

L'AUTOROUTE A66 TOULOUSE/PAMIERS

BILAN LOTI

Crédit photos : J.P. Moullet - Advantail Wikimedia

ASF

Direction Régionale Aquitaine Midi Pyrénées
BP 40037
Lieu-Dit Gaussens
47901 Agen cedex 09

L'intégralité du bilan LOTI A66
est disponible sur www.asf.fr
et consultable à la Direction Régionale
Aquitaine Midi Pyrénées

Effets
socio-économiques
et environnementaux
Juin 2012

 **L'A66, UNE ALTERNATIVE
POUR DÉSENCLAVER LE TERRITOIRE**
P.4

 **LES EFFETS DE L'A66
SUR LES DÉPLACEMENTS**
P.6

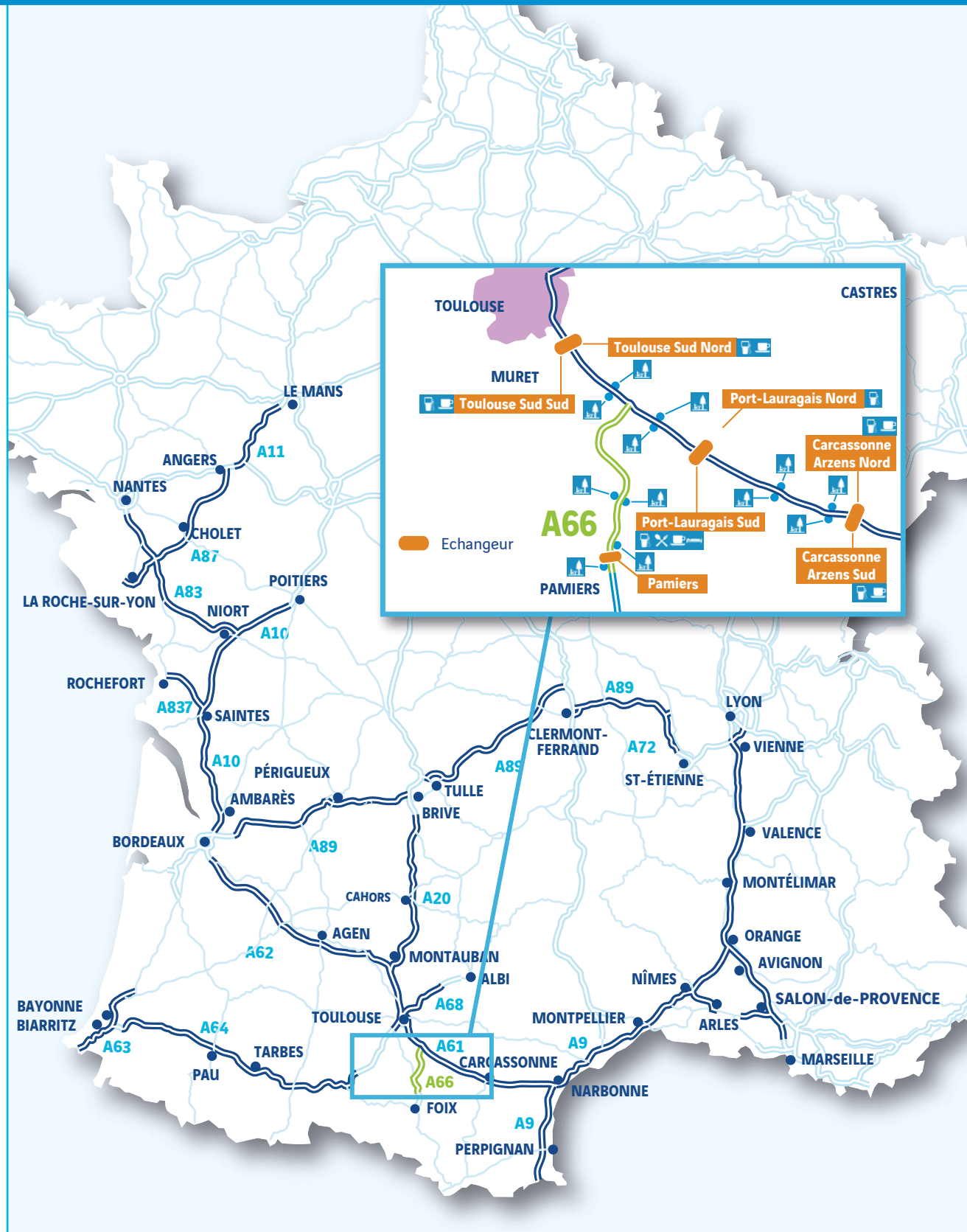
 **L'IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT
DES ZONES D'ACTIVITÉS ET DES ENTREPRISES**
P.8

