

BILAN LOTI DE L'AUTOROUTE A65 PAU – LANGON – VOLET SOCIO-ÉCONOMIQUE

Volet A – Synthèse V2 – 26 mai 2016



PLAN

□ PRÉAMBULE

□ VOLET TERRITOIRES ET ÉCONOMIE LOCALE

- AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DÉMOGRAPHIE
- EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
- PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS

□ VOLET TRANSPORT ET ÉCONOMIE DE L'OPÉRATION

- TRAFICS ROUTIERS
- ACCIDENTOLOGIE
- TEMPS DE PARCOURS
- AUTRES MODES DE TRANSPORTS
- ÉCONOMIE DE L'OPÉRATION

1 / PRÉAMBULE



PRÉAMBULE

Présentation de l'autoroute A65

Maîtrise d'ouvrage
A'liénor

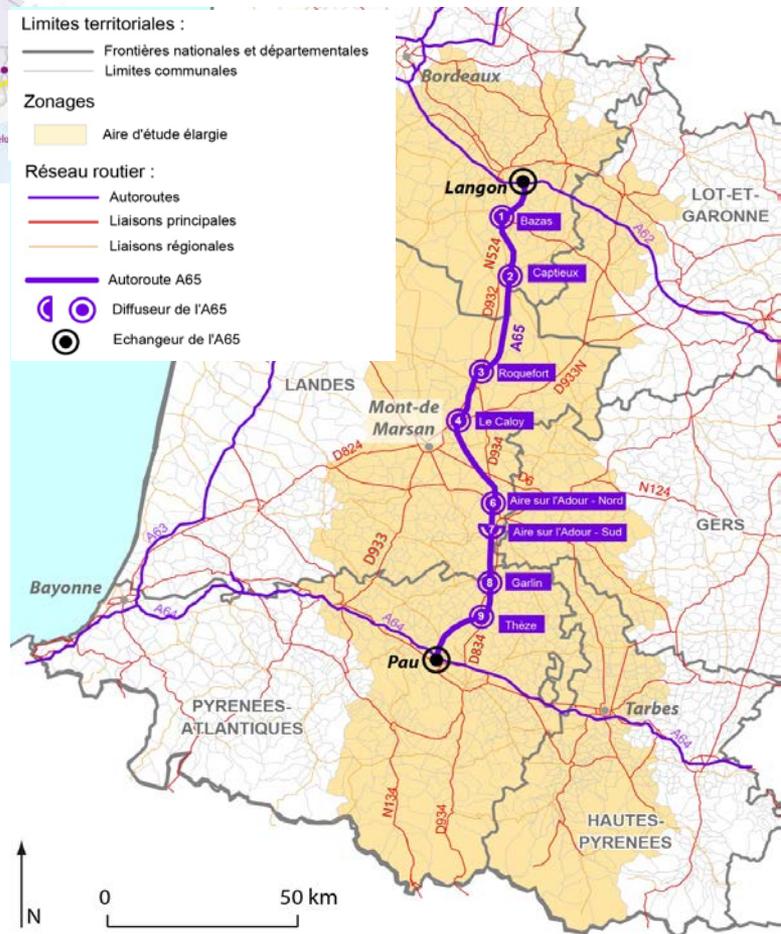
Axe de 150 km, connecté à l'A62 Bordeaux-Toulouse au nord (à l'Est de Langon), et à l'A64 Bayonne-Toulouse au sud (à l'Ouest de Pau)

Mise en service en décembre 2010

8 diffuseurs

3 départements traversés : Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantiques

Tracé qui suit peu ou prou celui de l'itinéraire historique entre Langon et Pau (N524, D932, D934, D834)



PRÉAMBULE

Contexte réglementaire : Bilan LOTI

Obligation de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982, et de son décret d'application de 1984

Plusieurs objectifs :

- Estimer qualitativement et si possible quantitativement les effets de l'opération dans les domaines économiques et sociaux
- Puis les rapprocher avec les prévisions formulées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP (Déclaration d'Utilité Publique)
- Expliquer les éventuels écarts constatés entre effets observés et effets prévus

PRÉAMBULE

Méthodologie générale

Deux grandes thématiques :

- Effets en matière de déplacements (trafics, sécurité, conditions de circulation) et sur l'économie de l'opération (coûts de construction et d'exploitation, rentabilité socio-économique pour la collectivité)
- Effets sur les territoires et l'économie locale (aménagement du territoire, démographie / urbanisation, emploi et développement économique, principaux secteurs d'activités)

Méthodologie :

- Durant la période de travaux : évaluation des effets du chantier
- Conduite d'entretiens (30) auprès d'acteurs du territoire (institutionnels, économiques, politiques)
- Analyse documentaire
- Exploitation de données statistiques
- Utilisation d'un modèle de trafic

