



# NŒUDS AUTOROUTIERS

Impact sur l'économie locale

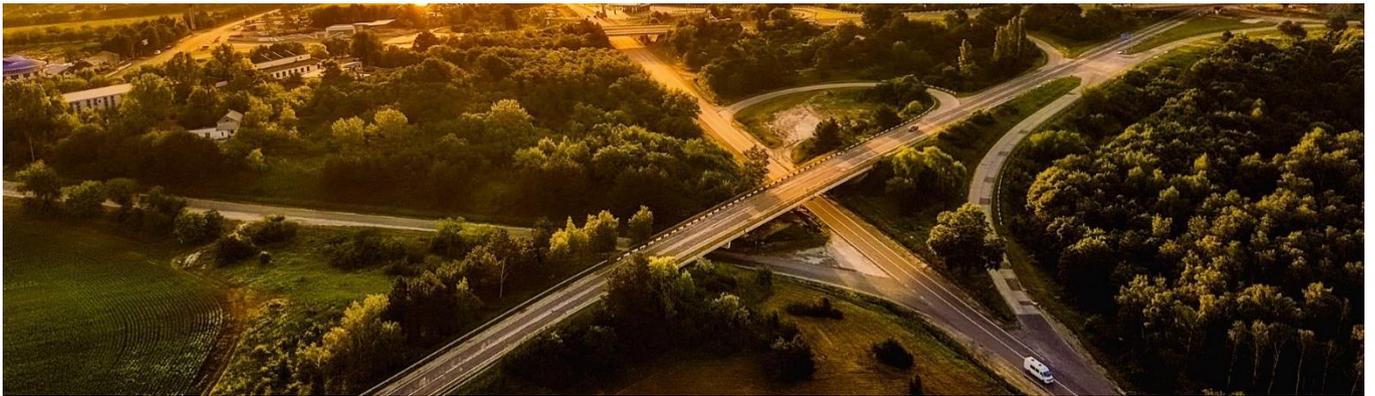
Janvier 2022

---

## **Avant-propos**

Ce document a été élaboré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne dans le cadre d'une contribution à l'Association A147 – Grand Ouest. Il a été réalisé sur la base d'une consolidation de données tierces en vue d'éclairer le débat.

# Eléments de cadrage



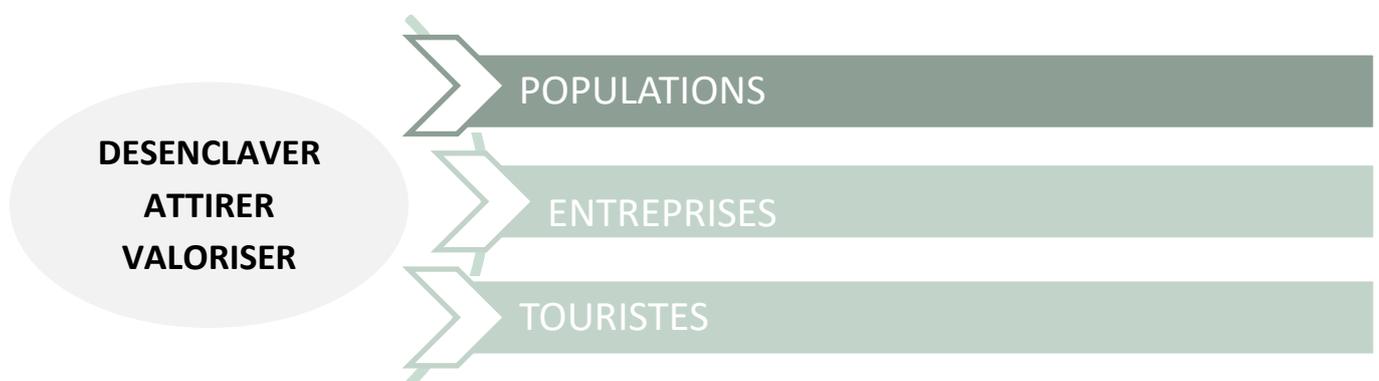
Systèmes de bretelles routières, les nœuds autoroutiers (également connus sous les noms « d'échangeurs autoroutiers » ou « bifurcations »), permettent de passer d'un réseau routier à un autre en évitant des croisements générateurs de ralentissements. Nécessitant plus d'emprise au sol et représentant un coût financier plus important qu'un rond-point ou un carrefour, ces ouvrages garantissent cependant une meilleure sécurité routière et améliorent considérablement la fluidité du trafic routier.