 **UNE INSERTION
ENVIRONNEMENTALE RÉUSSIE**
P.12

 **EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES :
UN BUDGET MAÎTRISÉ**
P.18

 **UN ÉLAN
À SOUTENIR**
P.19

L'A66, UNE ALTERNATIVE POUR DÉSENCLAVER LE TERRITOIRE



PORTRAIT DE L'A66

Longue de 39 kilomètres, l'autoroute A66 relie l'Ariège à l'autoroute A61, au sud-est de Toulouse, offrant un itinéraire alternatif à l'axe historique de la RD820 (ex-RN20).

S'étendant en Haute-Garonne et en Ariège, au cœur de la région Midi-Pyrénées, sa création, envisagée à partir de 1994, avait plusieurs objectifs.

Il s'agissait à la fois d'améliorer le niveau de service offert par la RN20, en termes de sécurité et de temps de parcours et de désenclaver le département de l'Ariège pour favoriser son développement économique.

Il s'agissait aussi de contribuer au développement du tourisme régional et de compléter l'axe international nord-sud Paris-Limoges-Toulouse-Espagne.

Déclarée d'utilité publique en 1996, l'A66 a été mise en service le 27 février 2002.

Dix ans après, le bilan de cet ouvrage est globalement positif qu'il s'agisse des objectifs à atteindre ou du respect de l'environnement, des paysages naturels, des ressources en eau et des riverains de l'A66.

L'A66, un trait d'union entre la région toulousaine et l'Ariège, longue de 39 km.



RÉPONDRE AUX EXIGENCES DE LA LOI

Le présent document a été réalisé pour répondre aux exigences de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Ce texte prévoit que les grands projets d'infrastructures doivent faire l'objet d'une évaluation prévisionnelle de leur impact sur le plan économique et social ; puis, après leur réalisation, d'un bilan de leurs effets réels.

LES EFFETS DE L'A66 SUR LES DÉPLACEMENTS



UN TRAFIC COMPRIS ENTRE 9 000 ET 12 000 VÉHICULES PAR JOUR

En 2010, le trafic de l'A66 varie entre 12 000 véhicules/jour sur sa section nord et 9 000 véhicules/jour au sud (en moyenne annuelle).

Ces trafics sont inférieurs de 25% (au nord) à 40% (au sud) aux perspectives de trafics établies lors de la DUP.

De tels écarts proviennent à la fois :

- des trafics entre Toulouse et l'Ariège qui se sont révélés inférieurs aux prévisions,
- d'une proportion des trafics captés par l'autoroute moins élevée que prévu. Cet écart entre prévision et réalité s'explique en partie par les améliorations des caractéristiques apportées à la RD820 entre Toulouse et Pamiers (déviations, sections portées à 2x2 voies, aménagements divers).
- d'une génération de trafics supplémentaires plus faible qu'envisagé dans les études prévisionnelles, sauf pour la section nord (jusqu'à Nailloux).

- du non-achèvement du prolongement de l'aménagement à 2x2 voies de la RN20 en direction de l'Espagne, ce qui a réduit l'attractivité de l'ensemble de cet itinéraire européen (E9), et en particulier celui de l'A66.

Cependant, la mise en service de l'A66 a eu des effets bénéfiques sur le trafic de la RD 820 qui lui a diminué d'un tiers, améliorant de fait les conditions de circulation sur cet axe.