PRÉAMBULE

Conduite de 30 entretiens

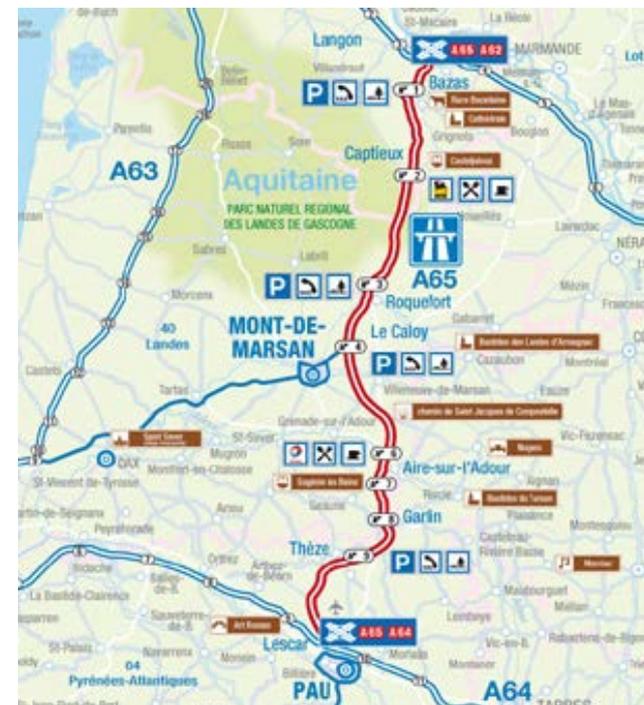
Structure	Interlocuteur
CR Aquitaine	M. PROVINCE – Adjoint au DGA M. ESPONDA – Chargé de mission tourisme
CG de Gironde	M. PEZAS – Directeur des infrastructures Mme CORBES – Directrice cohésion territoriale et coopération européenne
CG des Landes	M. MIMOT – Directeur développement territorial
CG des Pyrénées-Atlantiques	M. PUAUX – DG par intérim M. BLANCHET – Directeur Aménagement et équipement
CCI des Landes	M DUCASSE - Directeur Général
CCI de Pau Béarn	M. TURPIN - Manager département développement territorial
CDT des Landes	M. LALANNE – Directeur
CDT des Pyrénées-Atlantiques	Mme BARTHES-CAZAL – Pôle et observatoire
Hautes-Pyrénées Tourisme	Mme. PELIEU – Directrice
Chambre d’Agriculture des Landes	M. LAFUENTE – Directeur Général Services
Chambre d’Agriculture des Pyrénées-Atlantiques	M. LAFARGUE – Directeur territoire Promotion et Agriculture de proximité
Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest	M. RIELLAND - Juriste
Port de Bordeaux	M. DOMENS – Chargé de développement

PRÉAMBULE

Conduite de 30 entretiens (suite)

Structure	Interlocuteur
Marsan Agglomération	Mme DESAIGUES – DGS M. LEDOS – Chargé de développement économique
CA Pau Pyrénées	M. GUICHARD – Mission économie, recherche et enseignement supérieur
CC du Bazadais	M. BAILLE – Président M. DUBERNET – Vice-Président
CC Landes d'Armagnac	Mme JULIARD – Chargée de développement économique
CC Aire sur l'Adour	M. CABE – Président
CC Luys en Béarn	M. HIELLE – Responsable pôle développement économique
CC Canton de Garlin	Mme BARUSSAUD – DG M. CAMBAYOU – Chargé de mission économique
Office du Tourisme d'Aire-sur-l'Adour	Mme DUPOUTS – Directrice Office du tourisme d'Aire-sur-l'Adour
SNCF Réseau	Mme RODIER – Chef de l'unité Voyageurs – Pôle Clients et Services
SNCF Intercités	Michel KNIPPER – Directeur SNCF – Intercités - Direction déléguée Méditerranée Atlantique
Autonomie d'Aragon	M. GASCON – Directeur Général Mobilité et Infrastructures M. OLIVER – Directeur Fundacion Transpirenaica
Université de Bordeaux	Mme BENEJAT – Directrice de l'Observatoire de la formation et de la vie universitaire
Université de Pau et des Pays de l'Adour – Site de Pau	M. BRAUD – Vice-Président de l'UPPA
Université de Pau et des Pays de l'Adour – Site Mont-de-Marsan	M. STOUFFS – Directeur de l'IUT des Pays de l'Adour
Total	Marc BOURDAT – Délégué régional Grand Sud-ouest à la direction de la communication de Total SA
Caillor	Société CAILLOR – Accueil

1/ VOILET TERRITOIRES ET ÉCONOMIE LOCALE



Aménagement du territoire

A l'échelle macro-géographique, des effets d'A65 globalement conformes à ceux de la DUP

