de nombreux défis, tels que la préservation de l'environnement.**

## A. Une grande liaison stratégique européenne

### L'AXE PARIS-ESPAGNE

La Méridienne est quotidiennement empruntée par de nombreux véhicules.

En 2025 au niveau d'Authezat (dans le Puy-de-Dôme), l'A75 a eu un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) de 46 348 véhicules par jour. Cette portion d'autoroute est la plus empruntée de l'A75. Plus au sud, au niveau de Juvignac sur l'A750 (dans l'Hérault), le TMJA est de 49 592 véhicules par jour. Le TMJA le plus faible se situe au niveau de Séverac le Château (dans l'Aveyron), pour 12 507 véhicules par jour.

### UNE ALTERNATIVE

#### À LA VALLÉE DU RHÔNE

Cette liaison sans péage entre Clermont-Ferrand et la Méditerranée a pour avantage de créer un **axe alternatif à l'autoroute A7** dans la vallée du Rhône.

Si desservir et désenclaver sont des objectifs revendiqués par les initiateurs du projet, alors cet axe autoroutier contribue à la découverte des identités patrimoniales.

## B. Les enjeux environnementaux

De nouveaux éléments ont été pris en compte lors de la construction de l'A75 : comment mettre en valeur des parcs nationaux ainsi que les paysages qui vallonnent l'autoroute ? L'objectif était que l'autoroute fasse réellement partie du paysage.



Renardeau sous une glissière de l'A75.  
© DIR Massif Central

### LES DÉBATS SUR LE TRAFIC ROUTIER ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'A75 doit faire face aux aléas climatiques. Depuis quelques années, la météo dans le sud de la France connaît des épisodes d'orages violents, engendrant des inondations et des glissements de terrain. En 2015, des précipitations importantes ont provoqué l'effondrement d'un tuyau hydraulique, entraînant la chute de la chaussée. Une étude nommée « transparence hydraulique » a permis d'étudier si l'évènement peut se reproduire ailleurs. Depuis 2018, les ouvrages sont donc renforcés.

De plus, certains tunnels ont été construits afin de ne pas détériorer le paysage alentour. De nombreux arbres ont été plantés le long de cette autoroute.

### LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS

L'A75 est l'autoroute de tous les défis et de la découverte paysagère. L'intégration paysagère est à la base de sa conception. Le principe du « 1 % paysage » a été mis en œuvre, c'est-à-dire qu'un pourcent du budget de l'autoroute a été consacré au paysage et à la biodiversité.

Ainsi, la protection de sites protégés est un réel objectif tout en prenant en compte le passage quotidien de plusieurs milliers de véhicules.

Reposant sur la présence d'espaces représentant un intérêt naturel ou paysager de niveau national, chaque parc naturel régional a pour mission la protection et la gestion de ce patrimoine, ainsi que le développement économique et social. L'A75 traverse des parcs naturels régionaux tels que celui de l'Aubrac ou encore celui des Grands Causses.



Signalisation de passage d'animaux sur l'A75.  
© Laurent Mignaux / Terra



Un passage à faune de l'A75. © Laurent Mignaux / Terra

## C. Une infrastructure devenue emblématique

### UNE IMAGE MODERNE DU MASSIF CENTRAL

Depuis son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2018, la Chaîne des Puys regroupe un ensemble de montagnes créé il y a 35 millions d'années. Ce classement illustre un phénomène fondamental de l'histoire de la Terre, qui fait son importance mondiale. Ainsi, l'A75 permet un tourisme différent, invitant à la découverte de biens naturels et culturels et offrant un intérêt exceptionnel pour l'héritage commun de l'humanité.



Vue aérienne de la chaîne des Puys, vue du Pariou. ©J.Way, puy-de-dome.fr

C'est la connivence entre l'homme et la nature qui a produit, au fil des siècles, la qualité paysagère, la grande diversité et l'authenticité de chaque pays, telle qu'on les perçoit aujourd'hui. Elles confèrent au Massif central sa valeur patrimoniale exceptionnelle, atout essentiel de son devenir.

### L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Il est possible de visiter, près de l'A75, **des parcs naturels régionaux et nationaux**, tels que le parc des Volcans d'Auvergne, le parc de l'Aubrac, le parc des Grands Causses, ou encore le parc du Haut-Languedoc. Il est possible de visiter à proximité le parc des loups du Gévaudan. De plus, le parc national des Cévennes est traversé par l'A75. Des villes et villages sont également traversés, de Clermont-Ferrand à Béziers, ainsi que certains **des « plus beaux villages de France »**, des châteaux ou encore des produits d'AOP et d'AOC.