DES TEMPS DE PARCOURS SENSIBLEMENT OPTIMISÉS

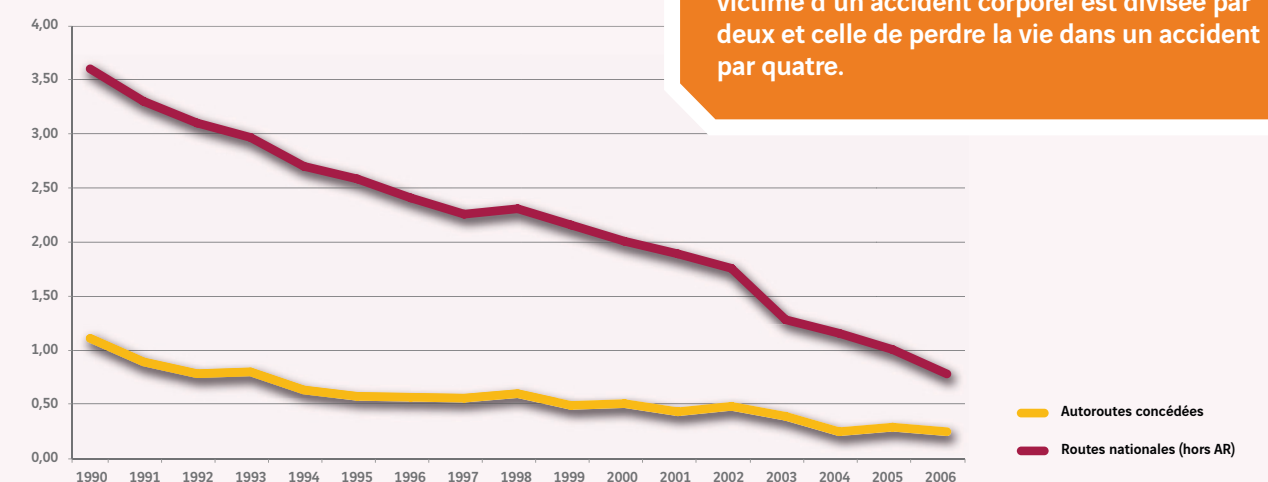
La mise en service de l'A66 s'est traduite par une amélioration des temps de parcours entre Toulouse et les villes de l'Ariège, tout comme sur l'ensemble du parcours dans lequel s'inscrit l'A66.

L'A66 permet de gagner 20 à 35 mn sur un trajet entre Toulouse et Pamiers par rapport à un trajet sur la RD 820, alors que les automobilistes qui continuent à circuler sur la RD 820 gagnent 5 mn sur leur temps de parcours habituel.

DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ ET DE CIRCULATIONS RENFORCÉES POUR UN MEILLEUR CADRE DE VIE DES RIVERAINS

L'autre impact essentiel de la mise en service de l'A66 a été de capter des trafics jusqu'ici cantonnés sur l'axe historique (RN20 et autres). En attirant ainsi du trafic, et tout particulièrement le trafic poids-lourds, l'autoroute a ainsi contribué à améliorer le cadre de vie des habitants des bourgs situés le long de ces routes, qu'il s'agisse de leur sécurité ou de leur tranquillité. Mais elle a aussi permis d'améliorer les conditions de circulation des riverains en particulier pour leurs déplacements domicile-travail.

Evolution du taux de tués
(nombre de tués pour 100 millions de km parcourus)



L'autoroute A66 se révèle nettement plus sûre que la route parallèle : en se reportant depuis la RD820 vers l'autoroute, la probabilité d'être victime d'un accident corporel est divisée par deux et celle de perdre la vie dans un accident par quatre.



L'IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS ET DES ENTREPRISES



En améliorant l'accessibilité des professionnels et industriels, 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 de leurs collaborateurs, de leurs fournisseurs comme de leurs clients. La mise en service de l'A66 a rendu les entreprises ariégeoises plus attractives, vis-à-vis de cadres résidant dans l'agglomération toulousaine.

L'arrivée de l'A66 a également eu pour conséquence à la fois d'accélérer le remplissage des zones d'activités existantes mais aussi de susciter le développement de plusieurs zones à proximité des échangeurs (Mazères/Saverdun et Pamiers en particulier), comme elle a permis l'extension de leurs aires de chalandises.

Si ces zones d'activités accueillent essentiellement des établissements d'entreprises qui étaient déjà implantées en

Ariège, ces transferts ont permis une meilleure accessibilité et une modernisation des conditions de production. Leur visibilité accrue, depuis l'autoroute sur laquelle transitent quotidiennement environ 10 000 véhicules, constitue également un effet positif de « vitrine ».

L'A66 CRÉATRICE DE RICHESSES LOCALES

La construction de l'A66 et son exploitation ont également eu des impacts divers sur l'économie régionale. Tout d'abord, les entreprises des départements traversés par l'A66 ont bénéficié des deux tiers des montants des marchés passés par ASF pour la construction de l'ouvrage.