Une amélioration de l'accessibilité, voire un désenclavement du territoire

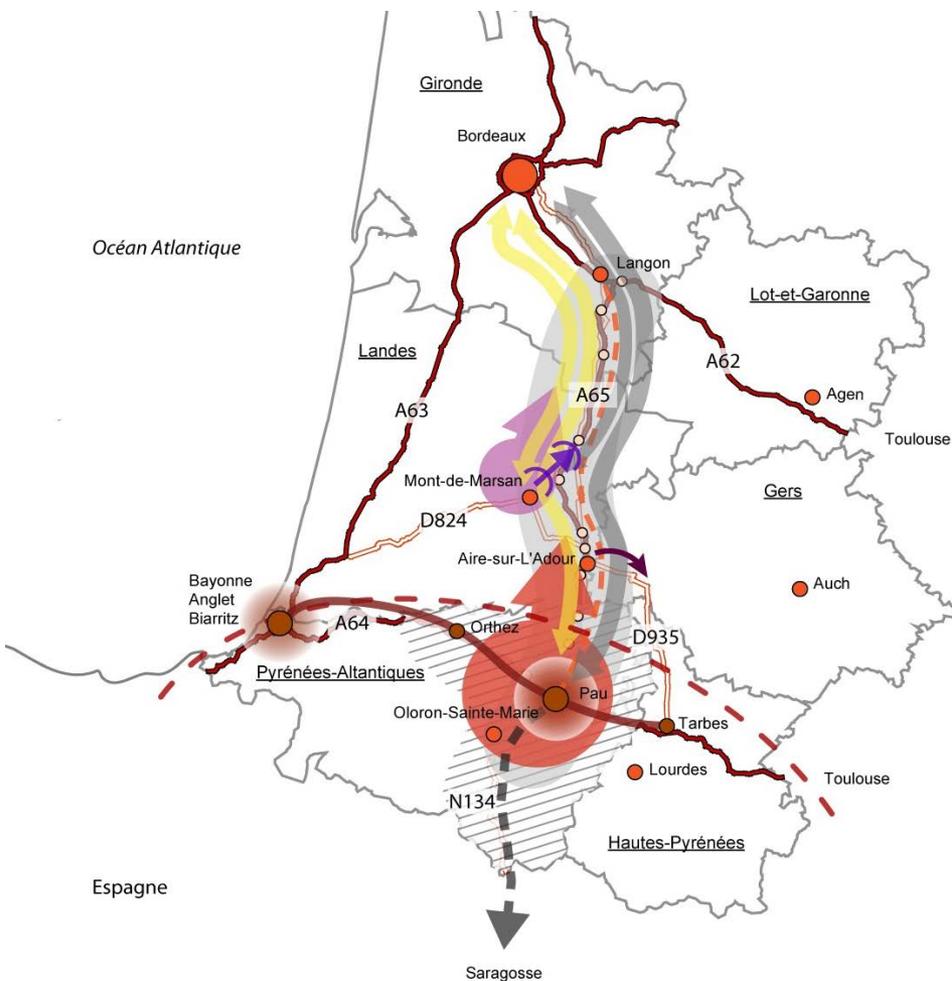
Un renforcement des relations entre territoires

Une contribution à la cohésion de l'espace aquitain

Des effets contrastés géographiquement (Pau / Béarn / Pyrénées-Atlantiques, Mont-de-Marsan, Aire-sur-l'Adour



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DÉMOGRAPHIE



Amélioration de l'accessibilité

- Désenclavement du territoire (notamment l'Est des Landes et les Pyrénées-Atlantiques)
- Nombreux diffuseurs, vecteurs d'irrigation du territoire
- Gains de temps Bordeaux - Pau et Bordeaux - Mont-de-Marsan
- Maillon manquant Pau-Oloron-Somport-Saragosse

Renforcement des relations entre territoires

- Relations Pau-Bordeaux (administration, tourisme, industrie, enseignement supérieur et recherche)
- Relations Landes-Bordeaux
- Peu de relations inter-territoriales le long de l'A65

Contribution à la cohésion de l'espace régional aquitain

- Affirmation du Béarn, comme pôle du Sud-Ouest

Des effets sur l'aménagement du territoire contrastes géographiquement

Pau, le Béarn et les Pyrénées-Atlantiques

- Un espace bipolaire (Pays Basque, Béarn)
- Un fonctionnement Est-Ouest, en lien avec le piémont pyrénéen (Bayonne-Orthez-Pau-Tarbes)
- Une inscription dans un vaste espace transfrontalier franco-espagnol
- Une ouverture du Béarn vers le Nord

Mont-de-Marsan

- Une ouverture (notamment vers le Nord)
- Une dynamique économique et démographique vers le Nord-Est (en direction de l'A65)

Aire-sur-l'Adour

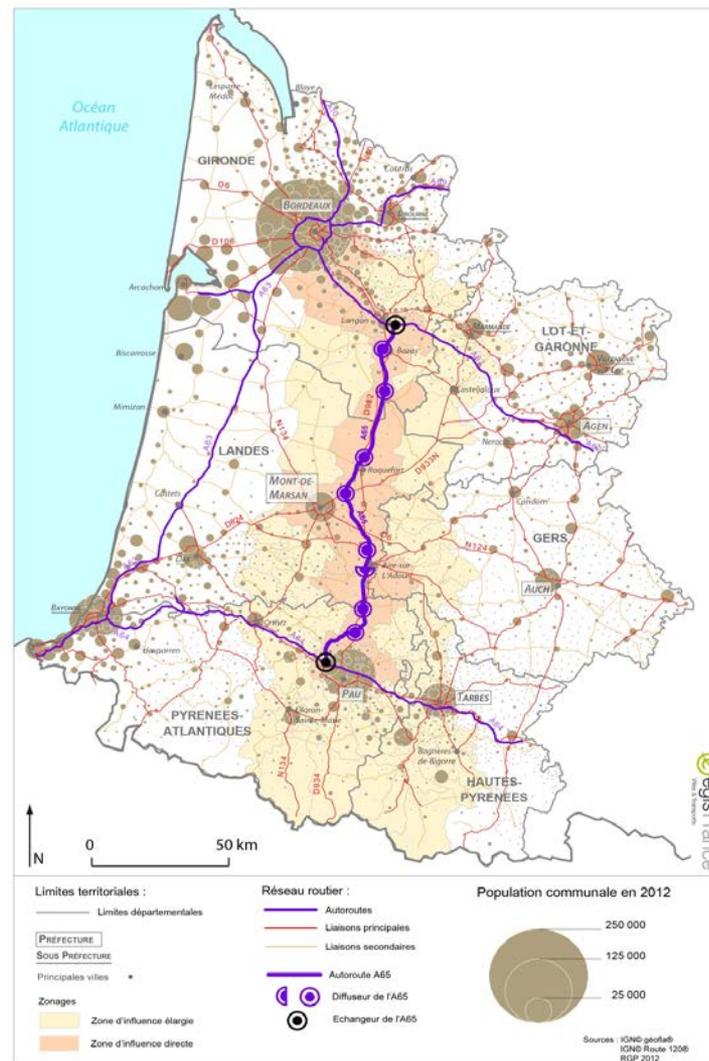
- Avec l'A65 et la déviation Nord (bretelle routière), le dessin d'un axe de développement vers le Gers