Véritable outil de développement économique, ces nœuds autoroutiers répondent à de nombreux besoins du territoire :

- Fonction de transit
- Fonction de contournement
- Fonction d'échanges entre les pôles urbains
- Fonction pendulaire
- Fonction touristique

## Objectifs visés

- Contribuer à l'attractivité des territoires
- Accélérer le développement du territoire



# Chiffres clés

## Les échangeurs du réseau routier français concédé

Source : [data.gouv.fr](http://data.gouv.fr)

# 226

nœuds autoroutiers (201)  
et échangeurs mixtes (15)

# Août 1966

date de mise en service du premier nœud  
autoroutier (bifurcation A7-A9 à Orange)

# 5

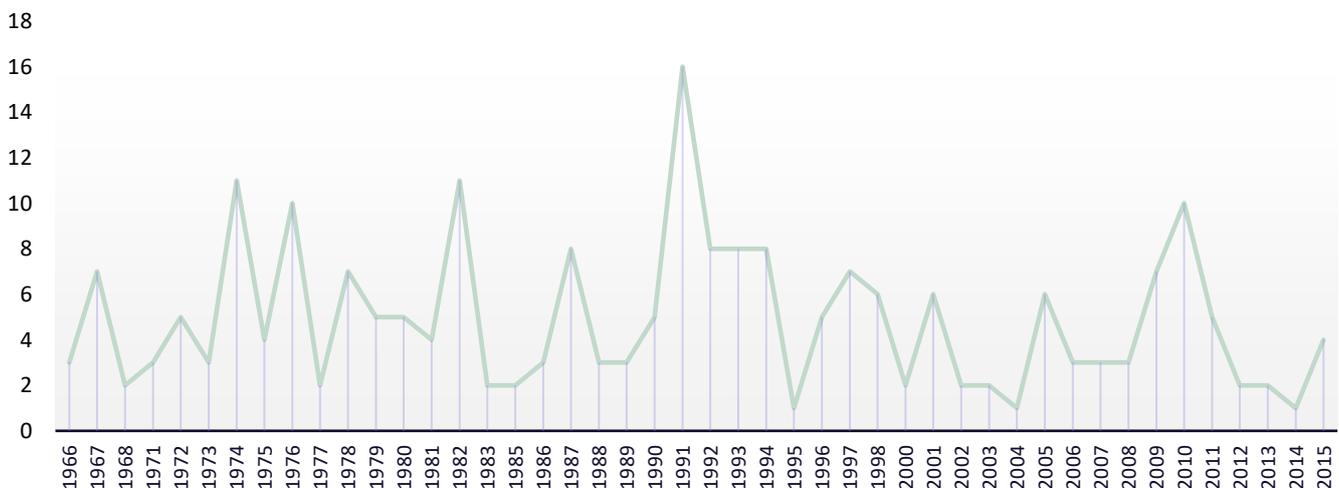
nœuds autoroutiers créés  
en moyenne par an depuis 1966

# 86

autoroutes concernées

## Evolution du nombre de mises en service de nœuds autoroutiers entre 1966 et 2015

Source : [donnees Data.gouv.fr](http://donnees.data.gouv.fr)



## Détail des nœuds autoroutiers par société concessionnaire

Source : données Data.gouv.fr

Société	Nombre d'autoroutes concernées	Nombre de nœuds autoroutiers
ADELAC	2	2
ALIENOR	2	2
ALIS	1	1
APRR	33	50
ARCOUR	2	3
AREA	12	17
ASF	30	45
ATMB	6	6
COFIROUTE	16	22
ESCOTA	7	9
SANEF	24	32
SAPN	13	18
—	17	19