De plus, de manière récurrente, ASF fait appel, depuis la mise en service de l'autoroute, à des entreprises locales pour l'entretien courant de l'infrastructure.

L'A66, UNE PME LOCALE

Au-delà de la phase provisoire de construction, l'autoroute a créé localement environ 25 emplois, permanents (agents ASF).

En 2007, ASF a versé un million d'euros d'impôts et taxes aux collectivités territoriales. Spécifiquement, la moitié de ces impôts bénéficie aux communes traversées.

nota : des réformes de la fiscalité locales sont intervenues depuis, c'est la raison pour laquelle il convient de ramener ce chiffre à l'année d'évaluation.



DE NOMBREUX EMPLOIS CRÉÉS

Durant les trois ans de construction de l'ouvrage, l'effectif au travail sur le chantier de l'A66 a été d'environ **500** personnes en moyenne ; la moitié d'entre elles était originaire de la région.

A ces emplois, se sont ajoutés les emplois générés chez les fournisseurs et les prestataires de service d'ASF.



UN EFFET POSITIF SUR LE TOURISME ET LES LOISIRS ET LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

L'ouverture de l'A66 a eu des effets positifs sur l'activité touristique en Ariège, en favorisant notamment la fréquentation des stations de sports d'hiver.

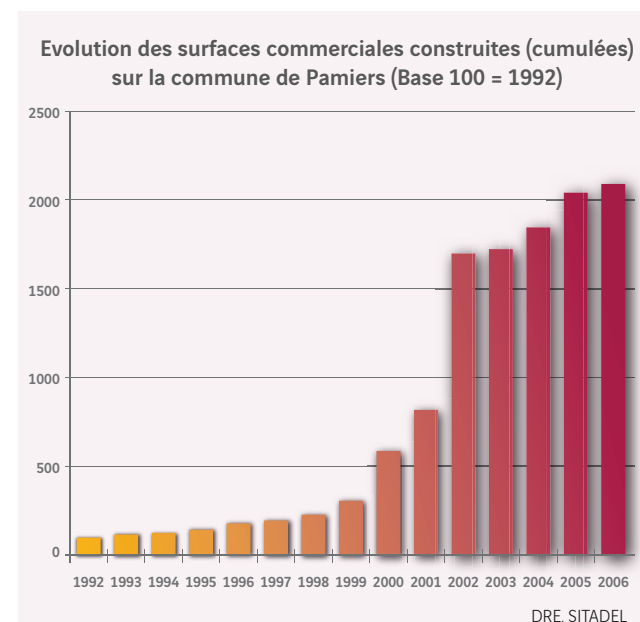
Raccordée à la RN20 à 2x2 voies entre Pamiers et Tarascon, l'autoroute a contribué à améliorer l'accessibilité aux stations ariégeoises depuis Toulouse ou Bordeaux. Indirectement, l'A66 a également permis de réduire significativement la congestion de la RD820 constatée par le passé lors des week-ends d'hiver, en soulageant le trafic et en supprimant les pointes de fréquentation.

Enfin, l'autoroute a servi d'outil de communication et de promotion de l'Ariège, qu'il s'agisse de la vente de forfaits à la barrière de péage de Pamiers ou de la distribution du magazine touristique de l'Ariège permettant de vanter les temps de parcours améliorés en empruntant l'A66 depuis Toulouse.

Les activités commerciales situées le long de la RD820 n'ont pas particulièrement souffert de la mise en service de l'A66, la dynamique démographique du secteur ayant permis de compenser rapidement les reports de trafic de la route départementale vers l'A66.

En revanche, l'autoroute a permis le maintien, voire le développement, de commerces et de services dans

les communes desservies, celles-ci enregistrant par ailleurs un accroissement de leur population. Elle a également contribué directement à accompagner et renforcer le développement de zones commerciales, principalement sur la commune de Pamiers en étendant leur aire de chalandise (village automobile, ...)