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DÉMOGRAPHIE

Démographie

Des effets différents de ceux attendus dans le dossier DUP qui prévoyait qu'A65 favoriserait la diffusion de l'urbanisation et du développement démographique

Pas d'effets d'A65 sur l'urbanisation et l'attractivité démographique, ni sur l'immobilier et le foncier



EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

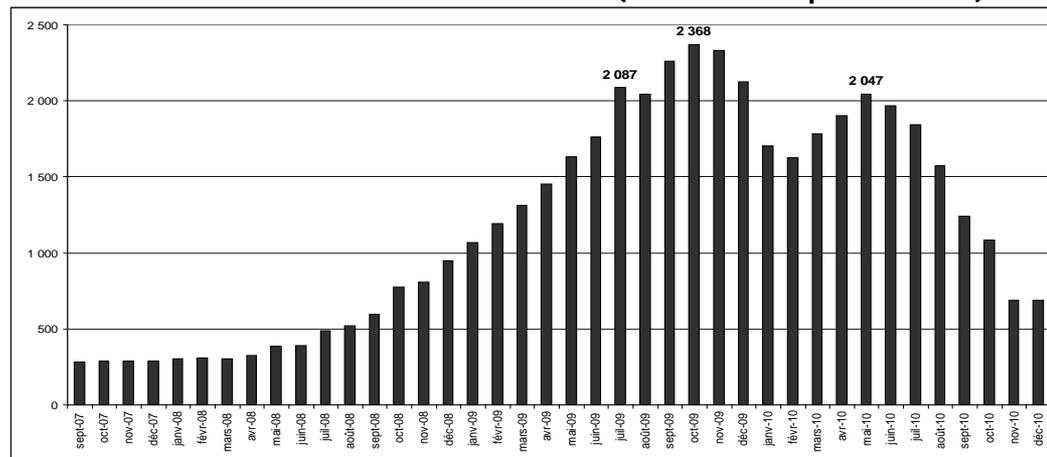
Effets du chantier de l'A65

- 3 années de construction (de l'autoroute)
- 3925 emplois.an directs

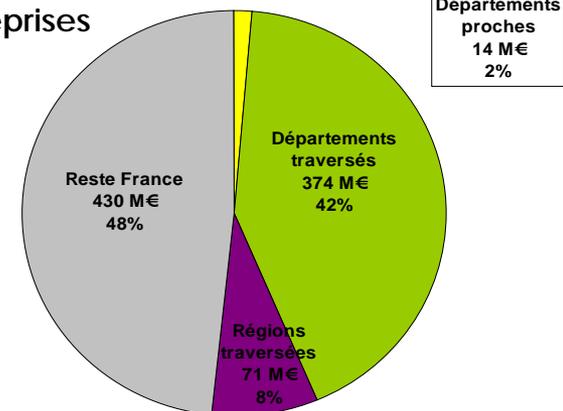
42% des montants des marchés attribués aux départements traversés par l'A65

28 M€ de retombées du chantier sur l'économie locale (hébergements, restauration)

Effectifs mensuels sur le chantier d'A65 (nombre de personnels)



Montants des marchés selon la localisation des sièges sociaux des entreprises



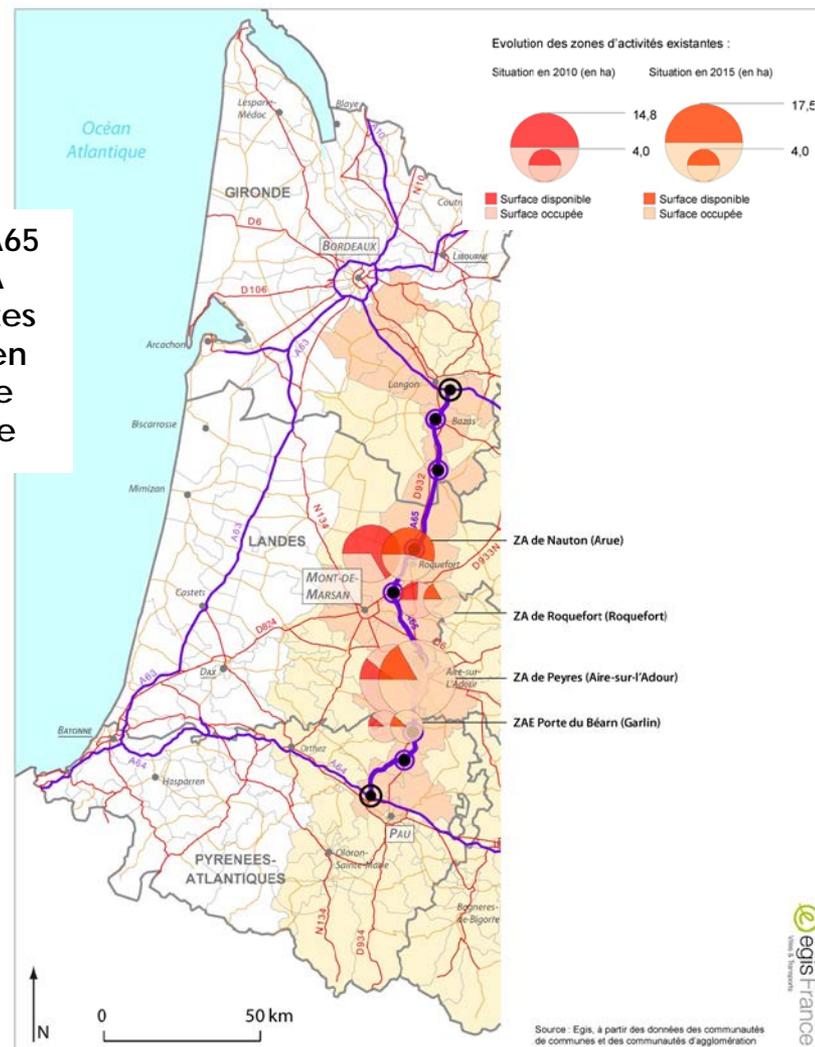
EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Effets de l'A65 sur les zones d'activités