## Détail du nombre de nœuds autoroutiers par autoroute

Source : données Data.gouv.fr

Nombre de nœuds par autoroute	Autoroutes concernées
9 nœuds	A10 / A13 / A4 / A40
7 nœuds	A29 / A46 / A71
6 nœuds	A11 / A26 / A41 / A43 / A6 / A89
5 nœuds	A31
4 nœuds	A19 / A28 / A39 / A5 / A52 / A61 / A62 / A64 / A8 / A9
3 nœuds	A1 / A16 / A42 / A432 / A7 / A85
2 nœuds	A2 / A34 / A344 / A36 / A410 / A466 / A48 / A54 / A620 / A65 / A68 / A719 / A77 / A83
1 nœud	A105 / A131 / A132 / A139 / A14 / A140 / A150 / A154 / A20 / A311 / A315 / A391 / A404 / A406 / A411 / A41N / A430 / A49 / A50 / A500 / A501 / A520 / A57 / A5A / A641 / A645 / A66 / A680 / A701 / A701W / A711 / A714 / A72 / A75 / A7N / A81 / A813 / A837 / A87 / A87N / A89B



---

# Impacts sur l'économie locale

## Effets sur le trafic routier : un enjeu de sécurité routière

Réalisés dans le but d'améliorer la fluidité du trafic routier, les nœuds autoroutiers permettent de séparer les flux de circulation afin de décharger les grands axes routiers existants. Construits à partir des années 60, principalement en région parisienne (avant de se développer en milieu rural), ces ouvrages limitent les risques de ralentissements et de bouchons et permettent de renforcer la sécurité routière. Même si une majorité d'entre-eux revêt la forme d'un ouvrage routier assez simple (type échangeur), d'autres se positionnent comme de véritables infrastructures multimodales intégrant des équipements structurants (gare routière et/ou ferroviaire, pôle commercial, zone d'activités...).

### Exemple de nœuds autoroutiers

Nœud	Année de mise en service	Type de nœud	Flux de véhicule
Porte de Bagnolet (93)	1969	Plus grand échangeur européen Gare routière Centre commercial	300 000 véhicules/jour
Sevenans (Territoire de Belfort)	2019	Réaménagement complet pour faciliter l'accès aux équipements structurants à proximité immédiate (hôpital, gare TGV, ZA)	107 000 véhicules/jour
Chambery (73)	Prévue 2022	Création d'une nouvelle bretelle pour fluidifier la gare de péage Chambery Nord	60 000 véhicules/jour
Saint-Pardoux-l'Ortigier (19)	2015	Bifurcation A89/A20 (4,5kms)	10 000 véhicules/jour

Au-delà de renforcer la sécurité routière, ces infrastructures participent à améliorer le confort des usagers de la route qui réalisent des économies en termes de temps et de carburant.

Enfin, la réalisation de ces ouvrages s'accompagne très souvent de projets d'aménagements complémentaires (création d'aires de covoiturage, réaménagement de plateformes péages vieillissantes...) participant à améliorer l'attractivité du territoire.

## Effets sur l'attractivité des territoires : un catalyseur de développement

La mise en service de nœuds autoroutiers impacte directement le paysage socio-démographique et socio-économique des territoires et accélère leur développement, notamment en milieu rural. Cet impact reste plus limité dans les territoires les plus urbains qui disposent déjà d'une certaine attractivité.

