

Le développement de l'A75 : une politique d'aménagement face aux déséquilibres du territoire



I/ Un réseau de transport déséquilibré



Massif Central, un massif enclavé souffrant de la multiplicité de vallées incisées dans des plateaux et n'ayant pas bénéficié depuis les 60' du développement des réseaux de transports



L'axe rhodanien (A6), un axe sans cesse renforcé qui relie Paris à Béziers (778km), au nom de la compétitivité ac l'UE et aujourd'hui saturé et facteur de dégradation environnementale



Lyon, un carrefour de communication mettant en relation Paris avec la Suisse, l'Italie et le Sud de la France, et bénéficiant de nombreux équipements qui en font une plateforme multimodale.

II/ Construire une autoroute méridienne : une politique de développement durable



L'A75, de Clermont Ferrand à Béziers (335 kms), l'autoroute la plus haute d'Europe : la route est classée autoroute en 1989 ; elle permet de proposer une alternative à l'A6 pour aller du Nord au Sud (Paris Béziers = 721 km) et donc de décharger le trafic sur l'A6 : cela répond à des préoccupations environnementales



Millau, longtemps un goulet d'étranglement, est devenu en 2004 avec la construction du viaduc en 2004 un espace de transit qui permet de mettre en relation le N et le S à l'échelle nationale, et de désenclaver le Massif Central à l'échelle régionale : cela répond à des préoccupations d'équité spatiale.