Peu d'effets sur les ZA préexistantes à la mise en service d'A65

Seulement 4 ZA préexistantes à la mise en service de l'A65 ont enregistré des effets sur la commercialisation de leur foncier et à hauteur de 4 ha en tout

Effets de l'A65 sur les ZA préexistantes à la mise en service de l'autoroute



EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

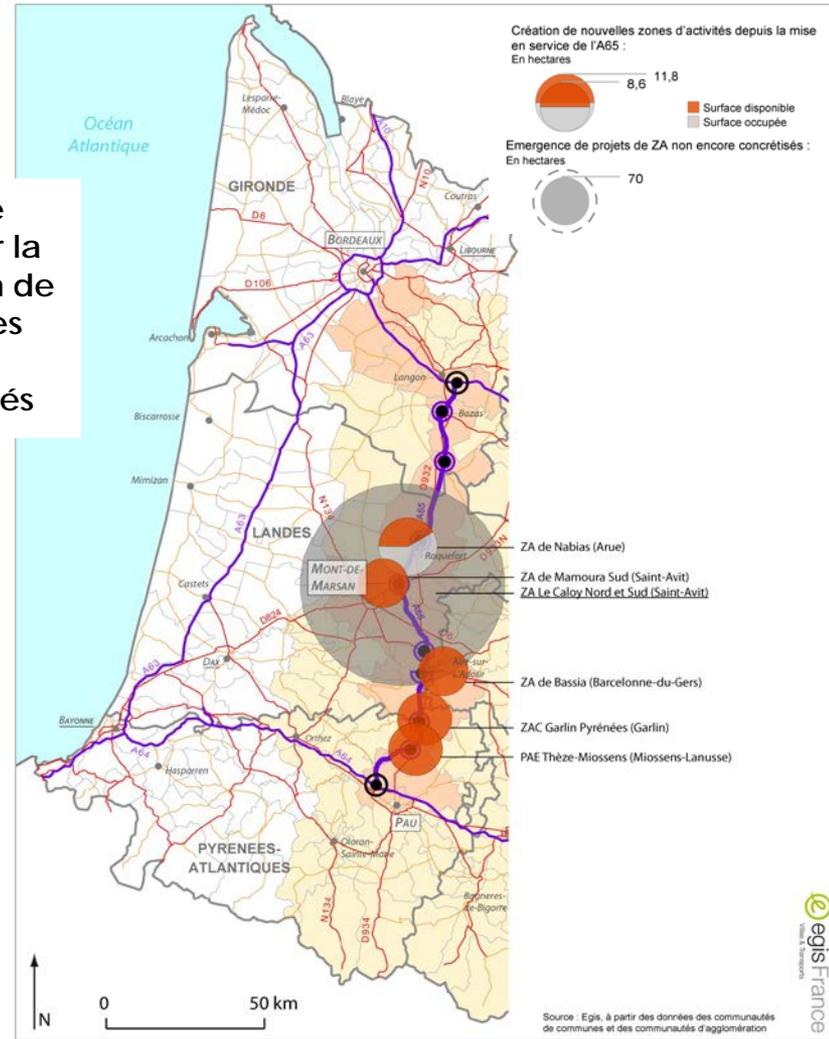
Des effets avant tout sur les projets de ZA

De nombreuses réalisations de ZA depuis la mise en service d'A65, à hauteur de 93 ha au total (dont 6,9 ha de commercialisés)

70 ha supplémentaires sont prévus (ZA du Caloy)

Pas de mise en cohérence des projets de ZA le long d'A65 ; pas d'approche globale à l'échelle de l'axe ; perspective de surabondance de l'offre économique

Effets de l'A65 sur la création de nouvelles zones d'activités



PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Agriculture

Chantier :

- | Globalement chantier bien passé ; mise en place de protocoles d'accompagnement de l'A65
- | Barreau d'Aire-sur-l'Adour a servi d'expérience pour l'A65
- | Insertion foncière satisfaisante



Flux de produits :

- | Pas d'effets flagrants
- | Sans doute des effets sur l'acheminement des produits laitiers et produits carnés
- | Effets positifs sur la filière équine dans le secteur de Pau

► Effets sur l'agriculture globalement conformes à ceux attendus dans la DUP

PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Industrie

- | Les effets concernent avant tout le Béarn (gains d'accessibilité, élargissement des aires de chalandise des entreprises notamment en lien avec Bordeaux)
 - | Effets sur certaines filières : aéronautique, agro-alimentaire, recherche pétrolière, chimie
- ▶ Effets sur l'industrie globalement conformes à ceux attendus dans la DUP