DES CONSÉQUENCES DÉMOGRAPHIQUES

Même si, dans la zone, les tendances démographiques sont globalement corrélées à la dynamique de l'agglomération toulousaine, l'impact de l'A66 en la matière est manifeste :

- en désenclavant Nailloux et les coteaux du Lauragais, l'autoroute a généré un fort développement de la population ; pour une commune comme Pamiers, déjà importante et située le long de la RN20, l'A66 a renforcé une croissance démographique qui était déjà engagée antérieurement ;
- porté dans un premier temps par des salariés exerçant dans l'aire toulousaine, l'accroissement démographique a également bénéficié par la suite du développement économique : la création d'emplois dans les communes desservies par l'A66 attire de nouveaux habitants.

L'A66, SATISFAIT LES ACTEURS DES TERRITOIRES

Michel DUTECH
Maire de la commune de Nailloux

L'arrivée de l'autoroute A66 et bien entendu de son péage en 2002 sur notre commune a complètement « chamboulé la donne ». Nous nous y sommes préparés et nous avons choisi de nous engager dans une démarche volontaire et partenariale avec ASF. Nous devons en effet assumer politiquement ce changement en y associant la population, prendre part à cette création plutôt que de la subir et en profiter pour créer une véritable dynamique économique.

Avant l'arrivée de l'autoroute, la commune comptait 1000 habitants ; aujourd'hui nous dépassons les 3500 habitants. L'autoroute mais également la création de la Communauté de Communes des Côteaux du Lauragais Sud en 2002 ont été un véritable moteur du développement de notre territoire.

Un exemple concret et révélateur du changement : la réalisation d'un Village des marques qui compte 350 nouveaux emplois, d'une crèche, d'un office de tourisme, ... ce fut un vrai processus vertueux !

Le point d'orgue a été la mise en place d'une 3^e voie au péage, dédiée au Télépéage, véritable signe de la richesse de notre partenariat. ASF a compris l'intérêt du territoire.



UNE INSERTION ENVIRONNEMENTALE RÉUSSIE

Malgré sa courte distance, l'A66 s'est trouvée confrontée, à sa création, à des contraintes environnementales de natures diverses qui constituaient autant de défis à surmonter. Parmi elles, une eau sensible à la pollution, la proximité du vénérable Canal du Midi et la traversée de paysages agricoles jusqu'alors épargnés par les grands ouvrages humains.

A ces contraintes, s'ajoutait l'obligation d'appliquer les Engagements de l'Etat, en vue de la préservation de l'environnement et du paysage.



DES EAUX À LA QUALITÉ INTACTE

Deux préoccupations majeures touchant au patrimoine aquatique ont guidé de bout en bout la conception et la réalisation de l'A66.

La première a porté sur la préservation de l'écoulement et de la qualité des cours d'eau franchis par l'ouvrage. La seconde s'est attachée à empêcher toute pollution de la nappe phréatique, véritable ressource en eau potable entre Mazères et Pamiers et qui affleure dans la plaine alluviale ; ce qui a permis de maintenir le bon fonctionnement de la nappe.

LA PRÉSERVATION DES COURS D'EAU

L'Aise reflète cette volonté d'ASF de préserver tous les cours d'eau, qu'ils soient permanents ou temporaires. Dans ce but, l'A66 s'éloigne autant que possible du lit majeur, inondable. Des ouvrages de décharge assurent aussi en période d'inondations, le bon écoulement des eaux de part et d'autre de l'autoroute. De plus, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés en prévision d'une crue centennale.

Dans les sites où il a fallu empiéter sur la rivière, la restauration écologique et paysagère s'est faite en étapes :

- des méandres pour reproduire la sinuosité originelle du lit mineur,
- des reboisements de rives réalisés selon les techniques écologiques du génie végétal.

Le résultat est probant : sur les nouvelles berges, on ne parvient plus à distinguer, parmi les aulnes et autres saules, lesquels ont été plantés de ceux revenus seuls.

Enfin, le bilan physico-chimique est également positif : les études menées sur plusieurs rivières et ruisseaux après la mise en service de l'autoroute confirment le maintien de la diversité faunistique et n'ont révélé aucune modification significative de la qualité des eaux superficielles.

Il en est de même pour les eaux souterraines qui sont demeurées préservées. En attestent les études répétées avant même la construction de l'autoroute jusqu'en 2006, soit quatre ans après sa mise en service.

ET SURTOUT LE CANAL DU MIDI

Mais, la plus grande attention a été portée lors de la construction de l'autoroute au franchissement du canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les craintes et interrogations étaient légitimes : comment le canal s'accommoderait-il de la confrontation avec l'autoroute, et qu'advviendrait-il de ses platanes centenaires ?