Panneau du parc national des Cévennes.  
© Didier Wuthrich / fotolia.com



Vue sur le village de Saint-Guilhem-le-Désert (34).  
© Wikimedia Commons

# Conclusion

Avant la création de l'autoroute A75, le principal axe de communication reliant l'Auvergne au Languedoc était la Route Nationale 9. Le caractère accidentogène de cette route ainsi que l'absence de grands axes de communication dans le Massif central a mené les pouvoirs publics à créer un projet de nouvelle autoroute dès les années 1960. Sa construction, qui a débuté en 1986, a permis d'augmenter le nombre de touristes autour de cet axe économique devenu incontournable. Ainsi, la Méridienne a permis à des territoires enclavés de faire partie d'un axe majeur européen. Cette autoroute joue un rôle de proximité et de lien entre les populations.

Cette autoroute se caractérise également par sa gratuité, hormis le tronçon du Viaduc de Millau. Ce dernier revêt une importance symbolique car il est le fruit du savoir-faire technique français. Sa construction a été réalisée dans un budget maîtrisé et il reste un ouvrage emblématique du génie civil français.

Toutefois, l'A75 fait face à des enjeux futurs, tels que la mobilité durable, la résilience face au changement climatique, ou encore l'évolution du transport routier. L'objectif sera, à l'avenir, de garantir le bon fonctionnement de l'A75 tout en répondant aux impératifs de lutte contre le changement climatique et de préservation de la biodiversité.



L'autoroute au niveau de Rabieux (Hérault) qui réutilise le tracé de la RN9. © Association Autoroute A75 La Méridienne



CEI de Saint-Flour (15).  
© Archives départementales du Cantal



L'autoroute A75 vers le Viaduc de la Planchette (48).  
© Laurent Mignaux/ Terra

# RÉFÉRENCES

## DOCUMENTAIRE

Film RMC Découverte « A75 : Sur la route du viaduc de Millau »

## REVUE CULTURELLE

“Histoire de l’autoroute de l’A75, de la voie gallo-romaine à l’autoroute du XXIe siècle”  
<https://etudesheraultaises.fr/wp-content/uploads/grec-art-2002-a01-autoroute-A75.pdf>

## ARTICLES JOURNALISTIQUES

[Sur RMC Découverte, l’A75, l’autre autoroute du Soleil – Le Monde, le 16/11/2021](#)  
[Vers une A75 payante ? Retour sur l’histoire de cette autoroute en cinq dates clés – La Montagne](#)

## SITES INTERNET

Site Autoroute A75 La Méridienne : [A75 : Autoroute gratuite entre Clermont-Ferrand et Béziers](#)  
[Notre réseau](#) | [DIR Massif Central](#)  
[Une nouvelle organisation, de nouveaux services](#) | [DIR Massif Central](#)  
[Eiffage Génie Civil](#) | [Viaduc de Millau](#)  
[Viaduc de Millau : Caractéristiques et Histoire](#)  
[L’autoroute A75](#)  
[EUR 50 mio pour la construction du Viaduc de Millau en France](#)  
<https://www.eib.org/fr/press/all/2007-073-France-EUR-143-millions-de-la-BEI-pour-le-Viaduc-de-Millau>  
[accueil CNA](#) | [CNA](#)  
[Aires protégées en France](#)  
| [Élargissement A75 à Clermont-Ferrand : le vaste chantier polymorphe est achevé](#)  
[Autoroute A75 \(France\) – Wikipédia](#)  
[Pas de l’Escalette – Wikipédia](#)  
[https://francearchives.gouv.fr/pages\\_histoire/39409](https://francearchives.gouv.fr/pages_histoire/39409)

## PLAQUETTE DE PRÉSENTATION DE LA DIR MASSIF CENTRAL

Disponible sur l’intranet de la DIR Massif Central

## CARTOGRAPHIE

Cartographie du Trafic Moyen Journalier Annuel et accidents mortels en 2025 : disponible sur l’intranet de la DIR Massif Central.

## TEXTES LÉGISLATIFS

[Décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes. – Légifrance](#)

[LOI n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000804607)  
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000804607>

## DOCUMENTATION ADMINISTRATIVE

[https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01859432v3/file/DATAR\\_GrdsTextes\\_AmenagementduTerritoire\\_2003.pdf](https://www.documentation-administrative.gouv.fr/adm-01859432v3/file/DATAR_GrdsTextes_AmenagementduTerritoire_2003.pdf)