Commerces

- | Peu d'effets d'A65 sur les activités commerciales, y compris le long de l'axe historique alors que le dossier DUP prévoyait des effets négatifs
 - | Seule exception, la stratégie de Leclerc dans le secteur d'Aire-sur-l'Adour
- ▶ Effets sur les commerces différents de ceux attendus dans la DUP

PRINCIPAUX SECTEURS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Tourisme

- | L'A65 ne dessert pas la partie la plus touristique des 3 départements traversés
 - | L'A65 rend le territoire plus accessible
 - | L'A65 offre plus de confort pour accéder aux stations thermales d'Eugénie-les-Bains (Landes) et Barbotan (Gers) proches d'A65
 - | L'A65 facilite l'accès aux Pyrénées, notamment aux stations de ski de la part des Bordelais
- ▶ Effets globalement moindres que ceux attendus dans la DUP

Enseignement supérieur

- | A65 a sans doute eu des effets sur l'accessibilité et l'attractivité de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (Pau ; Mont-de-Marsan)
 - | Les relations entre Bordeaux et Pau sont facilitées
- ▶ Effets plus importants que ceux attendus dans la DUP

2/ VOILET TRANSPORT ET ÉCONOMIE DE L'OPÉRATION



TRAFICS ROUTIERS

Trafics actuels sur A65

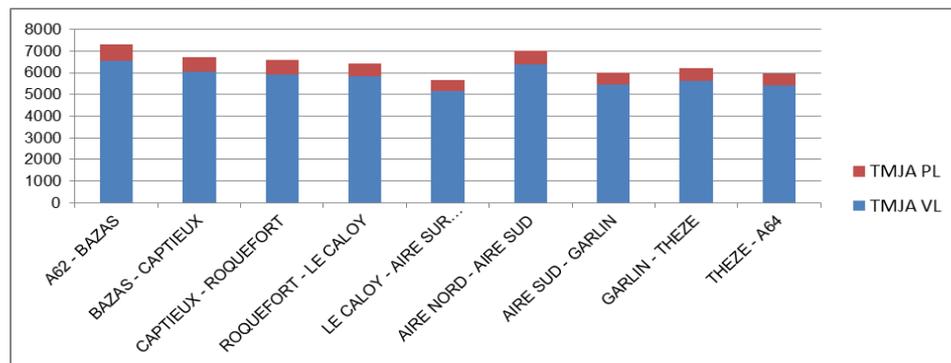
En 2014, 6300 véh. / jour
(5700 VL + 600 PL)

Selon les sections,
entre 5700 et 7300 véh. / j

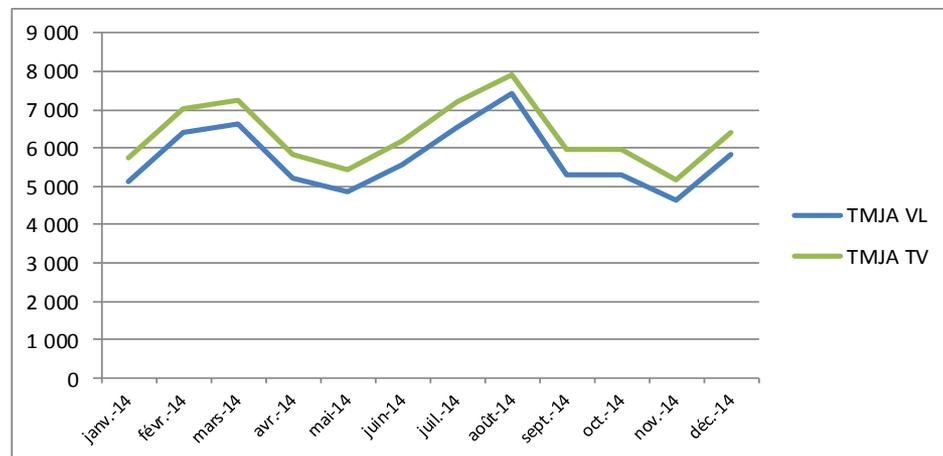
9 à 10% de PL

Saisonnalité légèrement
marquée
(fév-mars ; juillet-août)