La réponse s'est faite en deux temps. Lors du projet, architectes et paysagistes, se sont attachés, avec l'aval de la Commission Départementale des Sites et le Ministère de l'Environnement, à concevoir un viaduc tout en discrétion, en agissant sur sa forme et le choix des matériaux d'habillage. Puis lors des travaux, l'abattage des platanes fut limité au strict minimum, avant la reconstitution des alignements jusque tout près du nouvel Ouvrage.





MILIEUX NATURELS : UN STRICT RESPECT

L'A66 s'est particulièrement attachée au strict respect des milieux naturels traversés. Les continuités biologiques ont été maintenues grâce à des passages à petite et grande faune.

De même, crapauds mais aussi oiseaux et autres insectes profitent désormais des fosses de dissipation initialement destinées à recueillir les eaux de la plate-forme autoroutière, dans les zones les moins sensibles à la pollution. Ces « mares » seront d'ailleurs laissées en l'état, sans perturber leur rôle écologique, sous réserve de s'assurer de leur bon fonctionnement.



Ces « crapauducs » sont des petits ouvrages qui permettent aux batraciens de franchir sans risque l'autoroute.



La réalisation de l'A66 a eu plus particulièrement deux autres effets sur la biodiversité :

- ses aménagements verts substitués aux terres agricoles, constituent à présent des sortes de corridors écologiques en bordure de l'autoroute, où se sont réfugiées toute une flore et une faune sauvages.
- mais l'exemple le plus remarquable d'attention portée aux milieux naturels traversés par l'A66 reste celui des plans d'eau de Grévilleux. Ceux-ci avaient d'abord été utilisés pour fournir des granulats lors de la construction de l'autoroute. Par la suite, la commune de Mazères en a profité, grâce au programme 1% Paysage et Développement cofinancé par ASF, pour faire de ces carrières un lieu d'accueil et d'observation des oiseaux.

Résultat : aujourd'hui une soixantaine d'espèces fréquente ces étangs, en premier lieu le canard Colvert qui y fait halte soit pour se reproduire soit lors des grandes migrations saisonnières.

On peut également rencontrer dans ces étangs des raretés régionales, comme le bécasseau tacheté ou l'outarde canepetière.

Au final, les plans d'eau de Grévilleux illustrent clairement les incidences positives que peut avoir la construction d'une autoroute sur le milieu naturel dans lequel elle est amenée à s'insérer.



BRUIT : INFÉRIEURS AUX SEUILS MAXIMUM AUTORISÉS

Parce que le tracé de l'A66 s'inscrivait dans un territoire rural, essentiellement tourné vers l'agriculture, ASF s'est attachée à réduire au mieux les incidences visuelles et sonores de l'ouvrage.

Elle y est d'abord parvenue grâce à un tracé judicieux qui s'éloigne assez de Mazères pour que ses habitants ne subissent aucun dommage. Par ailleurs, l'habitat isolé disséminé tout au long du parcours et les zones habitées (résidentielles) situées à l'arrivée sur Pamiers ont bénéficié de merlons anti-bruit, et plus souvent d'isolations en façade des habitations.

Désormais, les niveaux de bruit ressentis par les populations riveraines de l'A66 sont partout inférieurs aux obligations réglementaires.



UNE INTÉGRATION RÉUSSIE
DANS LES PAYSAGES TRAVERSÉS

Tout au long de ses 39 kilomètres, l’A66 traverse des paysages agricoles aux aspects divers : il s’agit, du nord au sud, de la succession des coteaux du Lauragais, de la plaine alluviale de l’Ariège à l’approche de Pamiers et des Pyrénées, et de quelques lieux encore sauvages, surtout aux abords de l’Aïse ou de l’Hers-Vif à Mazères.

Pour réussir au mieux son intégration à ces ensembles, ASF a choisi de « fondre » l’autoroute dans ses paysages environnants et notamment dans les coteaux du Lauragais, où l’on s’est attaché, dès l’étude du tracé, à préserver l’Aïse et les formations boisées de ses rives, et à s’insinuer au mieux dans la succession des collines.

De cette attention portée aux paysages découle une autoroute aux courbes amples et souples jusqu’à Mazères.