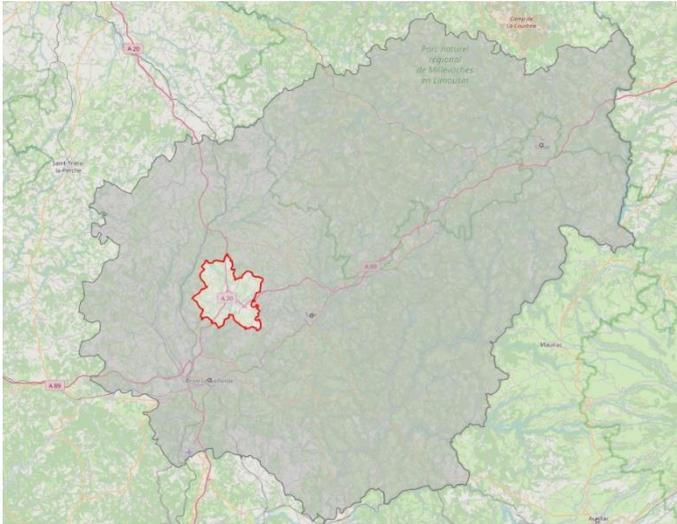
### Tendances communes observées sur les territoires couverts par un nœud autoroutier (milieu rural)

- Augmentation de la densité de population dans les communes limitrophes
- Des soldes migratoires et naturels positifs ou qui le deviennent
- Une augmentation de la population active
- Un revenu fiscal de référence qui augmente (installation de CSP + [cadres])
- Accueil de ménages qui travaillent plus loin (déplacements plus rapides)

### Tendances opposées (fonction des politiques locales mises en œuvre)

	Mise en place de politiques volontaristes locales	Absence de volontés politiques locales
Commerces de proximité	Actions en faveur du maintien du commerce de proximité (ex : rachat immobilier par la collectivité, accompagnement des porteurs de projets...) Développement de structures qui proposent de nombreux services (multiservices ruraux) Implantation d'activités génératrices d'emplois	Vacance commerciale importante et désertification commerciale des centres-bourgs (pertes d'emplois) Des secteurs d'activité particulièrement touchés : alimentation, CHR et stations-services
Equipements et services	Développement de services et équipements structurants, principalement communautaire (équipements sportifs, MSP, tiers lieux...)	Désertification médicale, fermeture des services publics...
Tourisme	Actions de valorisation touristique, développement d'une offre en restauration et hébergement attractive	Absence d'offre en restauration et hébergement Offre limitée aux établissements types gîtes et chambres d'hôtes

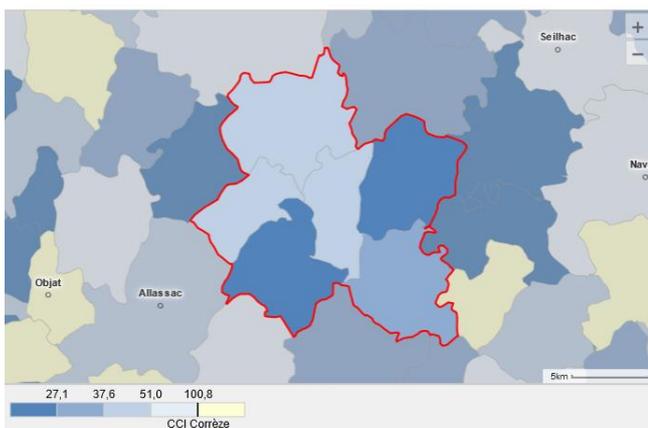
## Exemple du bassin de vie de Saint-Pardoux-l'Ortigier (nœud autoroutier A20/A89 mise en service en 2015)



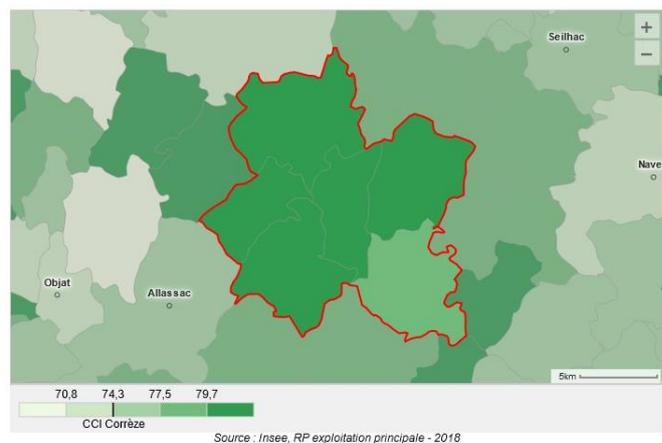
### Impacts sur le territoire

- Augmentation de la densité de population dans les communes limitrophes
- Amélioration des soldes naturels et migratoires
- Accueil de ménages avec familles
- Augmentation du revenu fiscal de référence (accueil de CSP +)
- Espace de moins en moins agricole
- Montée en puissance des entreprises du secteur de la construction
- De plus en plus d'actifs et qui travaillent plus loin
- Impact très limité sur l'activité économique de proximité