Trafics par sections sur l'A65 en 2014



Variation saisonnière des trafics sur l'A65 en 2014



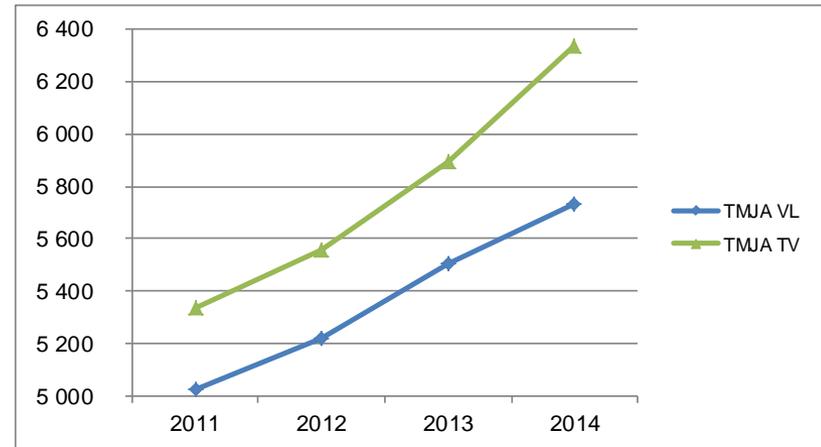
TRAFICS ROUTIERS

Evolution des trafics sur A65

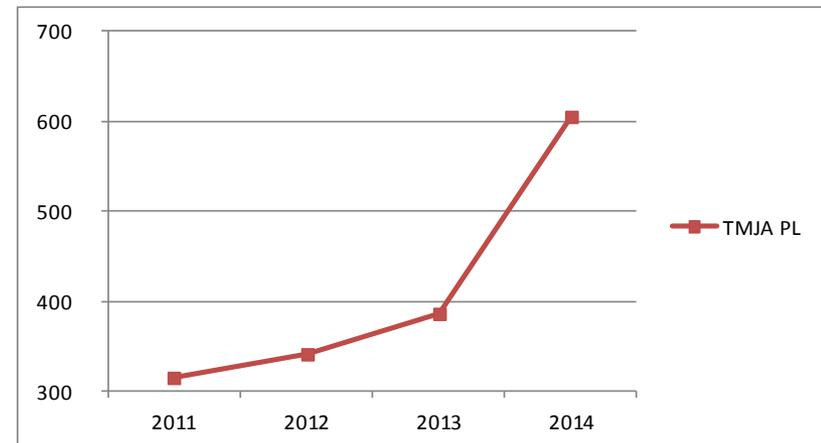
TMJA VL : +4-5% / an en moyenne (montée en charge du trafic, adaptation progressive des comportements des usagers, effets des aménagements sur réseaux routiers concurrents)

TMJA PL : forte augmentation 2013-2014 du fait des interdictions de PL sur RD et RN à partir de juillet 2013

Evolution des TMJA TV et VL sur l'A65



Evolution des TMJA PL sur l'A65



Reports de trafics depuis les autres itinéraires vers l'A65

- | **Environ la moitié du trafic VL d'A65 provient de l'axe historique.**
Le reste provient de 3 itinéraires principaux : Bordeaux-Pau (15%), Bordeaux – Mont-de-Marsan par l'A63 Nord et la RD834 (10%), Lot-et-Garonne – Mont-de-Marsan – Orthez par la RD933 (10%)
- | **Avant la mise en place de l'interdiction de circulation des PL sur la RD932, le trafic PL sur l'A65 s'expliquait essentiellement par des reports de trafic depuis l'axe historique**
- | **Depuis la mise en place de l'interdiction de circulation des PL sur l'axe historique, l'A65 a capté environ 60% du trafic PL reporté de la RD932 suite à sur la RD932 ; le reste du trafic PL s'est reporté sur la RD834 (environ 30% du trafic PL reporté) et dans une moindre mesure sur la RD933 Nord (environ 10% du trafic PL reporté).**

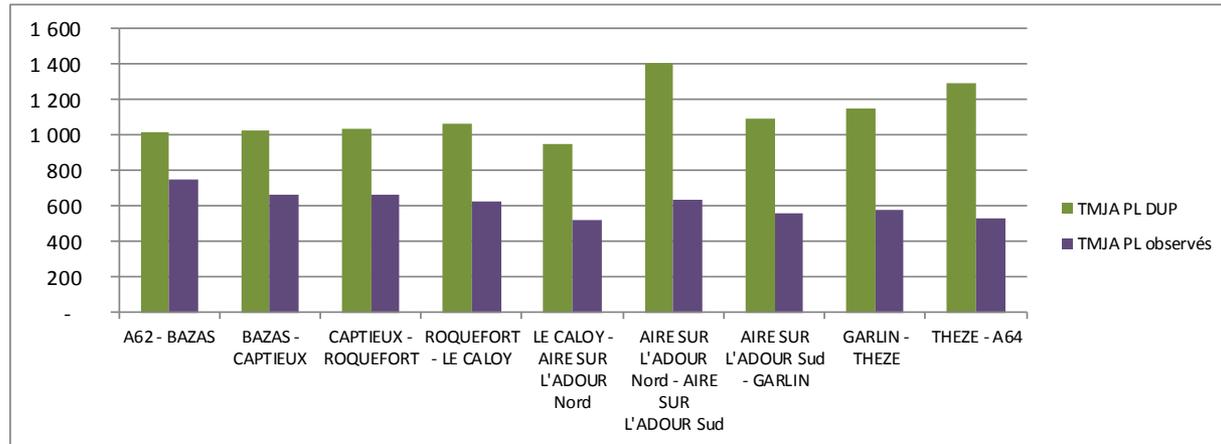
TRAFICS ROUTIERS

Écarts de trafics entre les prévisions de la DUP et les observations actuelles

PL :

- Des écarts significatifs (trafic observé inférieur de 30% à 60% aux prévisions de la DUP selon les sections analysées)
- Facteurs explicatifs :
 - tarifs des péages prévus à la DUP en deçà des tarifs d'A65 observés en 2015
 - taux de croissance du PIB pris en compte pour les prévisions de trafics PL de la DUP (1,9% par an), supérieur à l'évolution réelle du PIB sur la période 2006-2014 (0,8% par an)