Plus loin, dans la plaine ariégeoise, le profil rasant de l’A66 a permis une insertion discrète dans le paysage agricole. Lors de la phase de terrassements, le modelage des talus et des dépôts de matériaux a permis de leur donner des formes en harmonie avec la souplesse des reliefs environnants. Ce qui renforce l’impression que l’autoroute sillonne aux pieds des coteaux rencontrés, en respectant leur intégrité.



LE RESPECT DE L’AGRICULTURE

Et l’agriculture ? Malgré la baisse du nombre d’exploitations, elle continue de rythmer la vie du territoire. L’A66 se devait donc de limiter au mieux la consommation de « bonnes » terres et d’atténuer autant que possible l’effet de coupure des exploitations. D’où deux préoccupations concomitantes : accompagner le remembrement en concertation avec les communes, et veiller au bon rétablissement des activités agricoles.

EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES : UN BUDGET MAÎTRISÉ



L'A66 SE CARACTÉRISE PAR LA MAÎTRISE DE SES COÛTS

Globalement, l'A66 a coûté moins cher en construction comme en exploitation.

Le coût de construction final de l'ouvrage s'est élevé à 365 millions d'euros HT (aux prix de 2010). Ce coût est inférieur de 6% à l'estimation qui avait été validée par l'Etat lors de l'engagement des travaux. Cependant, à 1% près, il ressort au niveau du montant qui était affiché dans le dossier d'enquête préalable à la DUP : les postes en augmentation (études, dégagements des emprises, terrassement, assainissement) sont compensés par des postes en diminution (ouvrages d'art, chaussées).

Les coûts récurrents (entretien, exploitation) sont inférieurs d'un quart aux prévisionnels ; notamment en raison des économies d'échelle résultant de l'exploitation conjointe des autoroutes A61 et A66.

Les avantages qu'A66 apporte à la collectivité (gains de temps, sécurité, ...) ne compensent pas les coûts de sa construction et de son exploitation. Cette situation est la conséquence de trafics se révélant inférieurs aux prévisions et de gains de temps unitaires également plus modestes que prévu.

Les recettes de péages permettent de couvrir les frais d'entretien et d'exploitation et participent à la couverture des coûts de construction, conformément aux indications du dossier d'enquête préalable à la DUP.

UN ÉLAN À SOUTENIR



Depuis sa mise en service, il y a dix ans, l'autoroute A66 a donc su répondre aux différents objectifs qui lui étaient assignés dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

C'est tout particulièrement le cas en matière de respect de l'environnement et d'intégration de l'ouvrage aux milieux naturels traversés. Qu'il s'agisse de la qualité des eaux, du respect de la faune et de la flore, de la valorisation du tissu socio-économique du territoire tout en préservant le cadre de vie de ses habitants, l'A66 a su répondre, de façon exemplaire, à ces défis.

De même, elle a réussi à s'inscrire dans les paysages qui mènent du canal du Midi aux Pyrénées, allant même au-delà des engagements de l'Etat. Dans ce territoire que l'Homme a fortement marqué de son empreinte tout au long des siècles, l'A66 a su, non seulement préserver les milieux naturels, mais plus encore, leur donner une dimension supplémentaire : en témoignent les dépendances vertes converties en refuges pour la faune et la flore, ou bien encore la réserve ornithologique de Grévilleux.

Ainsi, l'A66 apporte la démonstration que la construction d'une autoroute peut parfaitement se marier à une intégration réussie aux milieux naturels traversés.

D'AUTRES OBJECTIFS ÉGALEMENT ATTEINTS

Par ailleurs, l'autoroute A66 a répondu aux autres objectifs fixés par le dossier de DUP :

Elle a amélioré les conditions de circulation routière entre Toulouse et l'Ariège, tant sur le plan des temps de parcours que de la sécurité ;

Elle a contribué à désenclaver l'Ariège pour en favoriser le développement économique : si l'objectif est pleinement atteint pour le Pays des Portes de l'Ariège, il ne l'est que partiellement pour la Haute-Ariège ;

De plus, elle participe également au développement du tourisme régional, particulièrement les courts séjours et les excursions, principalement en Haute-Ariège ;

Enfin, cette autoroute a bien contribué à compléter l'axe international nord sud Paris-Limoges-Toulouse-Espagne même s'il manque encore plusieurs tronçons à 2x2 voies pour que l'axe se mette à jouer un véritable rôle à l'échelle européenne.