### Indice de concentration de l'emploi



### Taux d'activité des 15-64 ans



---

## Effets sur l'activité économique : un accélérateur de tendances

Les nœuds autoroutiers se révèlent être de véritables outils de développement économique territorial permettant de favoriser la création d'activités. L'analyse des infrastructures présentes montre que la réalisation de ces ouvrages va de paire avec le développement de projets de zones d'activités. Pour de nombreux élus locaux, il s'agit d'une opportunité pour implanter de nouvelles activités économiques à un emplacement géographique stratégique : foncier attractif, accessibilité, visibilité, offre de services dédiés (offre clé en main pour les entreprises). Rares sont les territoires qui ne disposent pas de zones d'activités à proximité immédiate de ces nœuds autoroutiers. De nombreux projets d'agrandissement, de modernisation de zone sont d'ailleurs actuellement à l'étude.

Autre phénomène observé, la périphérisation des équipements structurants : implantation de grands équipements sportifs, établissements hospitaliers... à proximité immédiate de ces ouvrages. Ces infrastructures ont également un impact non négligeable sur la concurrence entre les entreprises et impose un effort d'adaptation aux établissements déjà en place. L'impact économique en termes d'emplois, plus facilement mesurable, est quant à lui, toujours très positif : création d'emplois directs, indirects et de proximité (sous-traitance).

### Impacts sur les entreprises

- Améliore la relation clients-fournisseurs
- Crée de nouveaux marchés/débouchés
- Engendre des retombées économiques en termes d'emplois
- Impulse les relocalisations et l'ouverture d'établissements secondaires
- Favorise la croissance exogène
- Encourage la modernisation/développement des établissements
- Met en difficultés certains secteurs d'activités (alimentation, débit de boissons, restaurants et stations-services) notamment en milieu rural pour les communes qui ne sont plus traversées.

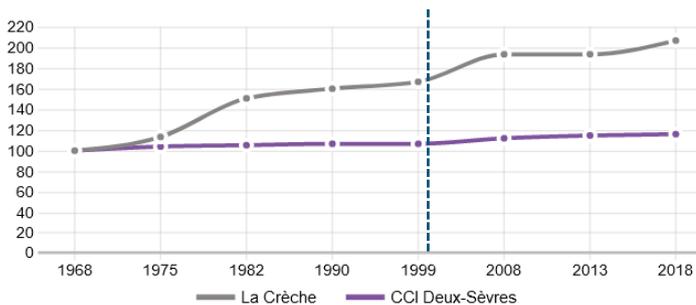


## Evolution du territoire depuis la mise en service du nœud autoroutier (2001)

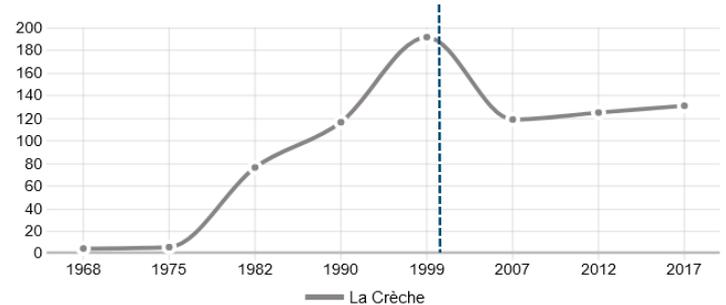
Source : data.gouv.fr

Démographie	Augmentation de la population Soldes migratoires et naturels positifs Densité de population en hausse à proximité
Logement	Offre de logements plus étoffée
Emploi	Indice de concentration de l'emploi en hausse Plus d'emplois et moins de chômage Montée en puissance des CSP + (cadres et professions supérieures) au détriment des agriculteurs et ouvriers
Tissu économique	Augmentation du nombre d'implantations d'entreprises Economie tournée vers les secteurs de l'industrie et des services au détriment du commerce, notamment des activités d'hôtellerie-restauration