Comparaison des trafics PL estimés lors de la DUP et observés en 2014 sur l'A65



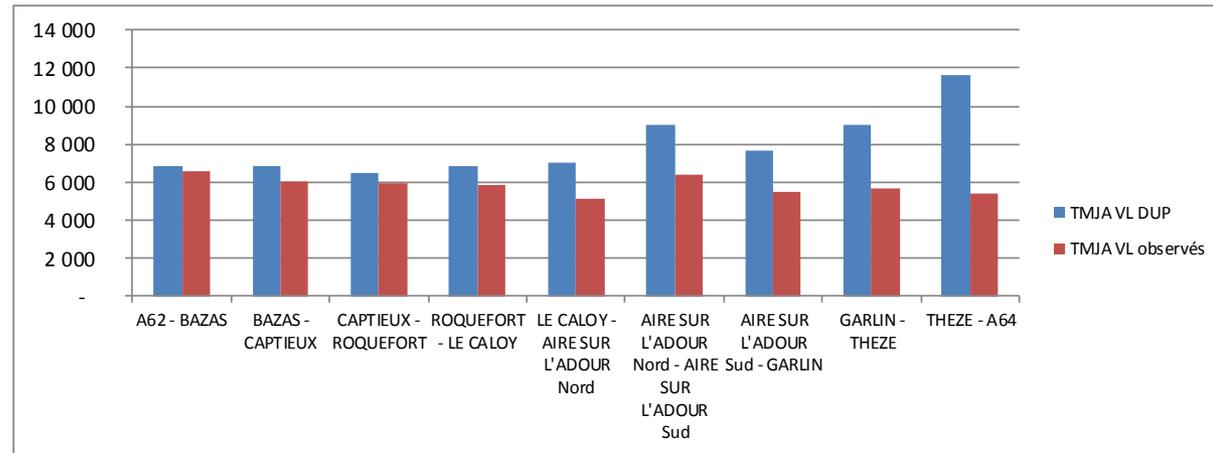
► les trafics découlant des estimations se trouvent donc surestimés

TRAFICS ROUTIERS

VL :

➤ Des écarts entre les trafics prévus par la DUP et les trafics observés en 2014 moins importants que pour les PL

Comparaison des trafics VL estimés lors de la DUP et observés en 2014 sur l'A65



➤ Des écarts modérés sur les sections situées entre Langon et Aire-sur-l'Adour, et importants entre Aire-sur-l'Adour et Pau.

➤ Facteurs explicatifs :

- hypothèses de prévisions de trafic inscrites à la DUP trop optimistes, et trafics surestimés.
- tarifs de péage prévus à la DUP en deçà de ceux observés
- absence des échangeurs d'Uzein et des Arbouts prévus à la DUP

ACCIDENTOLOGIE

Diminution du nombre d'accidents et de victimes sur l'axe historique entre Pau et Langon sur la période 2006-2014

Avant 2011, l'axe historique était globalement plus accidentogène

En empruntant l'A65 plutôt que l'axe historique, un automobiliste réduit fortement ses risques d'être tué ou hospitalisé des suites ou au cours d'un accident

Amélioration des ratios de gravité de l'accidentologie sur le corridor direct de l'A65 entre les périodes précédant et suivant la mise en service de l'autoroute

Ratios d'accidentologie dans le corridor direct de l'A65 dans les périodes précédant et suivant la mise en service de l'autoroute (pour 100 millions de véhicules-km)

	2006-2010	2011-2014
	Axe historique	Corridor Axe historique+ A65
Taux accidents corporels	7,61	8,66
Taux de tués	1,35	1,05
Taux de blessés hospitalisés	5,94	2,68
Taux de blessés non hospitalisés	4,10	9,00
Trafic (10 ⁸ véh*km)	18,52	20,89

TEMPS DE PARCOURS



La mise en service de l'autoroute a permis les gains de temps suivants :

- Pour les automobilistes qui circulaient sur l'axe historique qui se sont reportés sur l'autoroute

Exemple : pour l'itinéraire Bordeaux – Pau, 1h45 via l'A65 au lieu de 3h00 par le réseau historique

- Pour les automobilistes qui circulent sur les routes départementales (meilleures conditions de circulation permises par la baisse des trafics résultant des reports de trafics de ces routes vers l'autoroute)

- ▶ Temps de parcours observés proches de ceux prévus dans la DUP

AUTRES MODES DE TRANSPORTS

Fer

Entre Langon et Pau, pas de liaison ferroviaire directe.

Les liaisons Bordeaux – Mont-de-Marsan et Bordeaux – Pau s'effectuent via l'axe ferroviaire proche de la côte atlantique.

L'A65 ne concurrence pas réellement le fer ; elle constitue avant tout une offre modale complémentaire

Aérien

L'A65 présente une utilité pour rejoindre l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ; elle permet une desserte plus efficace de l'aéroport de Pau depuis Mont-de-Marsan

Maritime

L'A65 facilite la desserte et améliore la qualité de service du Grand Port Maritime de Bordeaux

ÉCONOMIE DE L'OPÉRATION

Coût constaté de construction de l'A65 Pau-Langon : 916 M€ HT
(valeur euros 2004), soit 12% de moins que le montant d'investissement estimé lors de la DUP (1 043 M€ HT 2004)

Coûts constatés d'entretien et d'exploitation : 9,7 M€ 2004 / an),
sensiblement **inférieurs aux prévisions de la DUP** (16,0 M€ / an)

Taux de rentabilité interne de 7,9%
(supérieur au taux d'actualisation de 4%):

- **Réalisation de l'A65 rentable pour la collectivité**
d'un point de vue socio-économique
- **TRI inférieur aux prévisions de la DUP** (12,3%)

Merci pour votre attention

maximilien.piquant@egis.fr