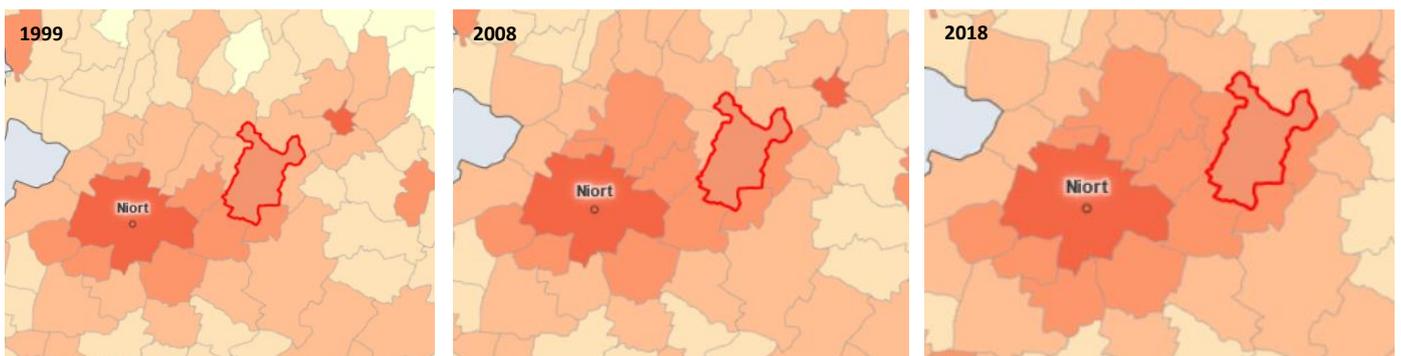
### Evolution de la population



### Evolution du nombre de chômeurs



### Evolution de la densité de population



Il est également important de préciser que l'impact territorial de la création d'un nœud autoroutier se fait sentir alors même que les travaux n'ont pas débuté. En effet, l'analyse des territoires concernés montre que le paysage socio-démographique et socio-économique commence à évoluer dès la qualification « d'utilité publique » de l'aménagement. C'est également à partir de ce moment que de nombreux projets économiques (ex : création de zones d'activités) émergent, portés par les politiques locales.

---

# Synthèse

## ENJEUX SUR LE TRAFIC ROUTIER

- Amélioration de la fluidité du trafic (évite les ralentissements et bouchons)
- Renforcement de la sécurité routière (baisse de l'accidentologie)
- Hausse du confort des usagers (gain de temps et économie de carburant)
- Maintien et développement d'infrastructures (développement des aires de co-voiturage, réaménagement de plateformes péages vieillissantes...)

## ENJEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Contribution à faciliter les déplacements des habitants (déplacements quotidiens, flux domicile-travail) et à assurer une meilleure desserte vers les équipements et services de proximité
- Amélioration de la qualité de vie des riverains (baisse des nuisances sonores liées au trafic, sécurisation des traversées de centre-bourg)
- Participation à l'installation de nouvelles populations
- Renforcement de l'image du territoire (effet vitrine) et son attractivité touristique

## ENJEUX SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Implantation de nouvelles activités économiques et modernisation de l'offre existante
- Création d'emplois (directs, indirects et de proximité)
- Amélioration des relations interentreprises (clients-fournisseurs)
- Participation au développement de nouveaux équipements structurants

## POINTS DE VIGILEANCE

- Des effets qui restent néanmoins difficiles à mesurer car ils ne sont ni systématiques, ni uniformes sur les territoires
- Faible impact sur le commerce de proximité, notamment en milieu rural
- Impact négatif sur l'économie locale (fuite d'activités) en l'absence de politiques locales adaptées